



Plan Inter-communal de Mobilité Florennes – Gerpennes - Walcourt

Phase 3

Rapport final

Propositions

Mars 2007



agora



vo
THE REVEALING AGENCY



PROPOSITIONS

PROPOSITIONS

SOMMAIRE

1	INTRODUCTION	5	3.2	Le trafic de marchandises et la desserte des zones d'activités	21
2	HIERARCHISATION DU RESEAU ROUTIER	9	3.2.1	Les volumes de circulation et le transit	21
2.1	Le contexte	10	3.2.2	Itinéraires obligatoires du trafic de carrière ?	22
2.2	Objectifs poursuivis	10	3.2.3	L'argumentation pour et contre une signalisation d'itinéraire obligatoire pour des poids lourds	24
2.3	La classification	10	4	LES TRANSPORTS EN COMMUN	25
2.3.1	NIVEAU 1 : réseau autoroutier et international	11	4.1	Le train	26
2.3.2	NIVEAU 2 : réseau de transit	11	4.1.1	La Ligne 132 Charleroi-Sud – Walcourt – Couvin	26
2.3.3	NIVEAU 3 : réseau de liaison intercommunale	11	4.1.2	La Ligne 138 Châtelet – Acoz	38
2.3.4	NIVEAU 4 : le réseau de collecteurs communaux	13	4.1.3	Intermodalité aux haltes et gares	39
2.3.5	NIVEAU 5 : les voiries de desserte locale	13	4.2	Le réseau bus intercommunal	42
2.3.6	Le schéma de classification	14	4.2.1	Contexte	42
2.4	Proposition de hiérarchisation du réseau routier	15	4.2.2	Objectifs du PICM	44
2.5	Estimation de la demande à l'horizon 2015	16	4.2.3	Réorganisation et hiérarchie du réseau	46
2.5.1	1. Les tendances lourdes	16	4.2.4	Description des actions	51
2.6	Points d'intervention	17	5	LES DEPLACEMENTS NON MOTORISES	89
2.6.1	Maîtrise de vitesse	18	5.1	Réseau cyclable	90
2.6.2	Traitement de la traversée d'agglomération	18	5.1.1	Principes de conception	90
2.6.3	Amélioration de l'accessibilité	18	5.1.2	Le réseau cyclable régional	92
2.6.4	Sécurisation	18	5.1.3	Itinéraires cyclables de loisirs	93
2.6.5	Déviations de trafic lourd	18	5.1.4	Réseaux cyclables communaux	94
3	LE TRANSPORT DE MARCHANDISES	19	5.2	Aménagements cyclables	96
3.1	Transport de marchandises	20	5.2.1	Les choix des aménagements cyclables	96
			5.2.2	Aménagements linéaires	97
			5.2.3	Traversées	98
			5.2.4	Stationnement vélo	100
			5.3	Promotion des déplacements à vélo	102
			5.4	Piétons et PMR	105
			5.4.1	Cheminements piétons	105
			5.4.2	Sentiers et chemins	106

PROPOSITIONS

6	LES SERVICES EN MOBILITE	111
6.1	Plans de déplacements d'entreprises (PDE)	112
6.1.1	Principes	112
6.1.2	Structure d'un PDE	113
6.1.3	Exemples d'actions	114
6.1.4	Les acteurs	114
6.2	Plans de déplacements scolaires (PDS)	115
6.2.1	Principes	115
6.2.2	La mise en œuvre	116
6.2.3	Les acteurs	116
6.3	Le transport à la demande	117
6.3.1	Principes	117
6.3.2	A l'échelle du territoire intercommunal	119
6.3.2	A l'échelle du territoire intercommunal	119
6.3.3	Exemples concrets	120
6.4	Le service bénévole de transports de personnes	121
6.4.1	Principes	121
6.4.2	Exemples concrets	122

PROPOSITIONS

1 INTRODUCTION

PROPOSITIONS

PROPOSITIONS

La Région Wallonne, en collaboration avec les communes de Florennes, Gerpennes, Walcourt, la SNCB et les TEC, a confié aux bureaux d'études AGORA, ISIS et V.O. Communication la conception et la rédaction du **plan intercommunal de mobilité** des trois communes.

Ce plan ne doit pas être un aboutissement, mais le point de départ d'une dynamique permanente d'organisation et d'évaluation de la politique suivie en matière de déplacement.

Tenant de résoudre les éléments répertoriés lors de la phase 1 de diagnostic, et s'inspirant largement des orientations données lors de la phase 2 objectifs, le présent document cadre **les principes d'organisation et de mise en œuvre de mesures concrètes**.

La suite de l'étude portera sur des ajustements de ces propositions et sur des fiches projets qui détailleront les plus importantes d'entre-elles de manière à permettre leur suivi et leur réalisation.

Enfin, l'ensemble des mesures et propositions sera synthétisé sans un tableau récapitulatif, qui donnera des orientations en matière de priorités et spécifiera les éventuels liens techniques entre les diverses mesures.



PROPOSITIONS

PROPOSITIONS

**2 HIERARCHISATION DU RESEAU
ROUTIER**

PROPOSITIONS

2.1 Le contexte

Le réseau de voirie reste le principal réseau de déplacements. Il structure le territoire des trois communes. Il regroupe l'essentiel des espaces publics et supporte neuf déplacements sur dix. Ses fonctions sont diverses, cependant leur lecture est parfois difficile pour les usagers et la cohabitation entre les modes peut être conflictuelle.

2.2 Objectifs poursuivis

L'exercice de hiérarchisation des réseaux vise à répondre à des enjeux de desserte et d'accessibilité des territoires et des pôles dans les trois communes dans un cadre global et cohérent.

Il s'agit de hiérarchiser, à l'échelle du territoire tricommunal, les fonctions des différentes voiries et les modalités de partage entre les modes, en adaptant la gestion de la circulation aux fonctions et en adaptant l'aménagement des voies et des carrefours aux fonctions et à l'environnement urbain.

A chaque type de voirie devront être assorties des spécificités touchant à la capacité d'accueil, à la gestion des intersections, aux priorités accordées aux divers modes, au confort, à la sécurité, au partage des espaces et au jalonnement.

Les aménagements des carrefours entre les différents niveaux du réseau sont essentiels. Certains devront être revus dans leur totalité pour modifier

leur fonctionnement, d'autres devront être adaptés pour offrir une plus grande sécurité, d'autres encore devront être créés.

2.3 La classification

La hiérarchisation identifie et distingue différents niveaux en fonction de l'échelle des territoires pour la desserte desque

Is ils sont conçus ou sont utilisés.

L'établissement d'une hiérarchisation commune aux différents opérateurs et aux différents modes devrait permettre :

- ⇒ **dans une logique d'usager**, d'effectuer un choix de mode ou d'itinéraire dans le cadre d'un système lisible dont les qualités et performances sont cohérentes et connues ou attendues;
- ⇒ **dans une logique de territoire**, d'assurer la desserte et de garantir l'accessibilité mais aussi la protection, en cohérence avec le plan de mobilité ;
- ⇒ **dans une logique d'Autorité Organisatrice des transports et de maître d'ouvrage** contribuant à la politique des déplacements:
 - de définir et de garantir l'offre et la qualité de service sur un niveau de réseau afin d'orienter vers ce niveau les déplacements correspondant à sa portée;
 - d'assurer une cohérence des différents niveaux de réseaux et des différents modes.

PROPOSITIONS

L'enjeu de la hiérarchisation est d'ordonner les attentes, de clarifier les arbitrages à rendre et, in fine, de faire en sorte que pour un déplacement d'une portée définie, le réseau correspondant à cette échelle territoriale soit le plus attractif pour l'utilisateur.

Ainsi, la hiérarchisation articule les dimensions:

- individuelle (attractivité pour l'utilisateur),
- territoriale (territoires à desservir et à protéger),
- collective (fonctionnement et architecture des réseaux à optimiser),
- dans un cadre global et cohérent.

La nomenclature de base du réseau viaire comprend cinq grands niveaux :

2.3.1 NIVEAU 1 : réseau autoroutier et international

Réseau en site propre développé dans une logique de concentration des trafics, de rectitude des infrastructures et de protection des territoires traversés par rapport aux nuisances générées par ces réseaux. Ce niveau correspond au RGG 1 et 2 de la nomenclature wallonne.

Les entrées et sorties sur les territoires traversés ne se font **que par des échangeurs** qui sont séparés les uns des autres par une distance moyenne de plusieurs kilomètres.

2.3.2 NIVEAU 2 : réseau de transit

Il s'agit du réseau dont les fonctionnalités sont les suivantes:

- échange rapide à l'échelle du bassin de vie quotidien,
- accès au réseau de niveau 1.

Comme pour le niveau 1, les nœuds du réseau peuvent être des échangeurs dénivelés, mais avec une distance interstitielle pouvant être inférieure au km ou de gros giratoires.

Ce niveau correspond au RGG3, mais surtout au RESI I de la nomenclature wallonne.

Ex. : la N40-N97

2.3.3 NIVEAU 3 : réseau de liaison intercommunale

Le réseau de niveau 3 permet les échanges entre les communes avoisinantes et donne accès aux niveaux 1 ou 2.

Il est important de noter que l'enjeu de maîtrise des flux mécanisés individuels en milieu urbain concerne principalement le réseau de niveau 3.

Il peut se traduire de la façon suivante:

« Minimiser le trafic sur l'ensemble du réseau de niveau 3 en incitant à rejoindre au plus court, à partir de l'origine, les niveaux 1 et 2, et à revenir sur le niveau 3 qu'au plus près de la destination. »

Par conséquent, la bonne organisation du niveau 3 est fortement conditionnée par l'architecture et le bon fonctionnement des réseaux supérieurs.

En outre, le fonctionnement du réseau automobile de niveau 3 est un enjeu principal car c'est essentiellement à ce niveau que s'exerce la concurrence entre les différents modes supportés par le réseau viaire. En conséquence, le réseau de niveau 3 est le lieu privilégié de la gestion des trafics. Notamment, régulation, exploitation et jalonnement doivent tendre à alléger le trafic sur les voiries de niveau 3 au profit des voiries de niveaux supérieurs.

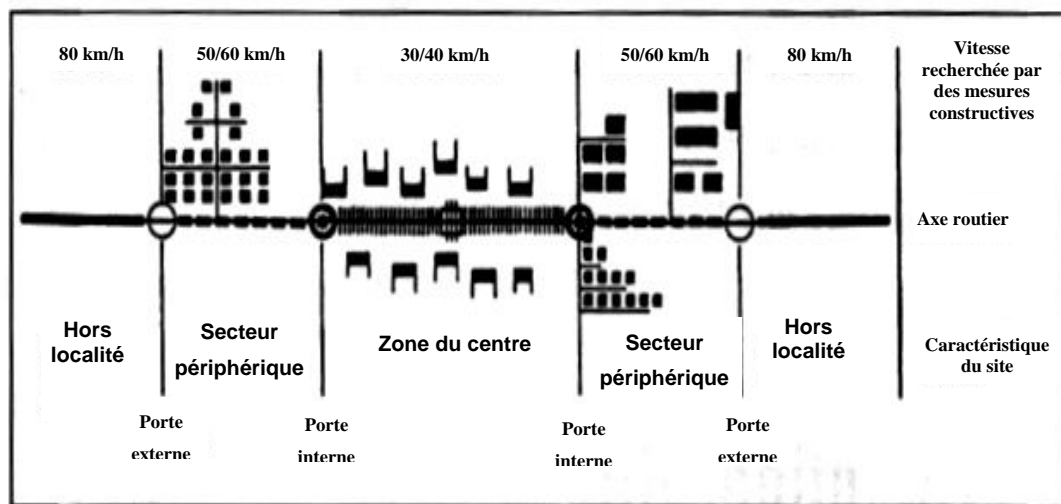
PROPOSITIONS

Les nœuds de ce réseau sont essentiellement des giratoires et des feux tricolores. La présence de ces derniers sera indispensable pour appliquer des principes de régulation du trafic, pour accorder des priorités et sécuriser les traversées des différents modes de déplacements. L'ensemble des carrefours sera doté d'aménagements de sécurité pour les cyclistes (sas vélo, voie de tourne-à-gauche,...).

Les longs linéaires seront aménagés en séquences afin d'éviter des vitesses importantes.

Les espaces piétons sont largement dimensionnés (min 1,5 à 2 m), séparés de la circulation. Les traversées sont clairement identifiées et sécurisées.

Les vitesses préconisées varient entre 90 km/h et 70 km/h pour les pénétrantes (avec peu d'accès riverains et de traversées piétonnes) et 50 km/h pour les voiries en zone urbanisée. Ce niveau devra faire l'objet de contrôles réguliers du respect des limitations de vitesse.

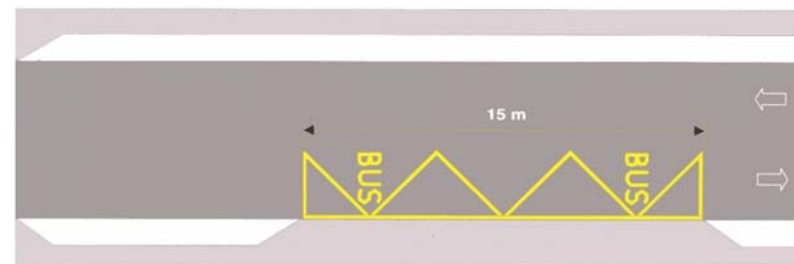


Le stationnement en chaussée est évité en zone non urbanisée et protégé en zone urbanisée.

Le traitement paysager est évidemment fonction de l'architecture de la zone urbaine, mais il doit permettre un partage de la voirie entre les différents usagers et améliorer la lisibilité de la voirie dans son cadre environnemental.

Les arrêts de bus se situent de préférence en chaussée, hors des zones de stationnement et sont accompagnés systématiquement de passages piétons.

Différentes fonctions coexistent dans les rues de distribution, le petit transit aussi bien que l'accès. L'aménagement doit qualitativement préserver la vie locale, en particulier en maintenant des vitesses acceptables, même lorsque le niveau de circulation est faible ou de nuit.



PROPOSITIONS

2.3.4 NIVEAU 4 : le réseau de collecteurs communaux

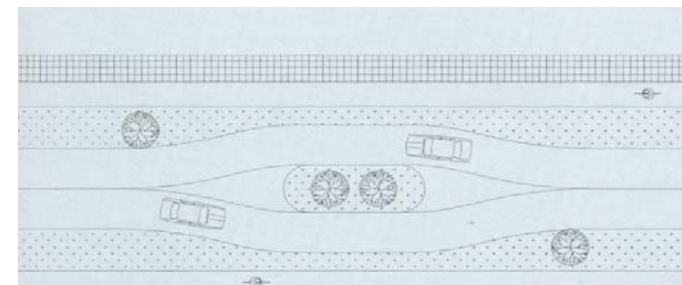
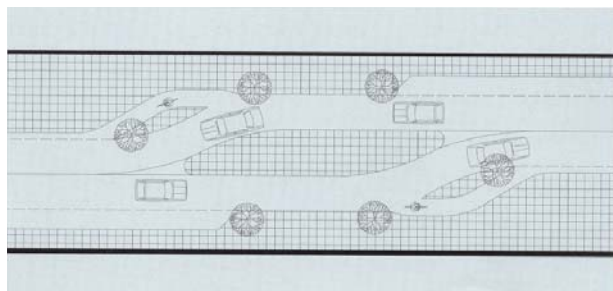
Ce niveau a pour fonctionnalité de desservir les mailles constituées des réseaux de niveau supérieur. Ce niveau se caractérise par une limitation des volumes de trafic et par des vitesses modérées (50km/h et max. 70 km/h). Il ne doit pas être concurrent des réseaux des niveaux supérieurs.

Le trafic local est prépondérant. Ces voiries doivent être interdites aux poids lourds (excepté pour la circulation locale). Le stationnement s'implante longitudinalement sur la chaussée, voire en épis dans les zones commerçantes quand la voirie le permet.

Les traversées piétonnes sont clairement marquées et sécurisées (rétrécissement à 5,5 m, éclairage spécifique, aménagement pour les Personne à Mobilité Réduite,...)

Les carrefours sont essentiellement des carrefours prioritaires ou des petits giratoires.

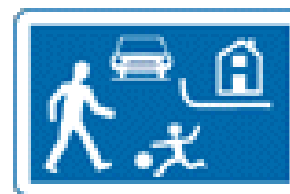
Les éléments de modulation de vitesse doivent maintenir l'attention des usagers en alerte. Chaque rupture d'urbanisation devra faire l'objet d'un aménagement spécifique du type chicane, giratoire, rupture d'axe, rétrécissement, changement de matériaux,...)



2.3.5 NIVEAU 5 : les voiries de desserte locale

Ce niveau représente les voiries à usage local. La vitesse y est limitée au maximum à 50 km/h et des zones 30 y sont développées. Le stationnement y est permis sur la chaussée et la circulation est interdite aux poids lourds.

A certaines périodes de la semaine, des sections de la voirie pourront être entièrement réservées aux jeux d'enfants (principe de la cour urbaine).



PROPOSITIONS

2.3.6 Le schéma de classification

Fonction principale	Transit		Distribution		Desserte
Catégorie du réseau viaire	Réseau autoroutier et international	Réseau de transit	Réseau de liaison intercommunale	Réseau de collecteur communal	Réseau de desserte locale
Niveaux	1	2	3	4	5
Thèmes de préconisations					
Affectation					
Mobiles affectés	VP – PL O/D hors bassin de vie et pays	VP – PL O/D dans le bassin de vie	VP - PL livraisons O/D dans les communes avoisinantes	VP - livraisons O/D dans la commune	VP - livraisons
Préoccupation dominante	Écoulement des trafics longue distance VP, PL	Écoulement	Renvoi sur le niveau supérieur Maîtrise des flux Fluidité	Renvoi sur le niveau supérieur Forte modération des flux	Forte limitation des modes mécanisés
Exploitation					
Vitesses maxi autorisées	120	120-90-70-50	90-70-50	70-50	< 50
Aménagements					
Nombre de voies VP	2 par sens	1 à 2 par sens	Distinction urbain/périurbain	1 par sens	2 au total
Stationnement	NON (ou aires spécifiques)	NON (ou aires spécifiques)	Non ou contre-allée ou longitudinal (urbain)	Longitudinal	Longitudinal
Échelle du traitement paysager	Grande échelle, susceptible d'être appréhendée à grande vitesse	Grande échelle, au minimum éclairage	A étudier, choix d'une échelle intermédiaire perceptible par l'automobiliste et les modes doux		Valorisation vie locale (confort modes doux, qualité paysagère, espaces publics)

PROPOSITIONS

2.5 Estimation de la demande à l'horizon 2015

2.5.1 1. Les tendances lourdes

La zone d'étude est comprise entre trois agglomérations génératrices d'emplois (Charleroi, Bruxelles et Namur). Dès lors, avec la périurbanisation galopante que connaît la Belgique, la fonction résidentielle de la zone d'étude dépasse largement le cadre local et absorbe la demande des familles voulant quitter les territoires d'urbanisation dense.

Le diagnostic a montré des taux importants d'évolution depuis 1991 sur le nord des trois communes de la zone d'étude prouvant que l'avancée de la périurbanisation a déjà touché les territoires de l'étude, notamment Gerpennes.

Mais quelle sera la situation à l'horizon 2016 ??? Mais surtout quels seront les volumes de trafic générés par le territoire étudié ??

Il est difficile de prévoir les évolutions à une échéance de dix ans. En effet, le volume de trafic ne suit pas un déterminisme simple en fonction des évolutions de population et des emplois. Il existe de nombreux facteurs qui influenceront les volumes de déplacements. Ceux-ci peuvent se segmenter en 2 grandes catégories :

- **Les facteurs socio-économiques** : ceux-ci dépendent de la dynamique démographique de la population¹, du niveau de vie, de la distance des lieux d'emplois ou de scolarité, de la taille des ménages, de la variété des loisirs,...
- **Les facteurs liés aux conditions de déplacements** : état du trafic entre les différents pôles d'activités, l'offre en transport public, la concentration des activités, ...

Les différentes enquêtes « ménage » menées en France depuis plus de 20 ans, mais aussi récemment par le professeur Toint mettent en évidence des évolutions communes à l'ensemble des agglomérations étudiées. Dans le cadre de cette étude, nous avons fait une estimation sur les données disponibles :

Evolution du nombre de déplacements/personne/jour :

3,1 à 3,5 en dix ans, ce qui donne pour une population de 41 000 habitants en 2006, 127000 déplacements quotidiens. En prenant une hypothèse de croissance moyenne de population de 5% à l'horizon 2016, soit 43 000 habitants, la croissance des déplacements atteint près de 23 500 déplacements quotidiens supplémentaires.

Evolution du taux de motorisation

Le taux de motorisation en 2002 atteignait une moyenne de 5.0 véhicules pour 10 habitants. En suivant les courbes de croissance des experts européens, on atteindrait des taux voisins à 5,2 véhicules pour 10 habitants, soit près de 800 véhicules supplémentaires sur le territoire de la zone d'étude. De nouveau en admettant une croissance moyenne de 5% de la population, ce volume de véhicules supplémentaires passerait à 3300, soit 18% de croissance par rapport au parc actuel.

Evolution de la distance moy./dépl. :

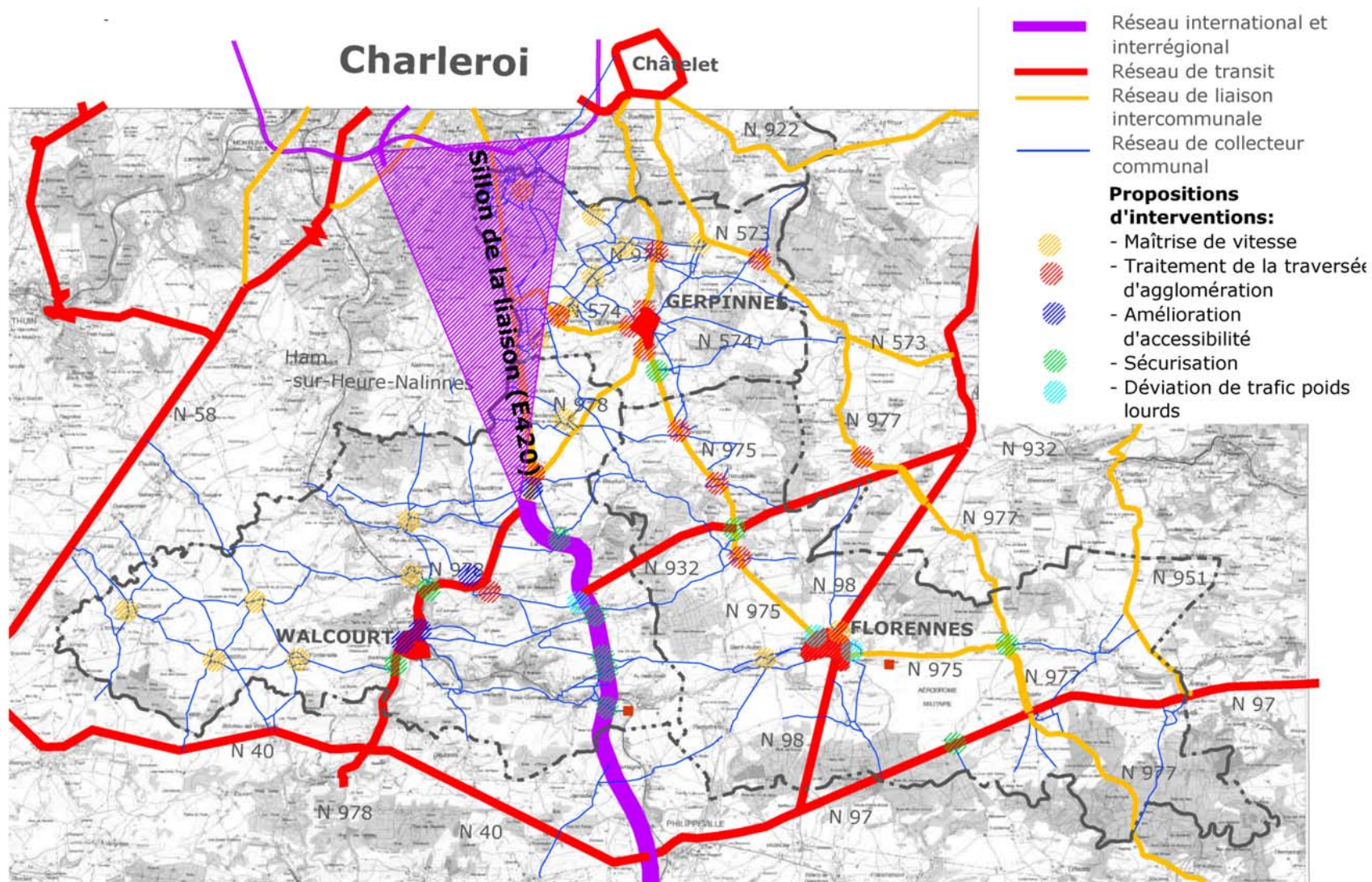
Ce facteur est très variable d'une agglomération à l'autre. Il devrait varier entre 2 à 10% en 10 ans,

¹ Pour nos calcul ISIS prend en considération une évolution démographique linéaire basé sur les valeur entre 1991 – 2001.

PROPOSITIONS

2.6 Points d'intervention

Sur base du diagnostic ont été déterminés les points d'intervention suivants



PROPOSITIONS

2.6.1 Maîtrise de vitesse

Il s'agit d'une intervention généralisée sur l'ensemble du territoire, mais se concentrant principalement sur les noyaux d'habitat. La carte ci-dessus se veut exemplative, mais non exhaustive quant à la liste des interventions.

2.6.2 Traitement de la traversée d'agglomération

La démarche est similaire à la précédente, mais se porte avec une attention particulière sur les lieux de conflit que sont les traversées de villages et villes par une route du réseau régional. Cela concerne principalement :

- Florennes, Morialmé, Hanzinne, Hanzinelle,...
- Gerpennes, Les Flaches, Acoz, Gougnyes,...
- Walcourt, Chastrès,...

2.6.3 Amélioration de l'accessibilité

Cette démarche vise à lever des difficultés d'accès résultant de la configuration du réseau de voiries et des carrefours. Cela concerne principalement :

- Walcourt Centre
- Le zoning de Chastrès

2.6.4 Sécurisation

Cette démarche vise à résoudre des problèmes spécifiques de sécurité routière se situant a priori en dehors des démarches généralistes ci-dessus. Cela concerne :

- Gestion de la N5 à Bertransart,...

- Gestion de la N5 sur son parcours « sud » à Laneffe, Fraire, Yves-Gomezée,...
- Carrefour d'entrée à la base aérienne (N 97)
- Carrefour à Hymiée
- Carrefour à Morialmé
- N5 sud :

Dans l'optique d'améliorer la sécurité routière de la N5 au sud de Somzée, il sera nécessaire de mettre en cohérence les paramètres suivants de la section :

- le régime de vitesse,
- la géométrie du tracé en plan,
- les profils en travers et en long,
- l'assainissement et l'adhérence de la route quelles que soient les circonstances météorologiques.

L'ensemble des voies d'insertion et de décélération seront à revoir. Les possibilités de demi-tour, voir des mouvements tourne-à-gauche sur la N5 sont à remplacer par des mouvements aux échangeurs.

2.6.5 Déviation de trafic lourd

Sont concernées plus particulièrement :

- La traversée est – ouest de Florennes, ainsi que l'impact général de ces mesures sur la N975 (Morialmé, Hanzinne, Hanzinelle, Gerpennes, etc.)
- La redirection du trafic de la N932 vers la route des barrages sans traverser le village de Chastrès

PROPOSITIONS

**3 LE TRANSPORT DE
MARCHANDISES**

PROPOSITIONS

3.1 Transport de marchandises

Ce chapitre traite de la circulation du charroi lourd à travers les trois communes. Ce terme générique comprend la circulation des poids lourds qui transitent par les trois communes, qui desservent les agglomérations et les zones d'activités économiques mais aussi les véhicules liés à l'activité des carrières et les conflits qu'ils génèrent avec les autres usagers.

3.2 Le trafic de marchandises et la desserte des zones d'activités

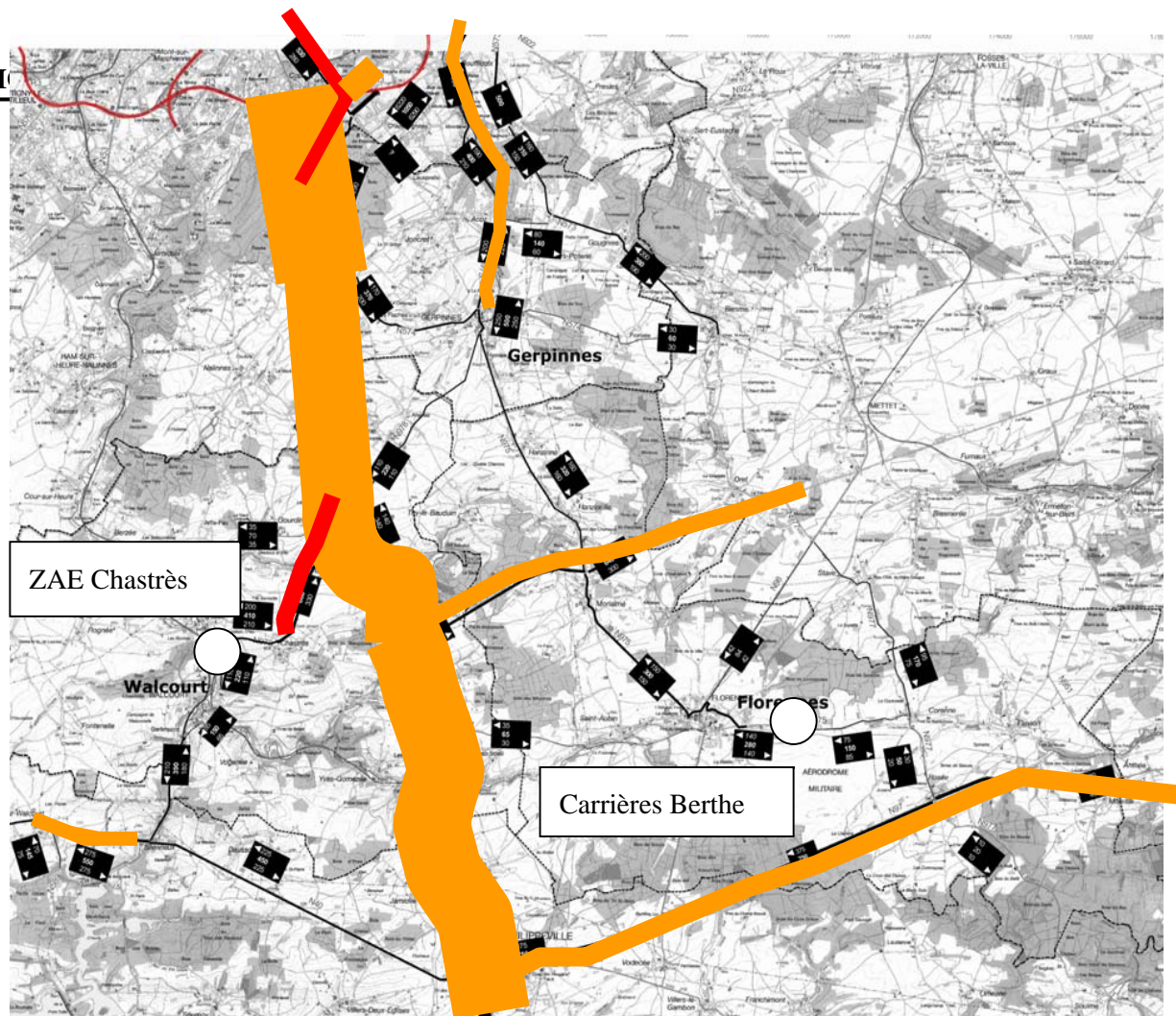
3.2.1 Les volumes de circulation et le transit

A travers la zone du PICM les volumes de poids lourds représentent une partie importante, quelque 14% des flux quotidiens. Ce trafic connaît une progression forte et constante depuis plus de 10 ans. Entre 1990 et 1999, on constate une augmentation moyenne de l'ordre de 65 à 70% sur le réseau wallon.

Une campagne de comptage réalisée en Septembre 2005 s'est intéressée aux niveaux de fréquentation sur le réseau de voirie des trois communes. En terme de volume, le rôle de la N5 apparaît clairement prédominante dans sa fonction du trafic de transit nord-sud.

Le trafic de poids lourds généré par la zone d'activité à Chastrès pose des problèmes au niveau du transit qui traverse le centre villageois. Il a été développé une action concernant l'itinéraire obligatoire pour les poids lourds avec la destination du zoning Chastrès.

Entre Gerpinnes centre et Charleroi circulent plus que 500 pl/j.



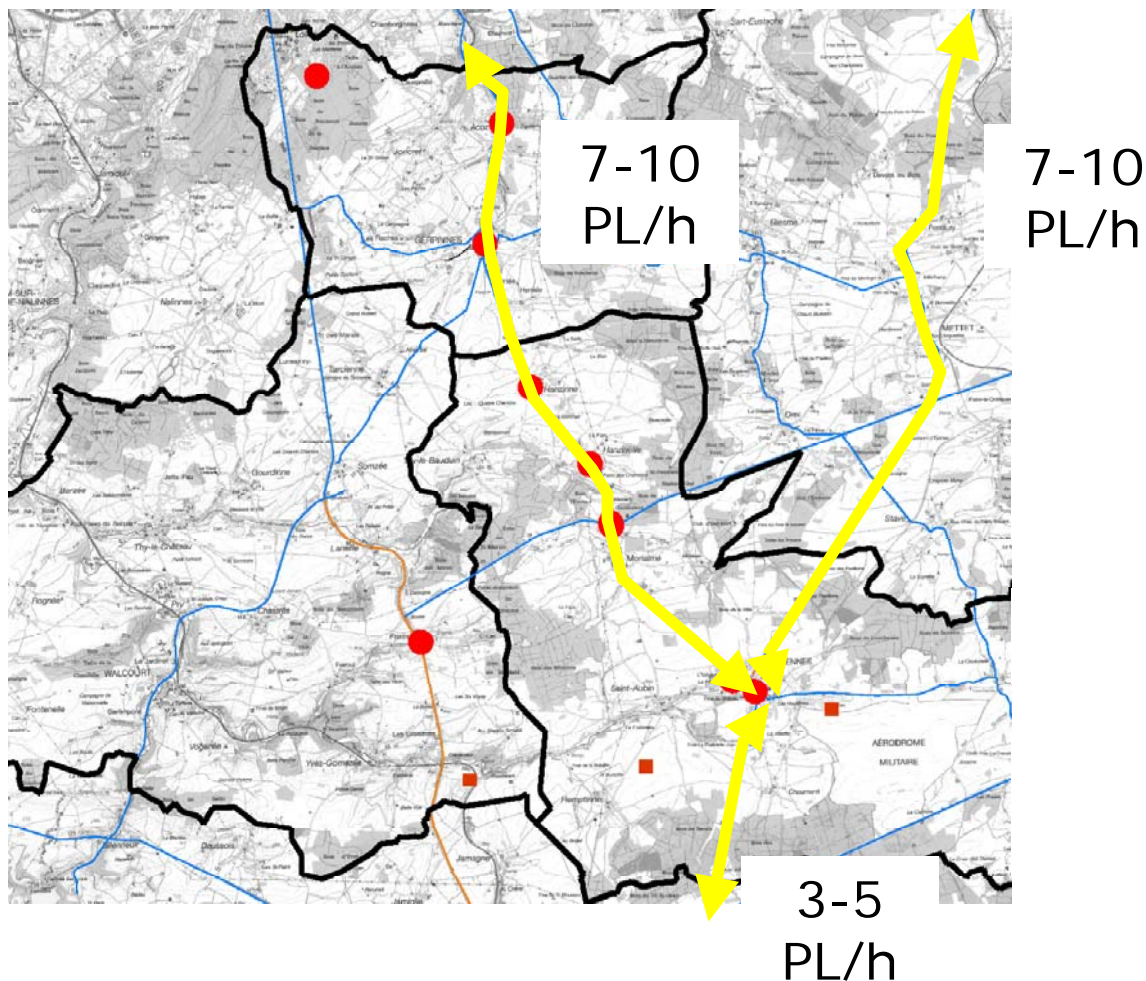
Flux principaux de poids lourds TMJ (deux sens confondus) 2005 (< 500 PL /j)

PROPOSITIONS

3.2.2 Itinéraires obligatoires du trafic de carrière ?

Le trafic de poids lourds desservant les carrières est essentiellement destiné aux carrières Berthe près du centre de Florennes. Ce flux est de l'ordre de 120 véhicules par jour, qui se répartissent géographiquement comme indiqué sur la carte ci-dessous.

Cette analyse se base sur des observations terrain et le principe selon lequel les poids-lourds de la catégorie C2 ont tendance à choisir le chemin le plus court entre leur origine et leur destination.



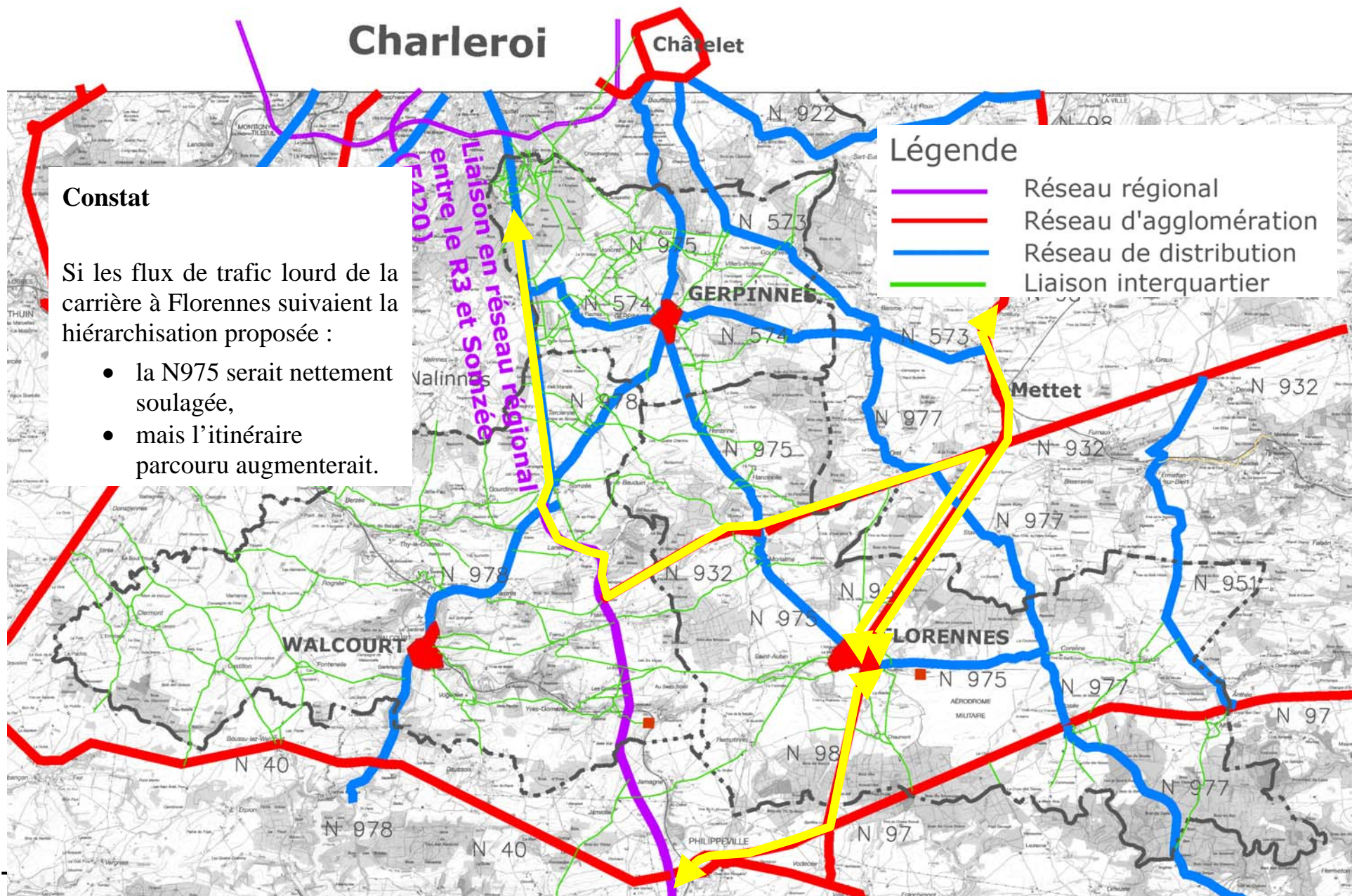
Même si ces flux ne sont pas significatifs en comparaison avec les flux de la N5, deux raisons en font un problème de fond pour les communes concernées :

- une bonne partie du flux poids lourd traverse, sur la N975, toute une série d'agglomérations, dont **Florennes et Gerpinnes**
- les nuisances en termes de sécurité routière, bruit, vibrations, pollution atmosphériques sont sensiblement plus ressenties en zone urbanisée

Les enjeux de la hiérarchisation sont les suivants :

- Capter le trafic lourd de transit sur le réseau régional et international
 - Problème du rôle de la N5
- Organiser les flux de trafic lourd en origine / destination dans une des trois communes sur des itinéraires adéquats
 - Problème des flux induits par les carrières Berthe à Florennes

PROPOSITIONS



PROPOSITIONS

3.2.3 L'argumentation pour et contre une signalisation d'itinéraire obligatoire pour des poids lourds

L'argumentation d'une réorganisation des flux poids lourds sur des itinéraires prévus par la hiérarchie des voiries se heurte au résultat du **calcul économique**, que toute déviation du chemin le plus court entre Florennes et Charleroi Est (une bonne partie des poids lourds rejoignent le port autonome dans l'Est de Charleroi-Centre) génère un sur-coût.

Ce sur-coût, étant minime par trajet, sera toujours accumulé dans le temps et ressenti comme économiquement non viable par les transporteurs de marchandises.

Il convient d'établir un **calcul socio-économique** afin de pouvoir intégrer dans le calcul les nuisances subies par l'environnement urbain parcouru sur la N975. Ce calcul permettrait de quantifier les coûts et les bénéfices des divers itinéraires. Le gain de temps attendu de la mise en œuvre de la E420 pourra changer la donne pour le changement du résultat socio-économique de cette question.

Une série de réflexions sur les possibilités de déviation du trafic poids lourds au niveau local de Florennes est exposée dans la partie communale de ce rapport.

4 LES TRANSPORTS EN COMMUN

PROPOSITIONS

4.1 Le train

4.1.1 La Ligne 132 Charleroi-Sud – Walcourt – Couvin

4.1.1.1 Le rôle de la ligne

Pour le territoire d'étude, la ligne joue un rôle significatif dans plusieurs domaines :

- + Liaison rapide vers Charleroi-Sud, et le reste du réseau SNCB. Le temps de parcours de 20 minutes entre Walcourt et Charleroi-Sud en IR forme une référence de base pour l'orientation des propositions.
- + Cette ligne rapide couvre le centre du territoire étudié entre Philippeville et Walcourt, et l'ouest entre Walcourt – Berzée et Charleroi-Sud
- + Entre Jamioulx et Charleroi, la ligne n'offre plus aucun service suburbain.
- + Liaison intervillages entre Berzée – Pry – Walcourt – et Yves-Gomezée
- + Liaison scolaire (et travail) vers Philippeville et Charleroi et correspondances vers Bruxelles et le reste du pays.
- + Liaison marchandises Les Petons – Allemagne, et potentiellement Hemptinne – Aisemont (projet Carmeuse) et/ou Merlemont – Sluiskil (Dolomies de Merlemont).

4.1.1.2 Vitesse de référence

Il faut poursuivre les travaux de relèvement de la vitesse de référence de 90 à 120 km/h entre Walcourt et Charleroi. Ces travaux handicapent provisoirement (2006-2007 et peut-être au-delà) l'exploitation de la ligne

(sections à voie unique pendant les travaux de remise à neuf des ponts), mais ils sont indispensables.

4.1.1.3 Orientation future trafic voyageurs

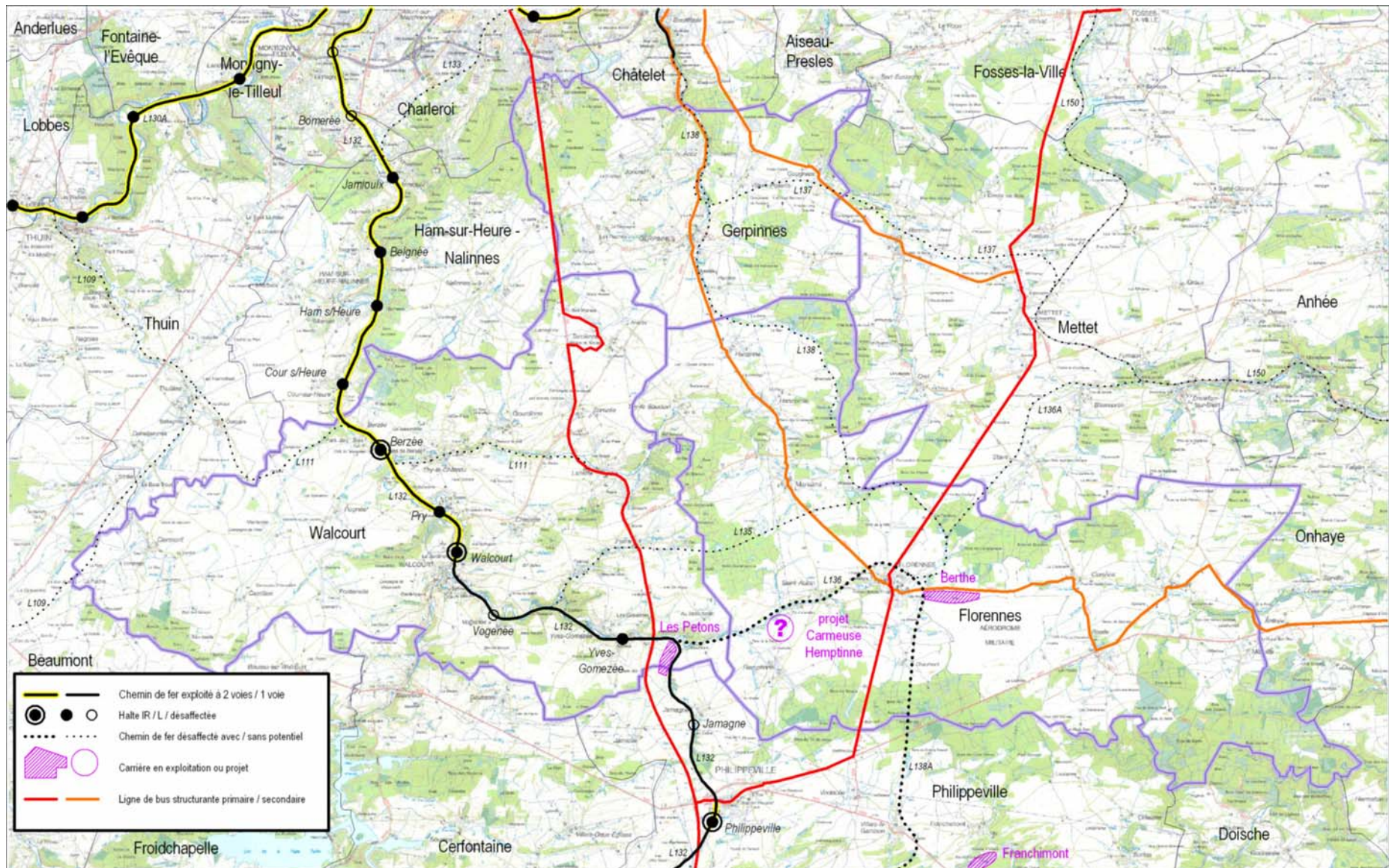
L'enjeu majeur constitue à prévoir pour cette ligne **une exploitation cadencée et régulière toutes les heures**. Comme la clientèle actuelle ne justifie pas le passage de deux trains toutes les heures en semaine, le choix s'impose entre deux principes d'exploitation :

- + Exploitation **IR** rapide toutes les heures vers Berzée – Walcourt – Philippeville au détriment des petites gares (Jamioulx, Beignée, Ham-sur-Heure, Cour-sur-Heure, Pry, Yves-Gomezée)
- + Exploitation **L** toutes les heures au profit d'une desserte uniforme, mais au prix d'une dégradation de la vitesse commerciale entre les pôles majeurs (Charleroi – Walcourt et au-delà). Le recours aux trains L en cadencement de base ferait passer le temps de parcours de 20 à 28 minutes.¹

Un panachage d'exploitation comme actuellement reste toujours envisageable, mais il ne répond pas à la demande d'une desserte cadencée uniformisée. Cette exploitation est justifiée aujourd'hui par la SNCB en raison des travaux de remise à neuf des voies (sections à double voie entre Walcourt et Charleroi) et des caractéristiques de la ligne (exploitation à voie unique avec points de croisement au sud de Walcourt).

¹ Cet écart peut paraître anodin à première vue. Il apporte néanmoins un basculement important dans la pertinence de déplacements quotidiens pour deux raisons : 1) 20 minutes est compétitif avec la voiture en heures de pointe et en heures creuses, 28 ne l'est plus qu'en heures de pointe, et n'apporte plus un avantage significatif. 2) si on prend en compte 10 minutes de temps d'accès à la gare et d'accès au lieu de travail ou de scolarité à destination, le parcours total passe de 40 minutes à 48 minutes. Or, on sait qu'au-delà des 35 à 45 minutes de temps de parcours total de porte à porte, le nombre d'usagers chute de manière sensible.

PROPOSITIONS



PROPOSITIONS

La SNCB évoque la nécessité de maintenir un certain nombre de trains en dehors d'un schéma cadencé, en particulier les trains P aux heures de pointe. Dans la mesure où ces trains de pointe correspondent à de véritables demandes (correspondances de trains P venant de Bruxelles, pointe scolaire), ceci peut être considéré comme souhaitable. Le strict maintien d'un cadencement pourrait en effet conduire à des trains surchargés et d'autres en sous charge.

Rappelons que la ligne L132 fait l'objet d'un projet de qualité totale, **l'exploitation actuelle ne sera en aucun cas réduite**. Des améliorations sont possibles, si l'évolution de l'infrastructure permet d'affecter plus efficacement le matériel roulant. Le matériel roulant affecté à la ligne est limité au nombre d'autorails actuellement en service.

4.1.1.4 Orientation future trafic marchandises

La liaison en service vers les Petons génère un trafic d'un à deux trains par jour dans chaque sens (650.000 tonnes par an). L'insertion des sillons est exclue en heures de pointe sur le réseau actuel. Un évitement entre Walcourt et Yves-Gomezée permettrait d'améliorer la situation. Aujourd'hui, en cas de retard du train, il est bloqué à Walcourt.

Une extension à destination du projet de carrière Carmeuse à Hemptinne est envisagée avec une croissance du trafic à 8 trains par jour et par sens (2 à 2,5 millions de tonnes). La mise en service de ce raccordement se situe, sous réserve d'approbation du projet de carrière par les instances habilitées¹, à l'horizon 2009-2010. Le coût annoncé de la liaison serait d'environ 3,2 millions d'euros, à prendre en charge par Carmeuse. Par ailleurs, Infrabel doit investir à concurrence de quelque 20 millions d'euros (évitement entre Yves-Gomezée et Walcourt, signalisation, etc. – voir ci-après).

Notons par ailleurs que la rentabilisation de l'investissement n'interviendra qu'après 25 ans d'exploitation, ce n'est dès lors pas de la part de la SNCB / Infrabel une démarche frileuse ou sans risque.

On comprendra dès lors d'autant mieux que les paramètres économiques actuels ne plaident pas en faveur d'une extension en direction de la carrière Berthe à Florennes (trafic trop éclaté, investissement supplémentaire d'environ 5 millions d'euros).

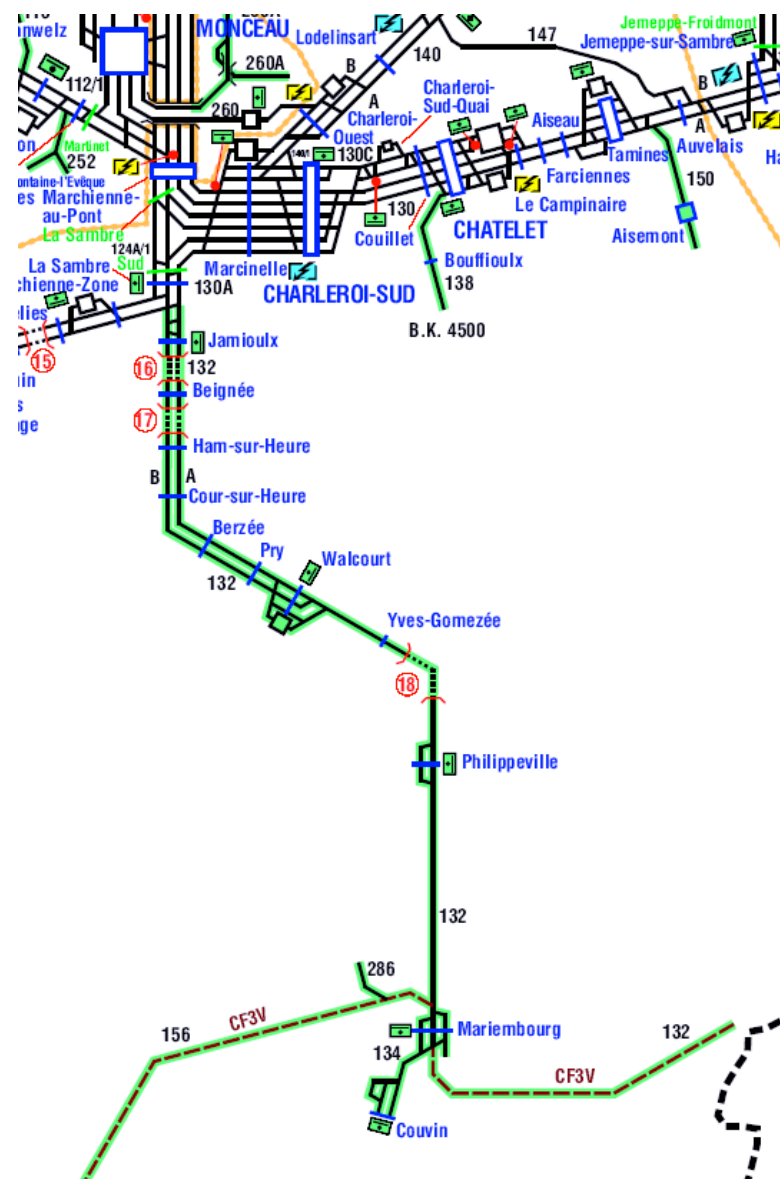
¹ La commune de Florennes est quant à elle opposée au projet de carrière, et une condition posée pour l'octroi du permis d'exploiter est le recours au transport ferré pour le transport des pierres extraites.

PROPOSITIONS

De même, si une exploitation marchandises au départ des Dolomies de Merlemont¹ vers Sluiskil (Pays-Bas) est une idée intéressante à étudier, la rentabilité économique de l'investissement n'est pas atteinte à ce jour, et les frais d'investissements sont trop élevés pour que cette option soit réaliste dans les 10 années qui viennent.

Toutefois les paramètres économiques peuvent évoluer (coût du pétrole et du transport routier), de même que les priorités politiques. C'est pourquoi il faut préserver une éventuelle possibilité de réutiliser le site ferroviaire pour l'exploitation marchandises à moyen ou long terme. Ce site ne peut être cédé ou démantelé.

Ceci n'exclut toutefois pas un usage immédiat en RAVeL, qui garderait intact le parcours.



¹ Il s'agit d'un transfert de 300.000 tonnes / an

PROPOSITIONS

4.1.1.5 Les difficultés

Voie unique

La ligne est à **simple voie entre Walcourt et Couvin**, avec des points de croisement à Philippeville et Mariembourg. Ceci implique qu'aucun train ne peut s'engager entre deux points de croisement tant que le train en sens opposé n'est pas arrivé.

Un train en sens opposé devra toujours s'élancer à un moment ou un autre, interrompant de fait la possibilité de circulation dans le premier sens. En pratique le temps minimum requis pour un aller + croisement + retour sera incompressible et formera un hiatus dans les possibilités d'exploitation.

Ce hiatus est de :

- + 25 à 31 minutes entre Walcourt et Philippeville
- + 18 à 19 minutes entre Philippeville et Mariembourg
- + +/- 14 minutes entre Mariembourg et Couvin

Les contraintes entre Philippeville et Mariembourg permettent théoriquement encore et toujours 3 allers-retours par heure, et même 4 entre Mariembourg et Couvin.

Par contre, entre Walcourt et Philippeville, 2 allers-retours par heure forment une contrainte maximale, et tout retard conduit potentiellement à une forte dégradation du service, qui se répercute immédiatement sur d'autres points de croisement.

En pratique, cette contrainte s'exerce dans l'exploitation actuelle jusqu'à 17 x par jour, et c'est la première difficulté à lever pour assurer une exploitation fluide et cadencée.

La SNCB confirme notre appréciation qu'une double voie intégrale entre Walcourt et Philippeville est sans doute injustifiée aujourd'hui et dans les 10 années à venir.

Un évitement supplémentaire entre Walcourt et Philippeville modifierait fortement la donne :

- + réduction des hiatus dans l'exploitation entre Yves-Gomezée et Walcourt
- + possibilité de croisement avec des trains marchandises vers Les Petons (et vers le projet de carrière Carmeuse à Hemptinne).

Cantonnements de voie

La section entre Walcourt et Philippeville forme actuellement **un seul cantonnement de voie**. Il est actuellement impossible d'y insérer un second train tant que le premier n'est pas arrivé à destination. Il n'est ainsi pas autorisé de faire partir le train de marchandises vers Les Petons à la suite d'un train voyageurs vers Philippeville, tant que le premier train n'est pas arrivé à destination. Il s'ensuit une perte de temps d'environ 15 minutes. De même, un train provenant de Couvin ne peut s'engager au-delà de Philippeville en direction de Walcourt tant qu'un train est en circulation entre Les Petons et Walcourt ou Philippeville et Walcourt.

Tunnel de Jamioulx

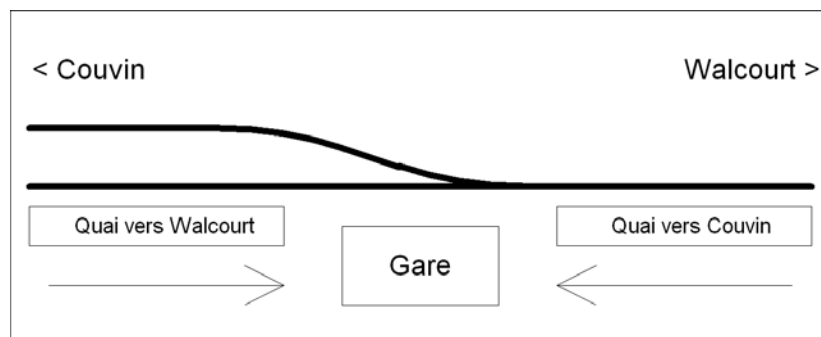
La ligne est à **double voie entre Charleroi et Walcourt**. Le passage dans le tunnel de Jamioulx présente des contraintes de gabarit, et deux trains ne peuvent s'y croiser simultanément (voies mariées). Ceci peut générer des temps d'attente, mais ils sont d'un impact limité. En effet, en cas de retard d'un train conduisant à une demande de passage simultané, la durée d'attente correspond au temps nécessaire au franchissement de la section du bloc de voie du tunnel, ce qui est relativement court. Le délai ne devrait pas excéder les deux minutes en situation normale. Il s'agit de délais occasionnels, les sillons de passage pouvant être organisés de manière à

PROPOSITIONS

éviter les croisements à cet endroit (avec une perte de capacité non critique). La résolution du problème de gabarit n'est pas prioritaire, sauf si le trafic s'intensifie au point de créer de flux de plusieurs trains par heure dans chaque sens. Avec une croissance forte des trains marchandises, cela deviendrait indispensable.

Croisement à Philippeville

Le croisement à Philippeville ne peut s'effectuer que du côté sud de la gare. Les deux quais vers Walcourt et vers Couvin sont situés tous deux du côté de la gare, et le train vers Walcourt ne peut partir avant l'arrivée, et le départ vers Couvin, du train en provenance de Walcourt. Ceci entraîne une perte de temps de plusieurs minutes pour le train vers Walcourt.



PROPOSITIONS

4.1.1.6 Améliorations à prévoir

Évitement supplémentaire entre Walcourt et Les Petons

La SNCB envisage la réalisation d'un évitement de +/- 700 m de longueur, qui serait situé entre Walcourt et Yves-Gomezée, non loin de Vogenée. Cet évitement profite de l'ampleur élargie du site ferroviaire à proximité de l'ancienne jonction avec la ligne 135 Walcourt – Fraire – Morialmé (désaffectée).

Cantonnements de Voie supplémentaires

La SNCB a étudié une division de la voie Walcourt – Philippeville en plusieurs cantonnements de voie (voir carte) :

- + Walcourt – évitement « Vogenée »
- + Évitement « Vogenée » – Les Petons / Hemptinne
- + Les Petons / Hemptinne – Philippeville

Une nouvelle cabine de signalisation accompagne ces cantonnements. Ceci permettra des circulations indépendantes dans chacun des cantons.

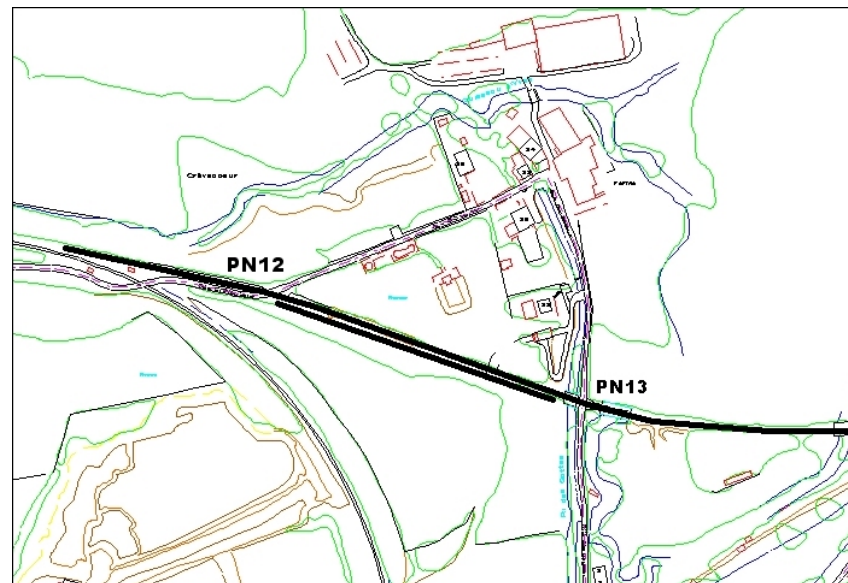
En pratique cela permettra :

- + À deux trains de se croiser à « Vogenée » au lieu de Philippeville ou Walcourt
- + La circulation simultanée d'un train marchandises vers ou depuis Les Petons (ou Hemptinne) et de deux trains voyageurs entre Walcourt et l'évitement « Vogenée » d'une part, et entre Philippeville et le dernier signal avant les Petons d'autre part.

Les gains de temps seront significatifs, car le temps de libération d'un cantonnement de voie par l'un de ces trains sera réduit de 15 minutes actuellement à moins de 5 minutes pour les trains voyageurs.

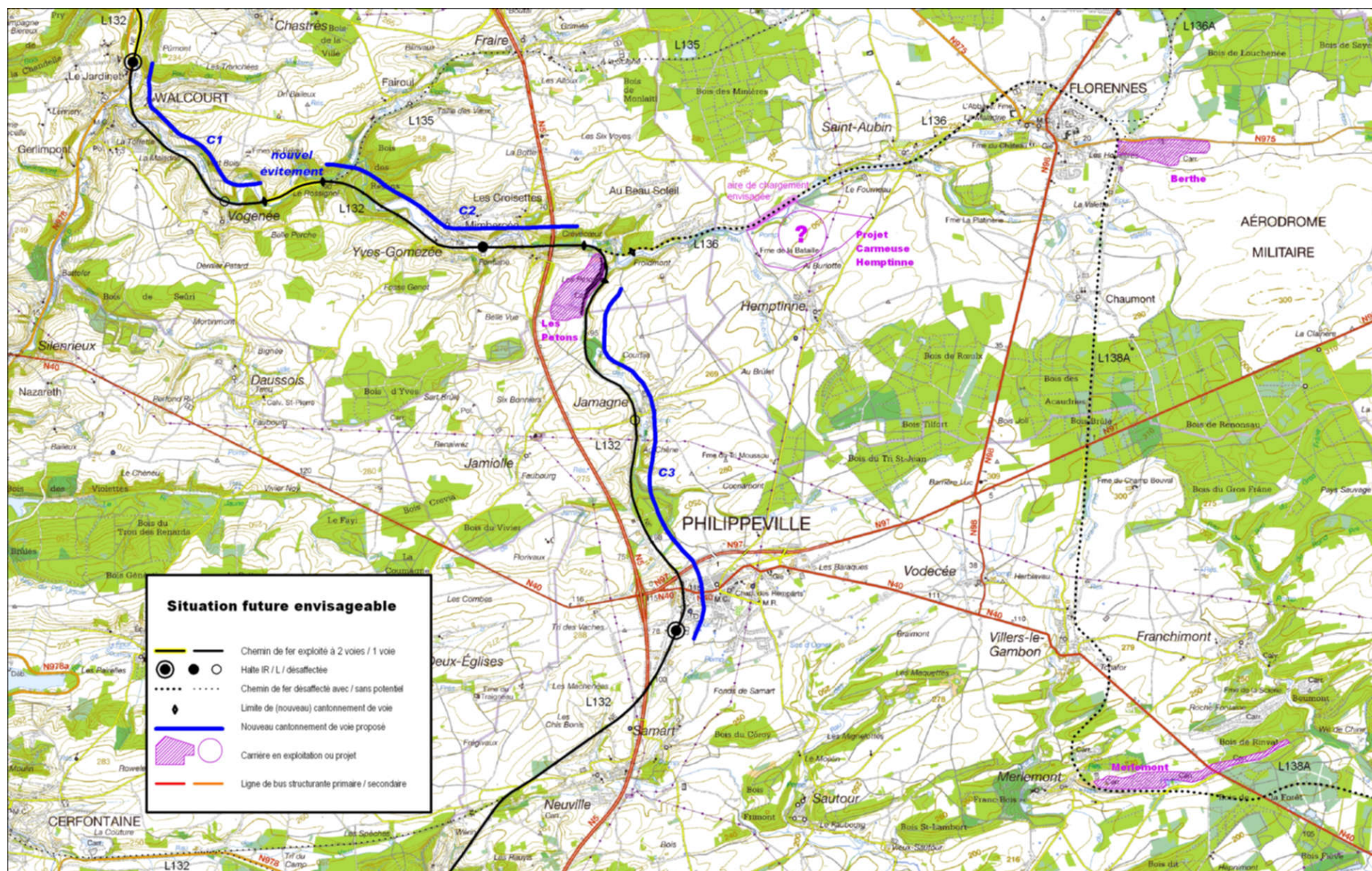
Raccordement vers Carmeuse

Outre les travaux ci-dessus, qui portent sur l'amélioration de la capacité de la ligne L132, le raccordement requiert (s'il est réalisé) la remise en état de la voie en direction de Saint-Aubin sur la L136. Cette remise en état comprend également la remise en service de divers ponts et des passages à niveau PN12 et PN13. Toutefois le PN13 serait supprimé, et une route de jonction serait réalisée le long de la voie ferrée. Ceci n'aurait qu'un très faible incidence sur les déplacements locaux de la rue Crèveœur à Yves-Gomezée.



PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE FLORENNES GERPINNES WALCOURT

PROPOSITIONS



PROPOSITIONS

Walcourt

En l'absence de personnel en gare de Walcourt, seul le quai n° 1 est utilisé. Ceci réduit d'autant les possibilités de croisement entre deux services voyageurs. Ce croisement est toutefois souhaitable pour augmenter l'efficacité des correspondances bus-train.

La création d'un passage sous voies ou d'une passerelle permettrait de lever ce handicap.

Sans réel impact sur la circulation des trains, le passage à niveau de Walcourt pose problème pour la circulation des piétons, qui ne disposent pas d'un espace séparé de la chaussée carrossable. Lors de la rencontre avec les représentants de la SNCB, ceux-ci ont annoncé que des travaux de remise à neuf étaient prévus, et que ce problème pourrait être résolu à cette occasion.

Cisaillements à Marchienne-est

Les raccordements avec la L130a, et la 124a (vers Monceau pour les marchandises) sont en cisaillement. L'exploitation conjointe des divers mouvements vers Monceau et Charleroi-Sud d'une part et Walcourt (L132) et Erquelinnes (L130a) d'autre part pose des problèmes de contraintes horaires.

Un passage dénivelé (saut de mouton, clé anglaise) ne semble pas justifié. Dans le cadre de la rénovation de la L130A, une autre disposition du faisceau est à étudier, qui permettrait de supprimer la nécessité de circulation à contre voie depuis Monceau vers Jamioulx, et d'assurer le plus longtemps possible deux circulations indépendantes à double sens depuis la L132 et depuis la L130A vers la L130.

Philippeville

Idéalement, le point de croisement de Philippeville et l'organisation des mouvements en gare devrait autoriser le départ de chacun des trains dès l'arrivée de l'autre (et sans devoir attendre le départ du train vers Couvin). Ceci implique la réalisation d'un point de franchissement des voies pour passer d'un quai à l'autre ou potentiellement de pouvoir rejoindre un quai central. Une passerelle ou un passage sous voies seraient la meilleure solution sur le plan de la sécurité. Un passage à niveau pour piétons est une alternative envisageable (cf. le dispositif installé à Herstal).

Ce point n'a pas encore fait l'objet d'une étude détaillée par la SNCB.

PROPOSITIONS

4.1.1.7 Réouverture de points d'arrêt.

Bomerée

La réouverture est demandée dans l'enquête ACTP en raison de la présence d'un centre commercial. Cette réouverture ne peut d'évidence s'appliquer qu'aux trains L et P, et ne doit pas conduire à une dégradation du service.

Vogenée

Avec la mise en place d'un évitement, l'opportunité de rouvrir un arrêt à Vogenée pose question. Toutefois, vu le faible potentiel de population et l'éloignement de l'évitement par rapport au village, il semble préférable de diriger d'éventuels voyageurs vers Walcourt, car les services y seront bien meilleurs.

4.1.1.8 Services touristiques

La ligne présente sans aucun doute un profil touristique intéressant, non valorisé aujourd'hui. La vallée de l'Eau d'Heure présente diverses opportunités de promenades, et la suite du parcours vers Couvin garde aussi un tel potentiel.

Les pôles touristiques suivants sont desservis par la ligne :

- + Centre de Walcourt
- + Barrages de l'Eau d'Heure, moyennant une correspondance bus ou une location train + vélo depuis Walcourt
- + Centre de Philippeville
- + Mariembourg, et le Chemin de Fer des 3 Vallées (CF3V)
Mariembourg – Treignes
- + Couvin.

Sans aller jusqu'à des trains spécifiques dédiés, il y a d'évidence des potentiels d'excursions combinée, avec des billets B-excursion de toute gare belge vers le CF3V avec visite du musée de Treignes et correspondance avec un train touristique, visite pédestre de Walcourt et visite guidée de certains de ses monuments, activités sportives aux Barrages de l'Eau d'Heure, etc.

Une exploitation de type B-excursion, couplée à la desserte des barrages en bus TEC au départ de Walcourt (active à partir de Juillet Août 2006), devrait être envisagée dès 2007.¹

¹ Pour 2006, il est trop tard pour l'inclure au catalogue SNCB

PROPOSITIONS

4.1.1.9 Options à moyen et long terme

Exploitation avec arrêts à la demande

En vue de rapprocher le temps de parcours des trains L de celui des IR, on pourrait opter pour une stratégie d'arrêt à la demande (souhaitée par l'ACTP). Néanmoins cette stratégie n'apportera une réelle réduction des temps de parcours que lors de périodes « creuses », c'est-à-dire quand il n'y a aucun voyageur souhaitant embarquer ou débarquer sur au moins une part significative des arrêts possibles.

La SNCB n'applique ce type d'exploitation nulle part aujourd'hui. Hors quelques exemples à l'étranger, nous manquons de références pour décider du bien fondé de la demande.

Une expérience pratique, basée sur une étude de cas de quelques lignes à l'étranger, est envisageable en heures creuses. Elle pourrait par exemple être tentée le week-end, en gardant les arrêts fixes à Walcourt, Philippeville, Mariembourg et Couvin, et arrêts à la demande à tous les autres points. Dans ce cadre, la desserte de Beignée et Pry pourrait à nouveau être assurée.

Matériel roulant

Le matériel roulant actuel et son confort est bien perçu par la clientèle, bien qu'à plancher haut (et des haltes à quais bas). Vu l'ample disponibilité de ces autorails diesel récents à la SNCB (série 41), il n'y a pas lieu d'envisager un remplacement à court terme.

Une meilleure accessibilité aux vélos (capacité actuelle de 2 vélos par autorail) serait cependant un plus. Il n'est pas exclu d'envisager un aménagement localisé (remplacement de quelques banquettes par des strapontins et espace pouvant accueillir 4 à 6 vélos supplémentaires).

A long terme, si la SNCB ressent le besoin d'affecter les autorails AR41 ailleurs sur son réseau, il faudrait envisager du matériel présentant les avantages suivants :

- + Plancher bas et accessibilité PMR
- + Compartiment multifonctionnel (vélos, PMR, banquettes rabattables)
- + Meilleures accélérations
- + Possibilité d'exploitation par agent seul et possibilité d'arrêts à la demande

PROPOSITIONS

4.1.1.10 Conclusions

En résumé de ce qui précède, nous dégagerons les priorités suivantes pour les interventions sur l'infrastructure et l'exploitation de la ligne 132 :

Court terme

- + Poursuivre la remise à neuf et le relèvement de la vitesse de référence de la ligne à 120 km/h
- + Prévoir un évitement entre Walcourt et Philippeville
- + Prévoir et mettre en œuvre une séparation en plusieurs cantonnements de voie, comme proposé par la SNCB
- + Résoudre le passage à niveau à Walcourt pour les piétons
- + Il faut envisager une offre de type B-excursion, à définir avec les communes et les partenaires touristiques. En particulier une offre combinée avec le service TEC en direction des barrages de l'eau d'heure pourrait être lancée dès 2007.

Moyen terme

- + Un parking relais à Walcourt côté « route des barrages » combiné à un passage vers la gare (passerelle ou passage sous voies) est à prévoir.
- + Démarier les voies du tunnel de Jamioulx
- + Améliorer le croisement à Philippeville
- + Profiter des gains de temps de parcours apportés par les mesures ci-dessus pour cadencer l'exploitation au moins en heures creuses.
- + Préférentiellement, l'exploitation devrait s'orienter vers un service IR Charleroi – Berzée – Walcourt¹ puis L ou IR vers Couvin². Ce

service IR cadencé à l'heure devrait être suivi ou précédé d'un service L cadencé à l'heure (heures de pointe) ou aux deux heures (heures creuses) entre Charleroi-Sud et Walcourt.

- + Les services IR doivent donner correspondance à Charleroi vers l'un des services IC vers Bruxelles, et autant que possible, simultanément vers Mons et vers Namur, ainsi que vers Ottignies. A défaut la correspondance doit être assurée par le train L.
- + Cette exploitation est à compléter par des trains P aux heures scolaires ou de départ/retour vers le travail. Une exploitation exclusivement par trains P aux heures de pointe reste acceptable, si elle est calquée sur une demande réelle.
- + Un essai d'exploitation avec halte à la demande pourrait être tenté le week-end. Si les enseignements que l'on en tire sont positifs, ce type d'exploitation pourrait être étendu.
- + L'exploitation marchandises jusqu'aux Petons doit être garantie, de même que vers Carmeuse Hemptinne si le projet aboutit.

Long terme

Envisager une exploitation à terme de type light-rail à plancher bas et avec des espaces multifonctionnelles, si l'évolution du trafic reste compatible avec ce type de véhicules, plus légers et plus aptes à une exploitation avec arrêts à la demande et disposant de meilleures accélérations et d'une exploitation à moindre coût.

¹ Si un P+R est développé à Ham-sur-Heure avec une capacité suffisante, il faut envisager d'ajouter cet arrêt à la catégorie IR.

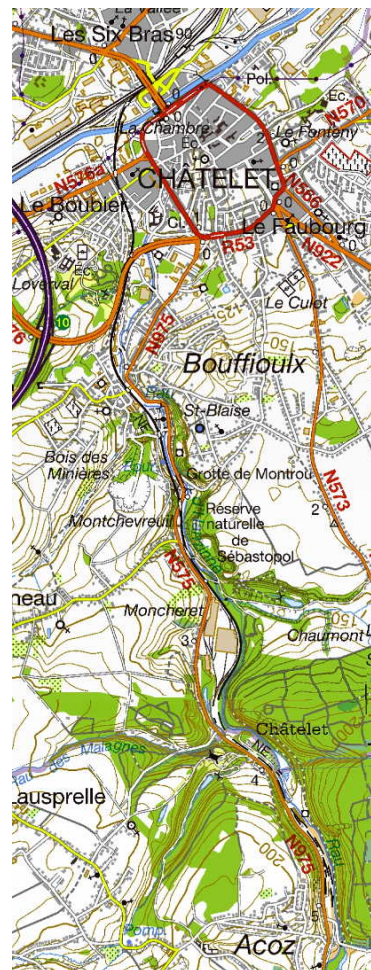
² La seule différence porte sur la desserte d'Yves-Gomezée, déjà desservie par certains IR aujourd'hui

PROPOSITIONS

4.1.2 La Ligne 138 Châtelet – Acoz

Réservations en vue du long terme

- + Le site ferroviaire vers Saint-Aubin et Florennes (136A) doit être préservé, et même au-delà vers Merlemont et/ou Franchimont (138A). Une affectation et transformation en RAVeL reste envisageable, surtout si les études techniques prennent en compte la cohabitation des deux infrastructures partout où ce sera possible, et prévoient le cas échéant des itinéraires bis pour le RAVeL.
- + Une recommandation de préservation de tous les autres sites ferroviaires abandonnés récupérables est d'actualité, en particulier pour la L136A vers Biesmerée et la L150. En l'absence de projets ferroviaires, une affectation en RAVeL présente les meilleures garanties de continuité de l'assiette, qui peut présenter un intérêt dans des projets futurs non encore identifiés, ou bien pour des câblages divers.



PROPOSITIONS

4.1.3 Intermodalité aux haltes et gares

4.1.3.1 Aménagements valables pour toutes les gares et haltes

De manière générale, un effort est requis en matière de

- + signalisation vers les gares
- + signalétique d'identification des points d'arrêt.
- + des sièges sont à prévoir sous les abris (en complément de ceux placés à l'extérieur).
- + Parking vélo à généraliser à toutes les haltes, de préférence avec une couverture contre la pluie.
- + Un affichage d'information touristique à prévoir à tous les points d'arrêt. Cela peut être un panneau communal ou un panneau unique pour l'ensemble de la ligne. Ce panneau pourrait comprendre une ou plusieurs promenades menant d'une halte à l'autre, en desservant le cas échéant l'un ou l'autre site touristique ou paysager.
- + Le système d'annonces par haut-parleurs devrait être mis en service.

4.1.3.2 Aménagements spécifiques par gare / halte

Berzée

Passage piéton à aménager Rue Faubourg / Rue Bois Mignon
Couverture pour le parking vélo

Pry

Accueil des vélos
Couverture pour le parking vélo

Walcourt

Deuxième accès côté ouest à aménager
P+R à créer sur N 978
Localisation des quais plus près du centre ville si possible
Parking vélo couvert
Cheminement piéton vers le centre à créer ?
Passage à niveau à améliorer pour les piétons

Yves-Gomezée

Couverture pour le parking vélo
Meilleur aménagement des sentiers d'accès (généraliser les parcours en dur).
Aménagement d'un petit parking face au terrain de football + arrêts de bus mieux aménagés.

PROPOSITIONS

Ham-sur-Heure

Suivi du projet de P+R. le cas échéant, ajouter la halte à la catégorie IR (un IR / jour s'y arrête déjà).

Philippeville

Amélioration des modalités de croisement des trains (cf. ci-dessus).

L'établissement d'un P+R d'une certaine ampleur peut se justifier à cet endroit, qui semble plus approprié qu'Yves-Gomezée pour accueillir ce type d'intermodalité et d'infrastructure. Philippeville se situe en effet au croisement de trois routes régionales : N5, N98, N40.

Châtelet

Châtelet présente une palette de liaisons ferroviaires directes fort intéressante, bien que plus faible qu'à Charleroi-Sud.

- + Les liaisons vers Bruxelles par trains P
- + Les IR n vers Tamines et Namur d'une part (et momentanément Dinant), et Charleroi-Sud – Bruxelles – Anvers et Essen d'autre part
- + Les L Ottignies – Fleurus – Charleroi-Ouest – Charleroi-Sud – Tamines, donnant correspondance en 5 minutes avec les IC vers Bruxelles et Anvers.

Il y a au minimum deux trains /h espacés d'environ 1/2h, et une amplitude horaire jusqu'à 23h, et même un train IC depuis Liège arrivant à minuit.

Châtelet est ainsi un point de transfert très intéressant pour Gerpennes en particulier. L'intermodalité avec les bus TEC, avec la voiture et avec le vélo ou vélomoteur y est donc à soigner particulièrement.

PROPOSITIONS

PROPOSITIONS

4.2 Le réseau bus intercommunal

4.2.1 Contexte

Le diagnostic a permis de mettre l'accent sur les itinéraires parfois complexes et peu lisibles du réseau de bus TEC sur le territoire des trois communes. De plus, la desserte des 3 communes par deux TEC distincts (Charleroi et Namur-Luxembourg) n'aide pas à la bonne lisibilité du réseau bus.

Un travail de concertation avec les TEC a fait ressortir le besoin de réfléchir à une restructuration du réseau des bus de l'Entre-Sambre et Meuse. Cette restructuration complète du réseau demande une réflexion à long terme de la part des TEC en concertation avec les collectivités et ne rentre pas dans le cadre de ce PICM.

De plus, une réflexion est en cours pour l'aménagement d'une liaison entre Charleroi et Namur, via Gerpennes.

Le territoire du PICM est donc le siège de plusieurs projets qui dépasse ses limites et témoigne d'une volonté d'évoluer et de s'ouvrir vers l'extérieur pour une meilleure cohérence du réseau de bus.

Le but de ce PICM est donc de proposer des pistes d'actions qu'il conviendra d'analyser plus en détails par la suite pour les mettre en cohérence avec les objectifs et projets des TEC.

→ Les objectifs et projets des TEC

Les actions décrites dans ce PICM tiennent compte du fait que le TEC Namur-Luxembourg souhaite redéployer son réseau afin d'augmenter globalement la fréquentation de ses lignes.

Dans un premier temps, les trajets des lignes ayant une charge de parcours moins de 5 voyageurs seront supprimés. Dans le secteur de l'Entre Sambre et Meuse, les lignes qui concernent les trois communes du PICM sont :

Lignes supprimées :

561 – Philippeville - Walcourt - Thy-le-Château

562 – Florennes - Yves-Gomezée

Trajets supprimés :

61 : Florennes - Mettet - Ermeton s/Biert

137a : Charleroi - Châtelineau - Mettet

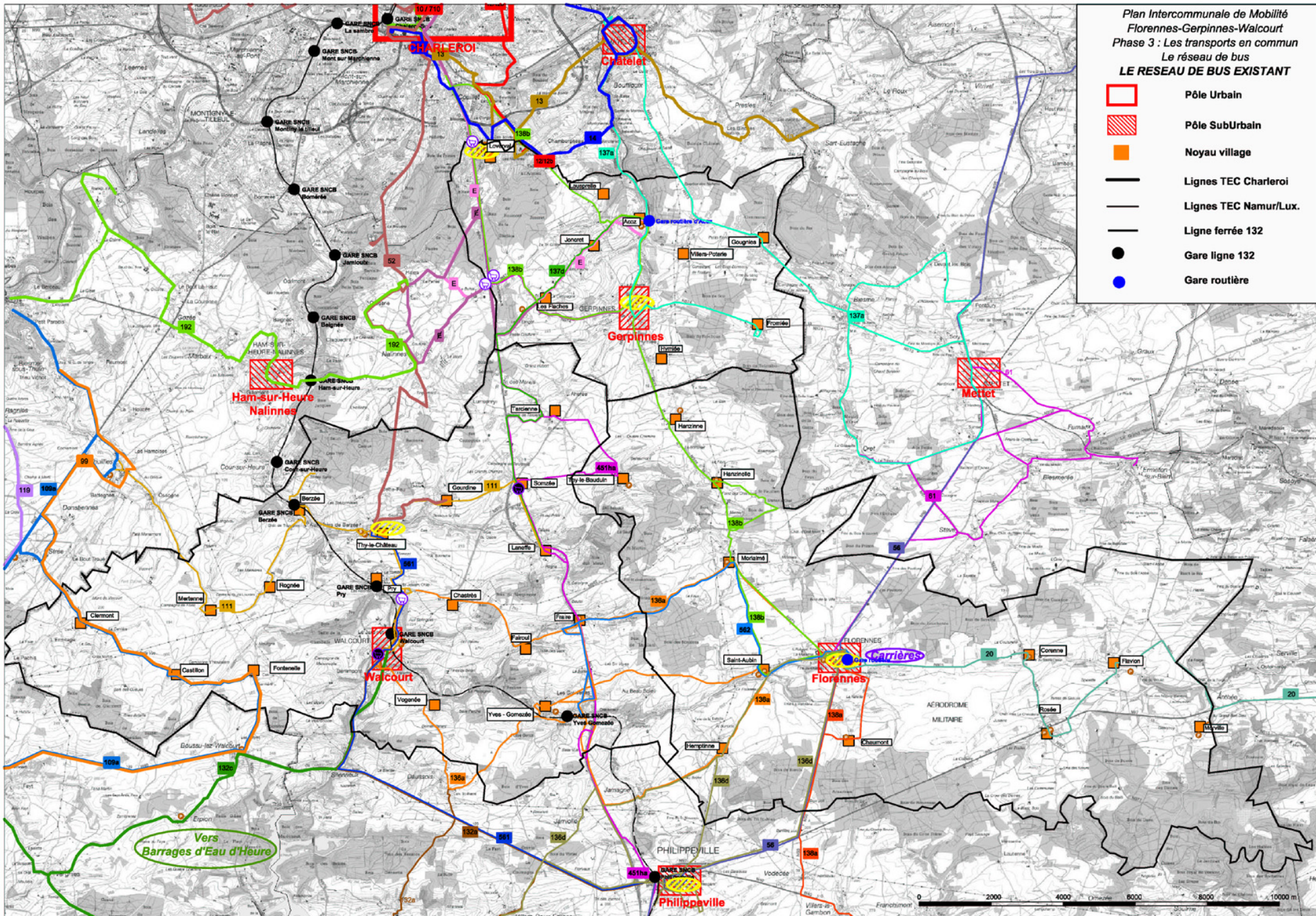
60/2 : Couvin - Le Mesnil / Mazée - Heer-Agimont

136b : Mettet – Stave – Denée – Heer-Agimont

136c : Mettet – Oret – Biesme

20 : Dinant – Florennes

Dans un deuxième temps, des lignes seront créées là où la population et les lieux d'activité sont une source importante de déplacement en transport en commun.



PROPOSITIONS

4.2.2 Objectifs du PICM

Pour le PICM de Florennes, Gerpennes, et Walcourt, nous proposons une stratégie et des actions pour améliorer la desserte du territoire à court et moyen terme, compte tenu de la restructuration envisagée par TEC Namur-Luxembourg.

Dans un premier temps, les principaux pôles du territoire à desservir ont été identifiés, on distingue ainsi :

(cf. carte page suivante)

- Les pôles urbains et suburbains
- Les pôles d'enseignement
- Les pôles d'emplois et pôles commerciaux
- Les pôles à « forte » population (> 2000 habitants)
- Les pôles de transport intermodaux
- Les noyaux villageois

Il s'agit de pôles qui génèrent un trafic VP important et pour lesquels une demande latente d'accès en transport en commun existe ; ce qui permet également d'envisager un report des usagers dans les transports en commun.

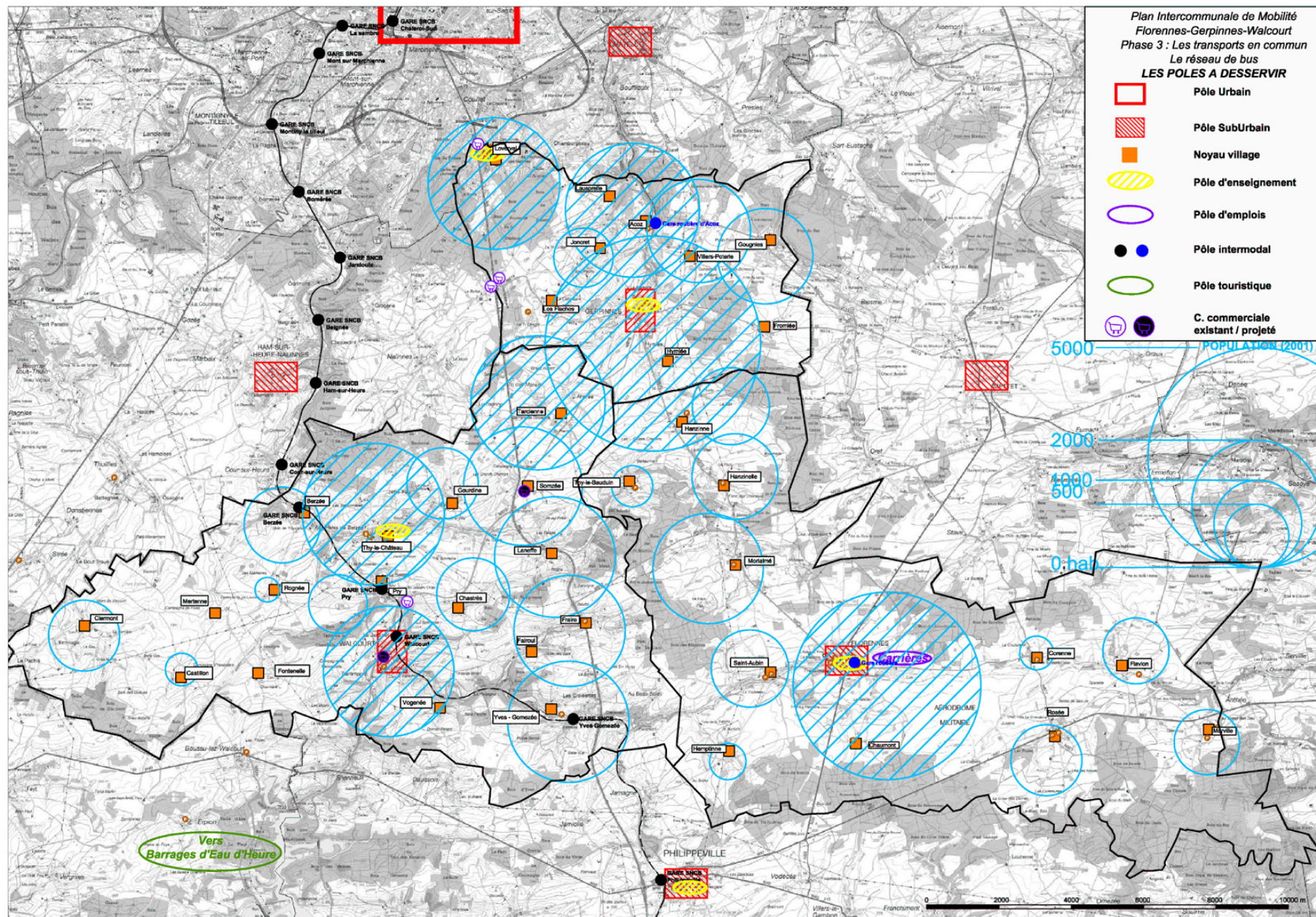
Les actions proposées pour l'amélioration du réseau bus sur le territoire des 3 communes répondront donc à des objectifs centrés sur les communes et à une hiérarchie du réseau qui s'appuie sur le réseau existant. Elles ne consisteront pas en une restructuration importante du réseau.

On distingue les principaux objectifs suivants :

- **Clarifier la lisibilité du réseau existant en s'appuyant sur les pôles intermodaux,**
- **Améliorer et sécuriser les correspondances aux différentes gares ferroviaires et routières et dans les centres urbains,**
- **Améliorer la vitesse commerciale des bus,**
- **Améliorer les liaisons ouest – est afin de créer des liens plus clairs vers l'extérieur du territoire.**

PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE FLORENNES GERPINNES WALCOURT

PROPOSITIONS



PROPOSITIONS

4.2.3 Réorganisation et hiérarchie du réseau

Afin d'améliorer l'offre des TEC pour les déplacements en bus, le bureau d'études peut opter pour deux démarches :

A. Réorganisation forte de l'offre

Les communes de Florennes, Gerpennes et Walcourt sont situées au sud de l'agglomération carolingienne avec un réseau principalement de passage pour établir des liens vers Philippeville, Namur ou encore Dinant.

La restructuration du réseau de bus envisagée par les TEC demande une étude approfondie à l'échelle de l'Entre Sambre et Meuse. Cette étude ne peut être menée dans le cadre du PICM.

En effet, il s'agirait de faire abstraction du réseau existant qui résulte d'anciennes liaisons ferrées (axes nord-sud, le plus directe possible). Mais l'impact s'étendrait bien au-delà du territoire du PICM et les propositions ne pourraient être valablement évaluées par toutes les communes extérieures potentiellement concernées.

Ce scénario semble difficilement applicable à court ou moyen terme et n'est pas réalisable dans le cadre du PICM compte tenu des délais importants et des partenariats que demande sa mise en œuvre.

B. Réorganisation légère de l'offre

Cette réorganisation légère a pour but de proposer des pistes d'actions afin d'améliorer le réseau existant tout en conservant la desserte de base existante.

L'avantage de cette alternative réside dans l'application des actions à court et à moyen terme et la maîtrise des coûts étant donné que les adaptations sont moins importantes.

Dans le cadre du PICM, il semble donc plus judicieux de proposer ce scénario compte tenu des projets des TEC à long terme sur l'Entre-Sambre et Meuse.

PROPOSITIONS

En vue de maintenir la cohérence avec l'extérieur du territoire du PICM, il faut proposer une hiérarchie qui s'appuie sur le réseau existant.

La **hiérarchie existante du réseau** se décline comme suit :

- Des lignes rapides ou régionales : desserte des grands pôles et traversée du territoire du nord au sud ;
- Des lignes suburbaines : rabattement vers Charleroi et sa banlieue, concentrées au nord du territoire ;
- Des lignes généralistes ou inter-village : desserte plus fine du territoire et principalement des pôles scolaires.
- Deux grands pôles de transport : la gare de Walcourt avec la ligne SNCB et la gare routière d'Acoz pour ses correspondances bus vers Charleroi.

(Cf. Carte ci-après : « Hiérarchie existante »)

La **hiérarchie projetée du réseau** se décline à l'échelle du territoire des trois communes et tient compte des pôles générateurs de déplacement.

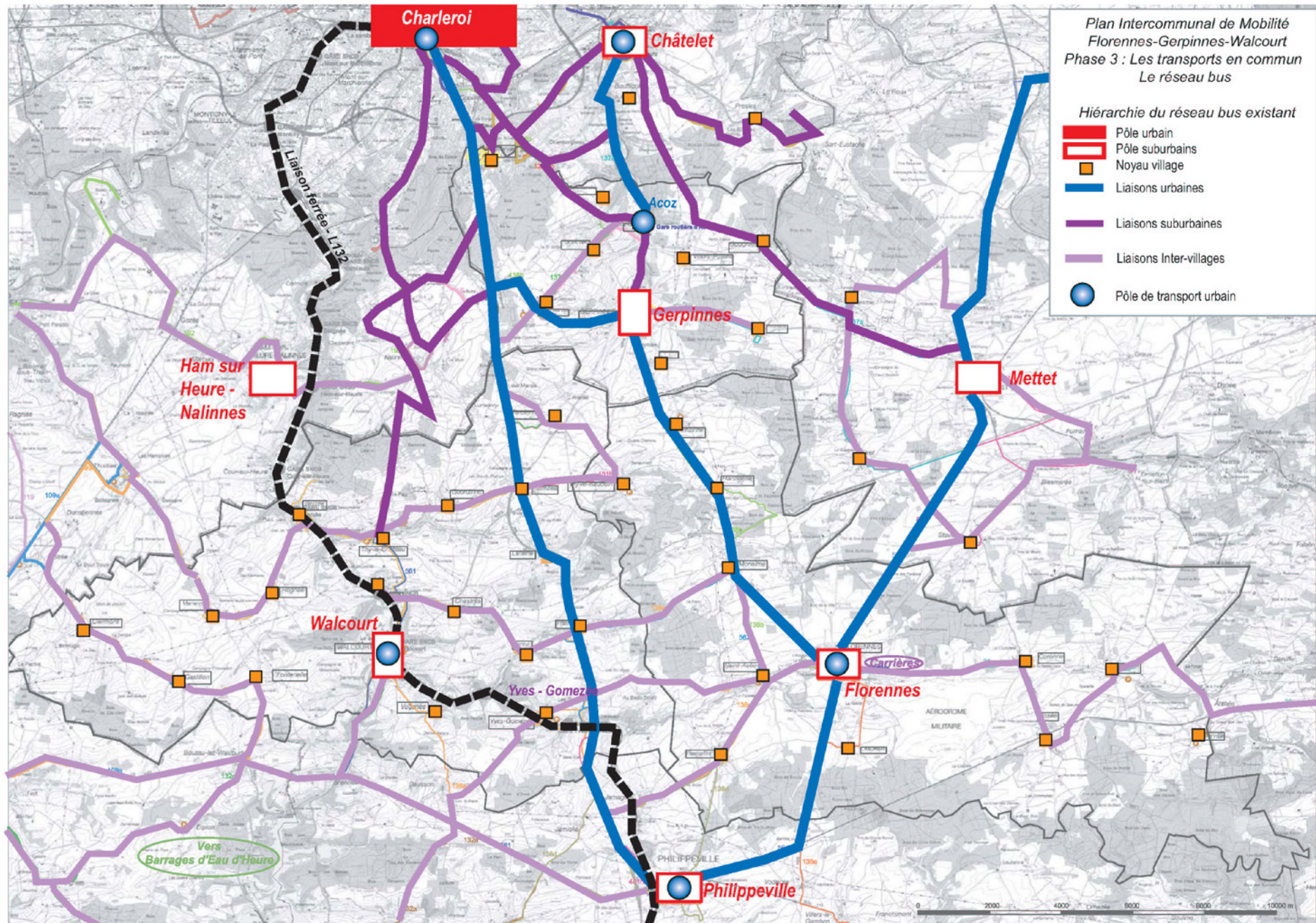
Elle se décrit comme suit :

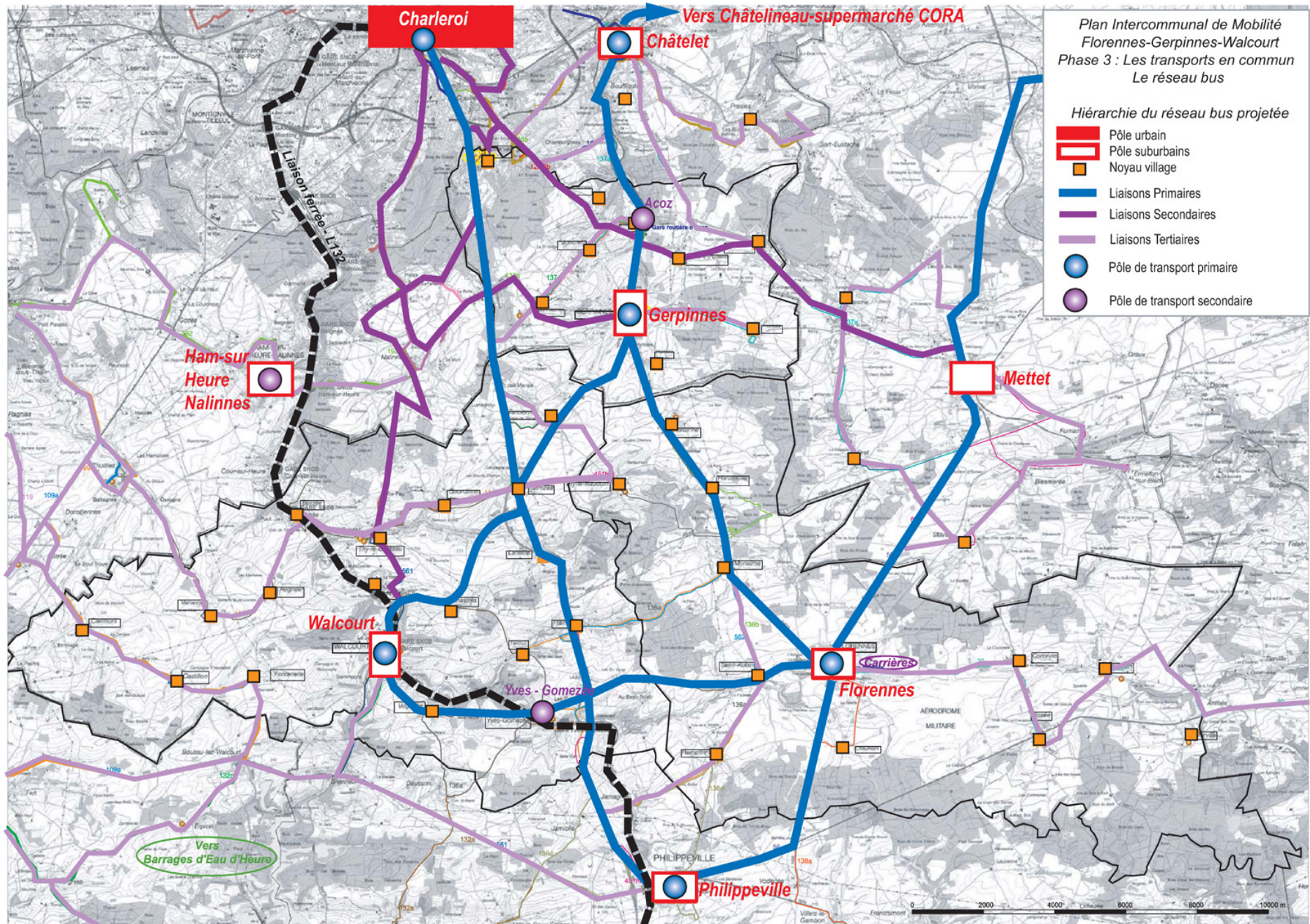
- Les liaisons Bus :
 - Liaisons primaires : liaisons de rabattement vers les grands pôles urbains (Charleroi, Namur)
 - Liaisons secondaires : liaisons entre les pôles suburbains (Gerpennes, Florennes, Walcourt,...)
 - Liaisons tertiaires : desserte des villages et à majorité scolaires
- Les pôles de transport :
 - Pôles multimodaux primaires : préférentiellement des centres urbains pour faciliter le rabattement et l'intermodalité (exp. : Charleroi, Châtelet, Florennes, Gerpinnes, Walcourt centre,...) ;
 - Pôles multimodaux secondaires : présentent un avantage en terme d'intermodalité, souvent hors des centres urbains (Acoz, Yves-Gomezée).

Cette hiérarchie ne tient pas compte des services scolaires, en effet, les lignes dites scolaires restent inchangées dans le cadre du PICM et desservent de manière plus diffuse le territoire en répondant à une demande existante et confirmée.

(Cf. Carte ci-après : « Hiérarchie projetée »)

PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE FLORENNES GERPINNES WALCOURT





PROPOSITIONS

PROPOSITIONS

4.2.4 Description des actions

Dans le cadre du PICM, les *actions communales et intercommunales proposées* sont les suivantes :

- 1 – Amélioration des circulations dans les centres urbains
- 2 – Développement des services aux pôles multimodaux et amélioration des points de correspondance
- 3 – Amélioration des temps de parcours (site propre bus / priorité aux carrefours)
- 4 – Création d'une ligne de type rapide entre le centre commercial de Châtelineau, Gerpinnes, et Walcourt
- 5 – Mise en place d'un système de transport à la demande

Elles peuvent être réalisées à **court, moyen ou long terme** selon les priorités définies au sein de l'intercommunalité, au sein des communes, et au niveau des TEC, et selon les opportunités et les faisabilités technique et financière.

À moyen-long terme, le PICM suggère des **pistes de réflexion** à intégrer dans un **futur réseau de l'entre Sambre et Meuse** :

- 6 – Etude de la demande et de la réorganisation de l'offre bus dans l'Entre Sambre et Meuse
- 7 – Amélioration du réseau Ouest-Est
 - 7.1 Amélioration d'une liaison Florennes / Yves-Gomezée
 - 7.2 Amélioration des liaisons vers le centre de Gerpinnes

PROPOSITIONS

PROPOSITIONS

4.2.4.1 Action 1 : Amélioration des circulations dans les centres urbains

Contexte

Compte tenu de l'attractivité des centres urbains de Florennes, Gerpinnes et Walcourt (commerces, administrations, écoles,...), il est important de s'assurer d'une bonne desserte de ces centres d'intérêt par le réseau de bus TEC.

D'une manière générale, le trajet effectué actuellement par les bus dans les centres des communes du territoire est optimisé puisqu'il dessert les principaux centres d'intérêt.

Objectif

Améliorer la vitesse commerciale des bus et sécuriser les traversées de centres urbains.

Principe

Afin d'améliorer la vitesse commerciale et la régularité, ou en tout cas de s'assurer à ce qu'elle ne diminue pas, il faut veiller à :

- L'amélioration du marquage au sol et/ou l'implantation de plots pour empêcher le stationnement au niveau des arrêts de bus
- L'amélioration de l'insertion des bus dans la circulation et une meilleure visibilité aux carrefours

De plus, ces centres urbains sont l'occasion de mettre en avant l'intermodalité bus-bus, bus-voiture particulière ou encore bus-vélo. Cette intermodalité passe par :

- L'implantation systématique de parcs vélo à proximité des centres d'intérêt et des parcs de stationnement.
- La signalétique pour les automobilistes vers les parkings situés à l'entrée des centres-urbains.

Par ailleurs, les voies du centre urbain sont parfois source de conflit avec les véhicules particuliers dans des zones urbaines souvent étroites, devant faire cohabiter voitures, piétons, vélos, et bus.

On dénote principalement les conflits suivants (cf. cartes ci-après)

PROPOSITIONS

→ Florennes

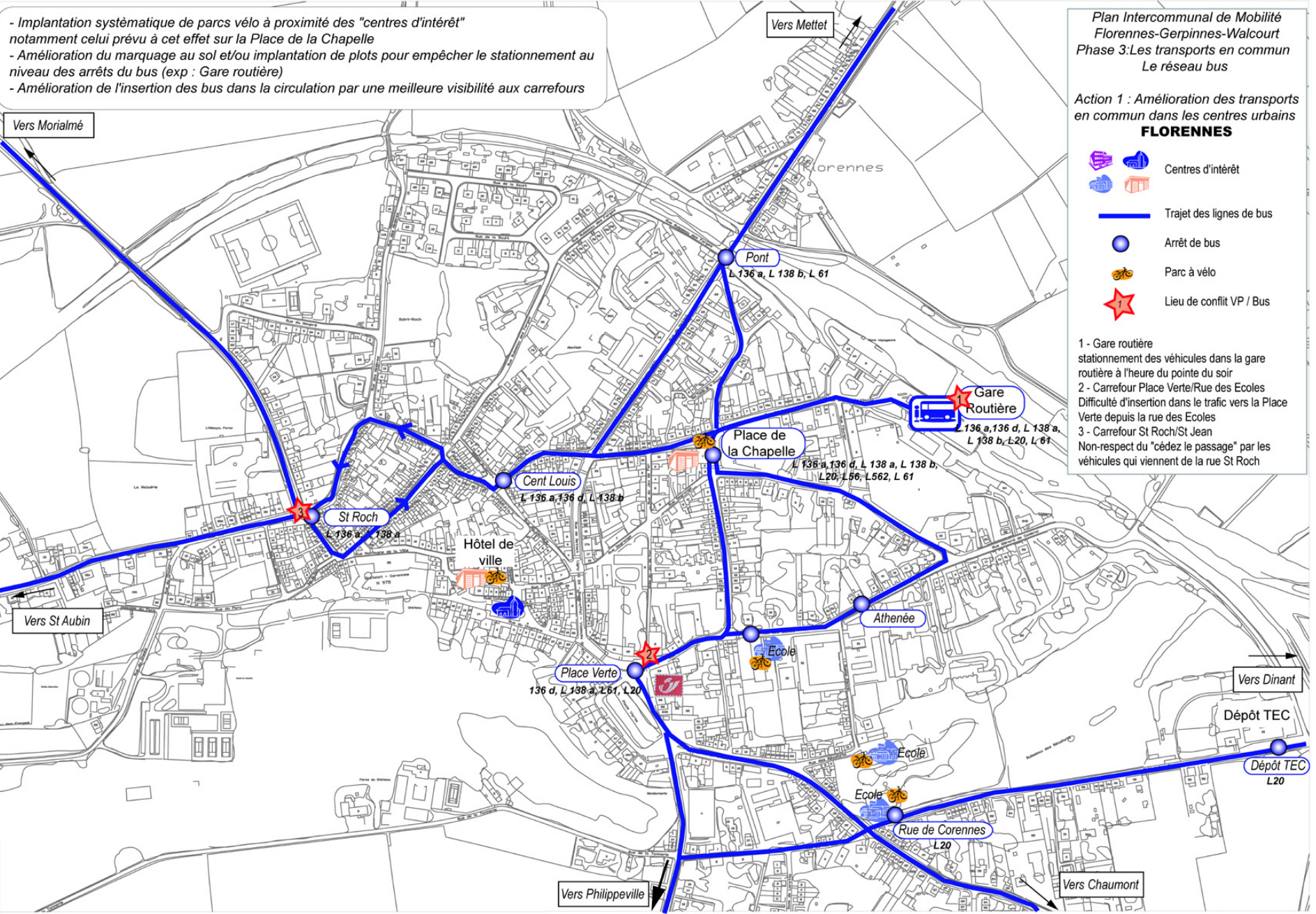
Au niveau de la *gare routière*, le stationnement illicite des véhicules dans la gare empêche les bus de circuler et de manœuvrer dans la gare. Il faudrait agir sur la signalétique horizontale et verticale pour une distinction claire entre les zones de stationnement VP et la gare routière.

En ce qui concerne le *carrefour St-Roch / St-Jean*, il est nécessaire d'inciter les véhicules à marquer un arrêt au niveau de la rue St-Roch afin de permettre le passage des bus venant de la rue St-Jean. L'évolution du « cédez le passage » en STOP, devrait attirer l'attention des automobilistes. (cf. Schéma ci-après)

Enfin, le *carrefour Place verte/rue des écoles* nécessitent le placement de miroirs afin d'améliorer la visibilité et de faciliter l'insertion des bus. Cependant, le réaménagement de la Place Verte (giratoire, ...) devrait améliorer la circulation des bus.

PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE FLORENNES GERPINNES WALCOURT

- Implantation systématique de parcs vélo à proximité des "centres d'intérêt" notamment celui prévu à cet effet sur la Place de la Chapelle
- Amélioration du marquage au sol et/ou implantation de plots pour empêcher le stationnement au niveau des arrêts du bus (exp : Gare routière)
- Amélioration de l'insertion des bus dans la circulation par une meilleure visibilité aux carrefours



Plan Intercommunal de Mobilité
Florennes-Gerpinnes-Walcourt
Phase 3: Les transports en commun
Le réseau bus

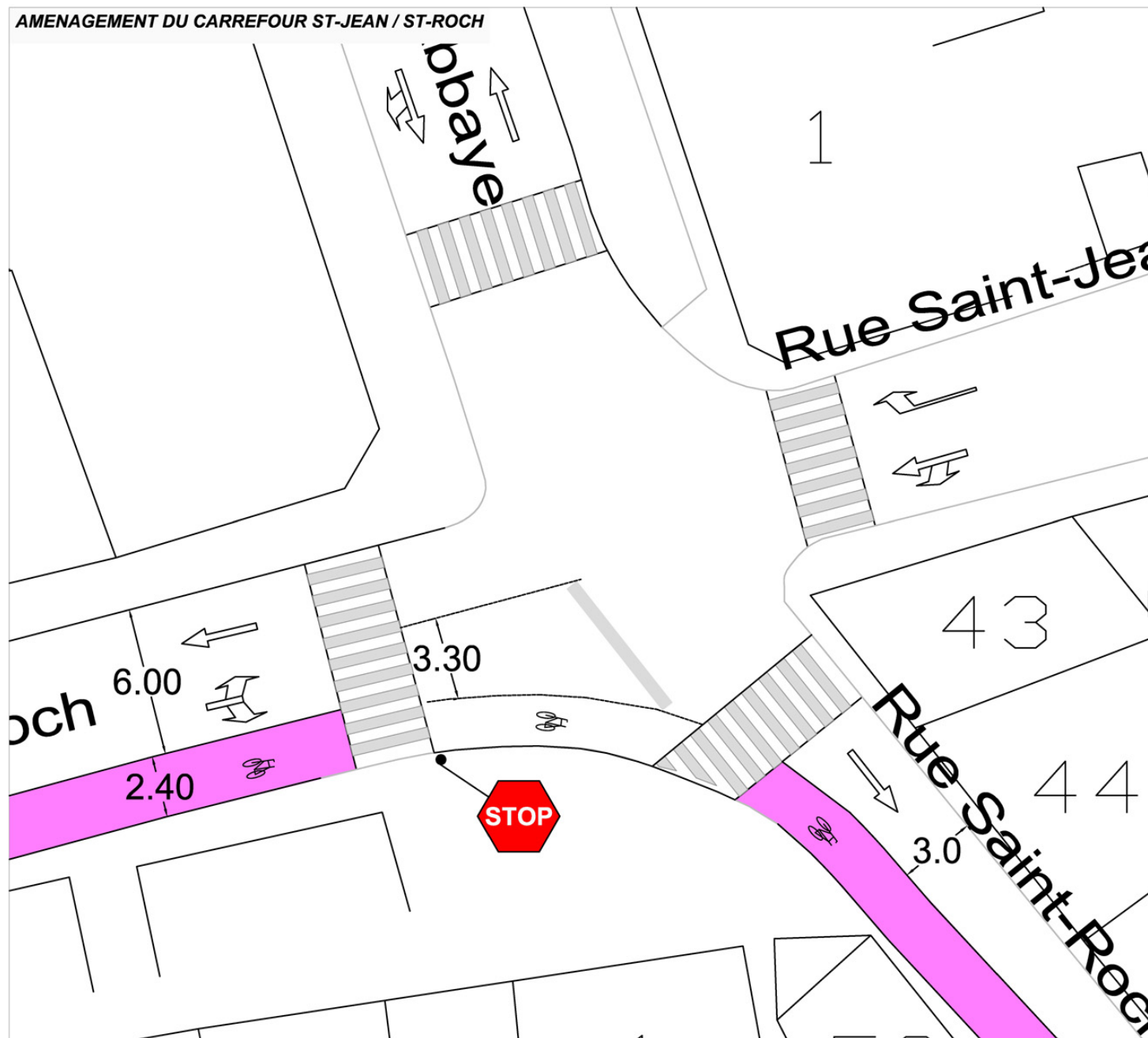
Action 1 : Amélioration des transports en commun dans les centres urbains FLORENNES

- Centres d'intérêt
- Trajet des lignes de bus
- Arrêt de bus
- Parc à vélo
- Lieu de conflit VP / Bus

- 1 - Gare routière
stationnement des véhicules dans la gare routière à l'heure du pointe du soir
- 2 - Carrefour Place Verte/Rue des Ecoles
Difficulté d'insertion dans le trafic vers la Place Verte depuis la rue des Ecoles
- 3 - Carrefour St Roch/St Jean
Non-respect du "cédez le passage" par les véhicules qui viennent de la rue St Roch

PROPOSITIONS

AMENAGEMENT DU CARREFOUR ST-JEAN / ST-ROCH



Plan Intercommunale de Mobilité
 Florennes-Gerpinnes-Walcourt
 Phase 3 : Les transports en commun
 Le réseau de bus

**Action 1 : Amélioration des transports
 en commun dans les centres urbains
 Florennes**



Propositions d'aménagements

- Matérialiser de la piste cyclable rue St Roch et des amorces de bandes cyclables rue St-Roch vers le centre de Florennes.
- Rue St Roch : Remplacer le "Cédez le passage" existant par un "Stop". Mise en place de la signalétique verticale et horizontale (panneau STOP et ligne blanche au sol).

PROPOSITIONS

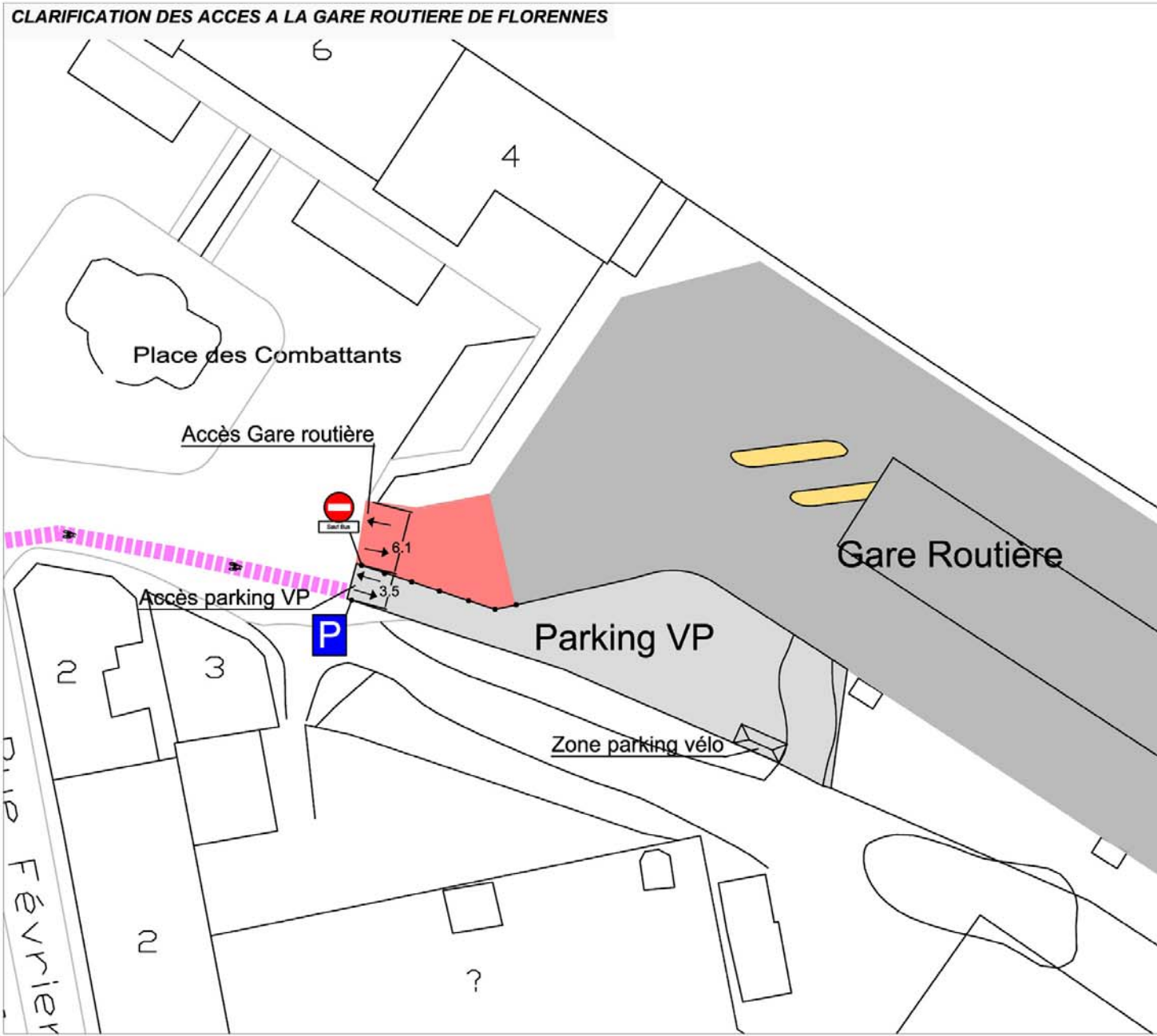
Plan Intercommunale de Mobilité
Florennes-Gerpinnes-Walcourt
Phase 3 : Les transports en commun
Le réseau de bus

**Action 1 : Amélioration des transports
en commun dans les centres urbains
FLORENNES**



Propositions d'aménagements

- Aménager l'accès à la gare routière en différenciant l'accès à la gare pour les bus et l'accès VP et vélo vers le parking à ré-aménager à cet effet.
- Appuyer cette distinction par un renouvellement de la signalisation verticale existante et par un revêtement spécifique à l'entrée de la gare routière (type pavé couleur rouge).



1/500ème

PROPOSITIONS

→ Gerpennes

La circulation des bus a besoin d'être améliorée dans les avenues Astrid et Albert 1^{er} avec un meilleur partage de la voirie qui permettra de limiter les conséquences du stationnement gênant.

Ainsi pour l'arrêt « Collège », il pourrait être envisagé une avancée de trottoir pour dissuader le stationnement des automobilistes à cheval sur le trottoir.

Le positionnement de l'arrêt « Gare » nécessite une sécurisation des zones de dépose et reprise.

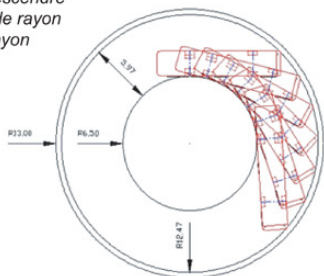
Compte tenu de la mise en plateau surélevé dans le carrefour, l'arrêt de bus pourrait être mis juste à la fin du plateau pour dissuader les véhicules de dépasser dans le virage (cf. schéma ci-après).

PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE FLORENNES GERPINNES WALCOURT

PROPOSITIONS

- Implantation systématique de parcs vélo à proximité des "centres d'intérêt"
- Amélioration de marquage au sol et/ou implantation de plots pour empêcher le stationnement au niveau des arrêts du bus
- Amélioration de l'insertion des bus dans la circulation par une meilleure visibilité aux carrefours
- Aménagement des avenues Astrid et Albert 1er pour un meilleur partage de la voirie

Rayon de manoeuvre min.
Hors dépôt, ne pas descendre en dessous de 6.5m de rayon intérieur et 13 m de rayon extérieur.



Source : SRWT

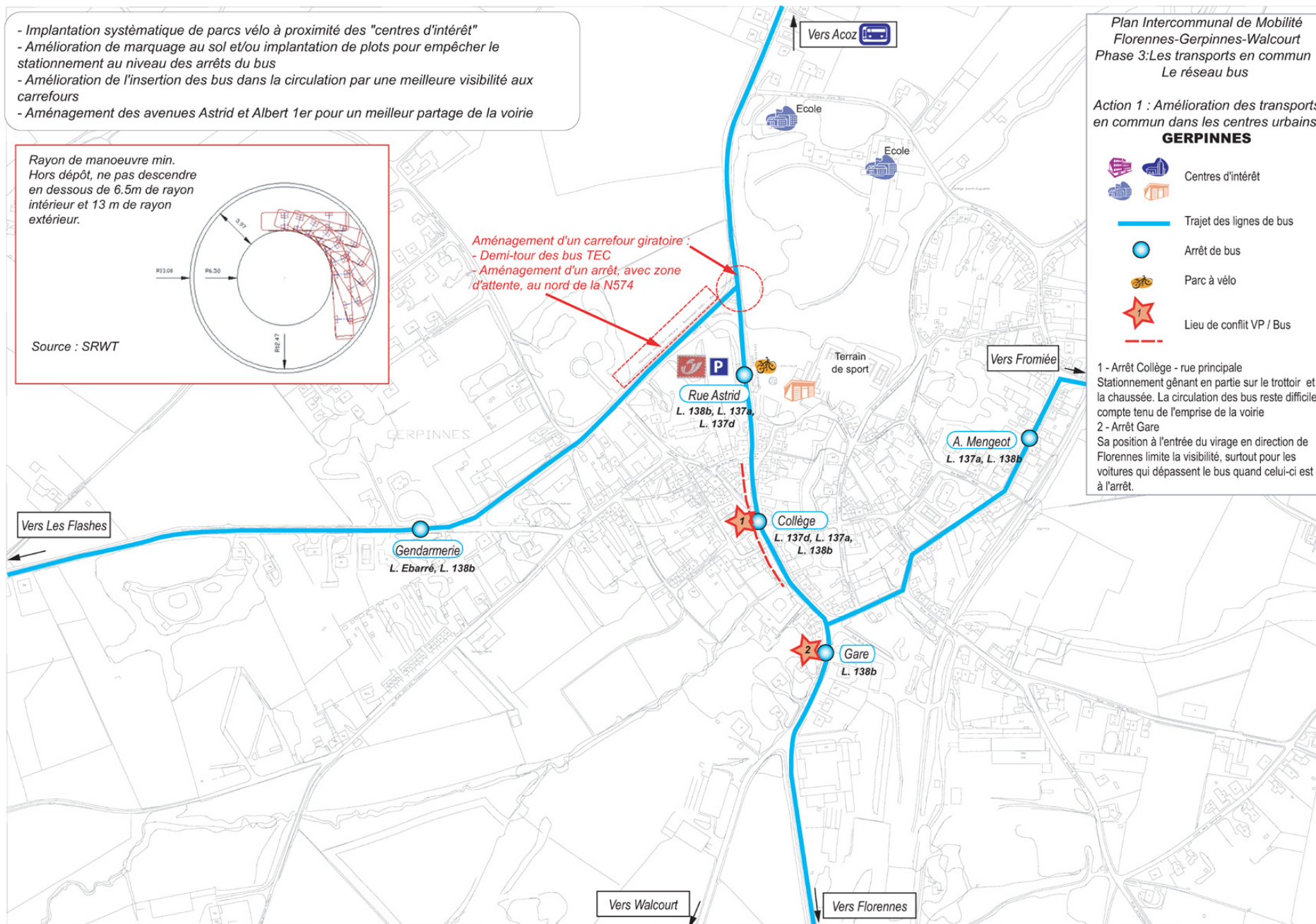
Aménagement d'un carrefour giratoire :
- Demi-tour des bus TEC
- Aménagement d'un arrêt, avec zone d'attente, au nord de la N574

Plan Intercommunal de Mobilité
Florennes-Gerpinnes-Walcourt
Phase 3: Les transports en commun
Le réseau bus

Action 1 : Amélioration des transports en commun dans les centres urbains
GERPINNES

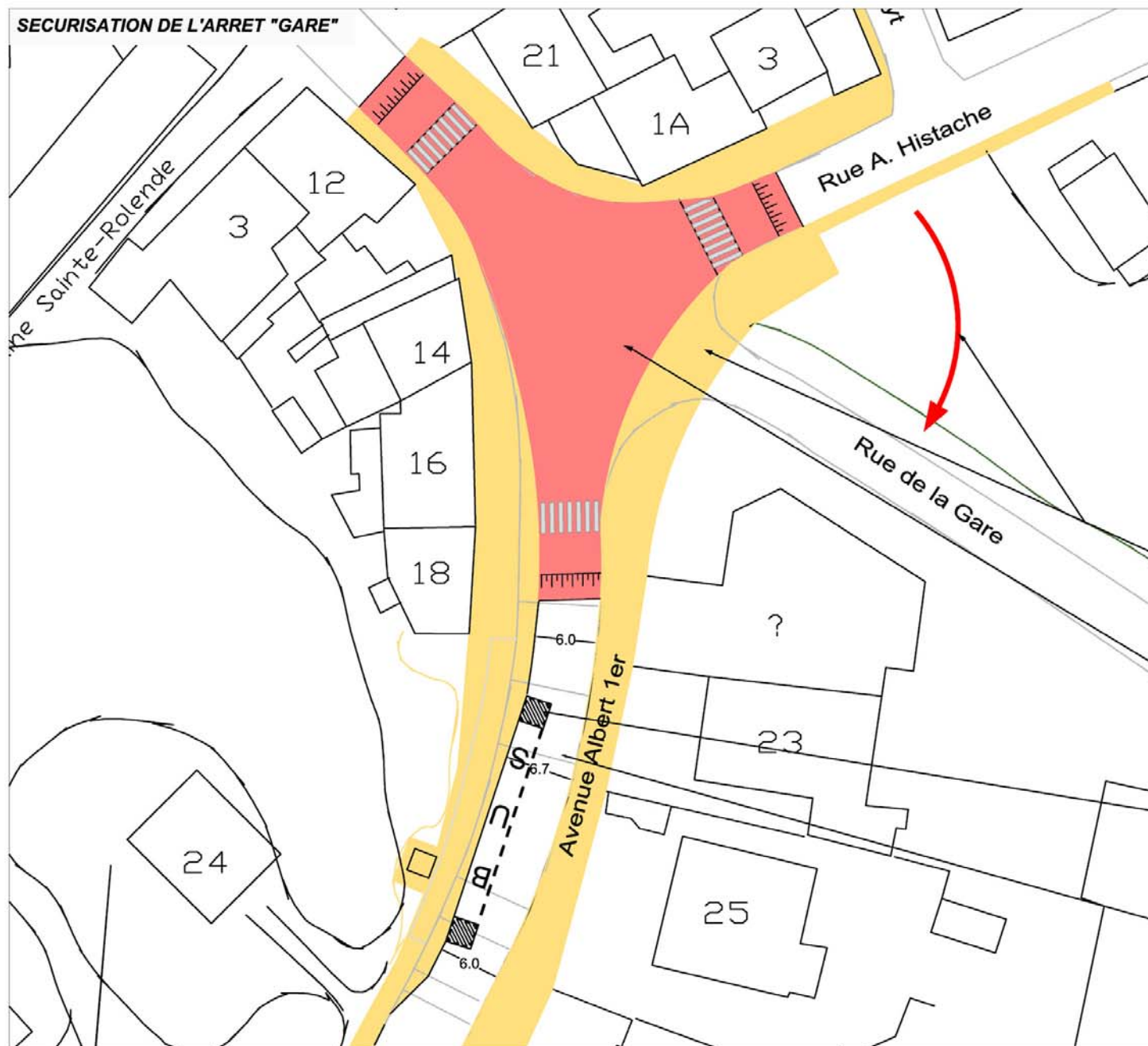
-  Centres d'intérêt
-  Trajet des lignes de bus
-  Arrêt de bus
-  Parc à vélo
-  Lieu de conflit VP / Bus

- 1 - Arrêt Collège - rue principale
Stationnement gênant en partie sur le trottoir et la chaussée. La circulation des bus reste difficile compte tenu de l'emprise de la voirie
- 2 - Arrêt Gare
Sa position à l'entrée du virage en direction de Florennes limite la visibilité, surtout pour les voitures qui dépassent le bus quand celui-ci est à l'arrêt.



PROPOSITIONS

PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE FLORENNES GERPINNES WALCOURT



Plan Intercommunale de Mobilité
Florennes-Gerpinnes-Walcourt
Phase 3 : Les transports en commun
Le réseau de bus

Action 1 : Amélioration des transports
en commun dans les centres urbains
GERPINNES

**Proposition d'aménagement, sous
réserve du projet envisagé sur l'îlot
entre les rues de la Gare et
A.Histache**

Propositions d'aménagements

- Réduction du carrefour à 3 rues, au lieu de 4. Aménagement d'un accès local à la rue de la Gare, depuis la rue A. Histache.
- Aménagement d'un plateau surélevé sur l'ensemble du carrefour pour diminuer la vitesse en entrée de centre-ville.
- Elargissement du trottoir pour le réaménagement de l'arrêt "Gare" sur chaussée. Réduction de la chaussée à 6.00m pour dissuader les automobiliste de dépasser le bus à l'arrêt
- Suppression des "casse-vitesse", remplacés par le plateau

1/500ème

PROPOSITIONS

→ Walcourt

L'étroitesse des rues de la Montagne et de la Station est source de ralentissement pour les bus. Un réaménagement de celles-ci avec une meilleure organisation des zones de stationnement permettrait d'améliorer la vitesse commerciale des bus sur ces axes.

L'accès à la gare depuis la rue de la Station est souvent obstrué par des véhicules mal garés. Il faudrait envisager l'accompagnement de la signalisation verticale existante par une signalisation horizontale (zébra, plots, ...).

PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE FLORENNES GERPINNES WALCOURT

PROPOSITIONS

- Implantation systématique de parcs vélo à proximité des "centres d'intérêt"
- Offre de services pour développer le domaine touristique (location vélo,...)
- Compléter la signalisation verticale par du marquage au sol et/ou implanter des plots pour empêcher le stationnement au niveau des arrêts de bus (exp : Gare routière)
- Amélioration de l'insertion des bus dans la circulation par une meilleure visibilité aux carrefours
- Aménagement des rues de la Montagne et de la Station pour un meilleur partage de la voirie

Plan Intercommunal de Mobilité
Florennes-Gerpinnes-Walcourt
Phase 3: Les transports en commun
Le réseau bus

Action 1 : Amélioration des transports
en commun dans les centres urbains
WALCOURT



Centres d'intérêt

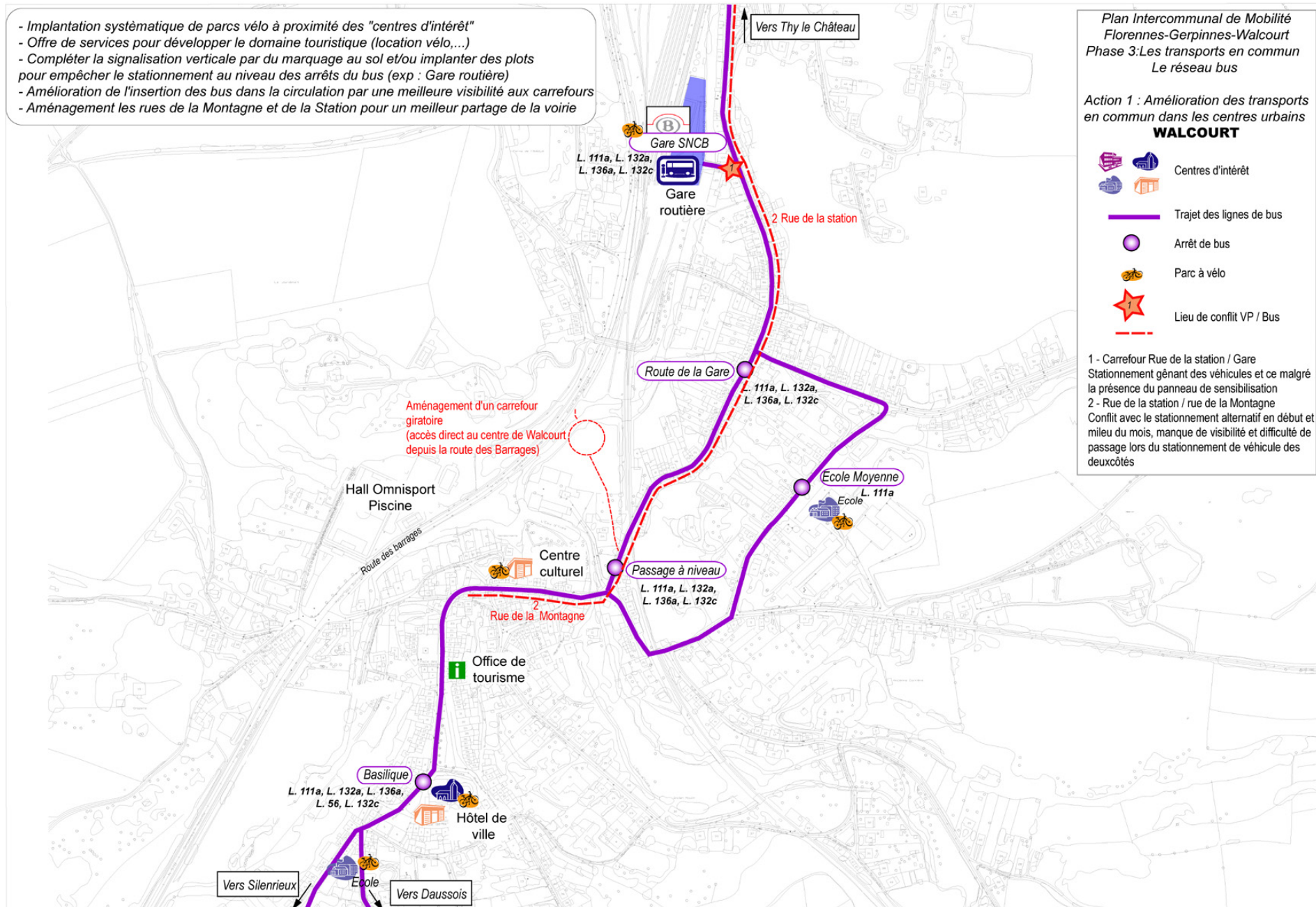
Trajet des lignes de bus

Arrêt de bus

Parc à vélo

Lieu de conflit VP / Bus

- 1 - Carrefour Rue de la station / Gare
Stationnement gênant des véhicules et ce malgré la présence du panneau de sensibilisation
- 2 - Rue de la station / rue de la Montagne
Conflit avec le stationnement alternatif en début et milieu du mois, manque de visibilité et difficulté de passage lors du stationnement de véhicule des deux côtés



PROPOSITIONS

PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE FLORENNES GERPINNES WALCOURT

PROPOSITIONS

FLUIDIFICATION DES ACCES BUS A LA GARE DE WALCOURT



Plan Intercommunale de Mobilité
Florennes-Gerpinnes-Walcourt
Phase 3 : Les transports en commun
Le réseau de bus

**Action 1: Amélioration des transports
en commun dans les centres urbains
WALCOURT**

Propositions d'aménagements

- Rue de la Forge vers la rue de la Station : réduction de l'emprise du carrefour pour éviter le stationnement de part et d'autre de la voie menant à la gare (Ilot franchissable)
- Paking VP : aménagement d'une oreil de trottoir pour permettre la giration des bus
- Rue de la Station : Elargissement du trottoir et réduction de la chaussée pour éviter le stationnement illicite

PROPOSITIONS

4.2.4.2 Action 2 : Développement des services aux pôles multimodaux et amélioration des points de correspondance

Contexte

Le développement des pôles multimodaux nécessite non seulement l'équipement des gares (abri-vélo, parking relais,...) mais aussi une meilleure information sur les services offerts à chaque pôle et une meilleure signalisation faite en amont des pôles notamment dans les centres urbains. Il s'agit aussi de mettre en avant l'inter-modalité et l'intra-modalité offerte dans ces différents pôles.

Objectifs

- Aménager les arrêts en milieu urbain et suburbain,
- Sécuriser les gares routières et ferroviaires par un partage clair de l'espace,
- Optimiser l'aménagement des gares existantes en terme de correspondance et de confort pour l'utilisateur.

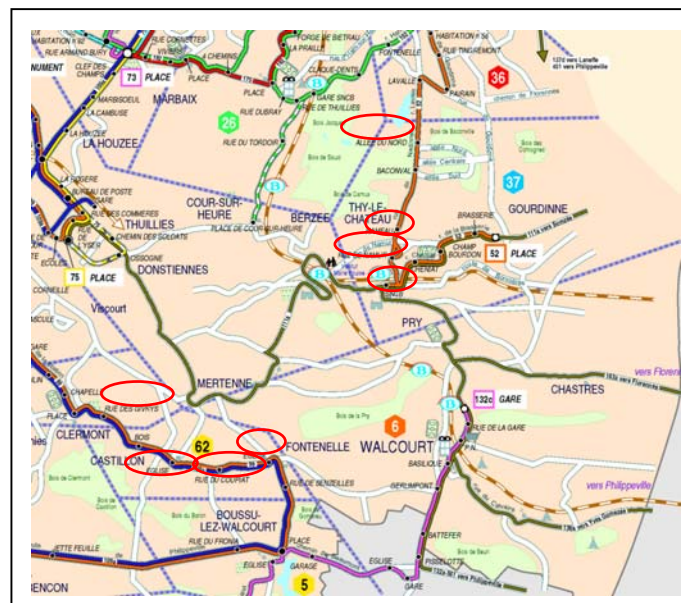
Principes

A - Arrêts de bus à aménager

En ce qui concerne les arrêts de bus, le TEC Charleroi a demandé l'étude par la SRWT d'une dizaine d'arrêts de son réseau à Walcourt et Gerpinnes.

Il s'agit des arrêts indiqués sur les plans de lignes de bus ci-contre.

(source TEC).



Commune de Walcourt

Arrêts concernés :

- Allée du nord
- Hameau
- Rue de Namur
- SNCB
- Rue des Givvrys
- Eglise
- Rue du Coupiat
- Eglise



Commune de Gerpinnes

Arrêts concernés :

- Relais d'Orléans
- Grand Cerf
- Scavée
- Chapelle

PROPOSITIONS

En **milieu urbain** (le long des grands axes et en centre urbain), l'aménagement des arrêts diffère en terme de services offerts (abri-bus, horaires, trajets de lignes) et d'entretien des abris-bus qui ne sont pas toujours en bon état. Il faudrait donc envisager la mise à niveau des arrêts sur l'ensemble du territoire.

Aménagements divers

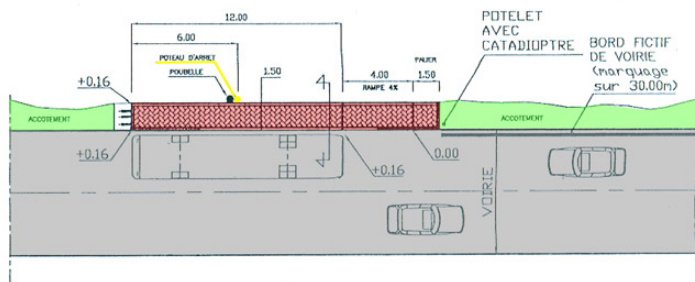
Les communes de Florennes, Gerpennes et Walcourt (présentes) ont de nombreux cas d'arrêt de bus sans aménagement précis. Il est évident qu'aménager un arrêt avec abribus en **milieu rural ou suburbain** n'est toujours évident. Cependant, il existe des solutions techniques permettant de sécuriser les usagers qui utilisent les transports en commun. (cf. Schéma ci-après)



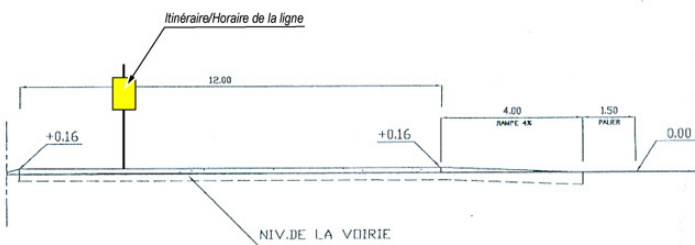
Ainsi, à l'image des études en cours à l'initiative du TEC Charleroi, une mise à niveau des arrêts urbains et suburbains du territoire pourrait être envisagée sur plusieurs années, à raison d'une dizaine d'arrêts réaménagés chaque année.

Aménagement type d'un arrêt suburbain

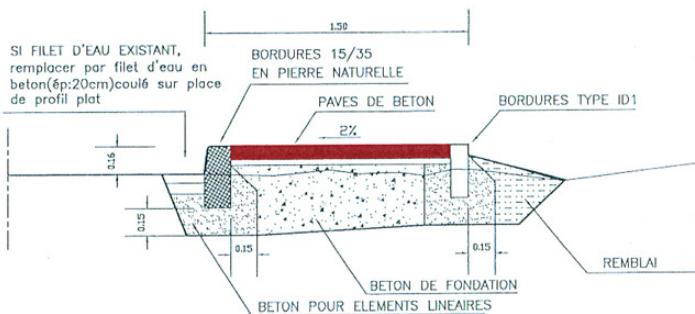
Vue en plan



Profil en long



Profil en travers



Exemple de réalisation



Gonrieux, Barrière
Avant



Gonrieux, Barrière
Après



Villers en Fagne, Rue Matagne

Plan Intercommunal de Mobilité
Florennes-Gerpinnes-Walcourt
Phase 3 : Les transports en commun
Le réseau bus

Action n°2 : Amélioration des points
d'échanges

(source : TEC - SRWT)

PROPOSITIONS

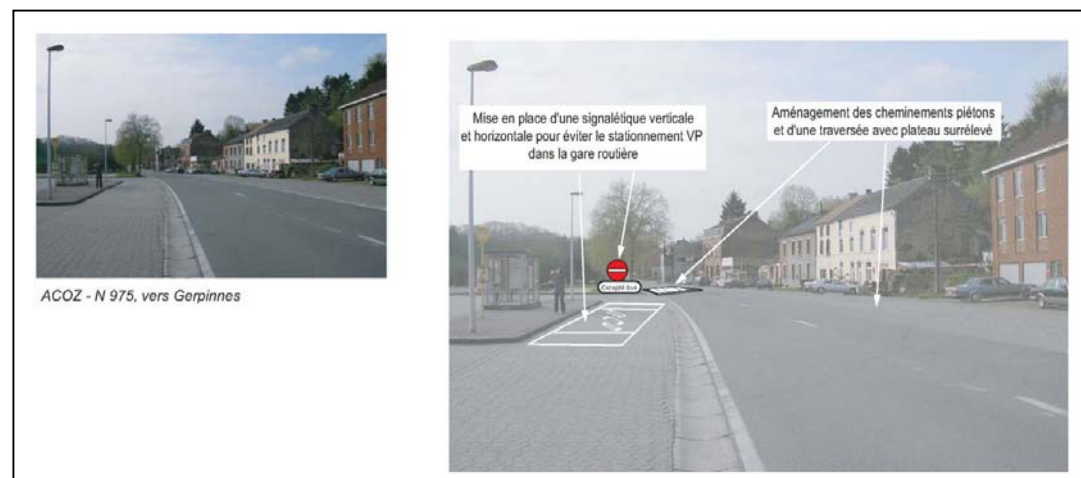
B. Gares routières et ferroviaires à améliorer

→ Gare routière d'Acoz

La gare routière d'Acoz se situe le long de la N975 qui est connue pour son flux important de véhicules légers et lourds.

Elle a été récemment aménagée par les TEC, cependant certains aménagements supplémentaires sont nécessaires afin de d'éviter les conflits entre piétons, vélo, VP, et PL :

- Implantation de plateaux surélevés de part et d'autre des accès à la gare adaptés au bus et véhicules lourds ;
- Implantation d'une signalétique verticale et horizontale dans la gare routière afin de délimiter cette zone réservée aux bus ;
- Aménagement des cheminements piétons et vélos depuis le centre urbain de Gerpinnes le long de la N975.
- Implantation d'un parc vélo couvert dans la gare routière.



PROPOSITIONS

→ **Point d'arrêt ferroviaire d'Yves-Gomezée**

La commune de Walcourt a déposé un permis d'urbanisme pour l'aménagement du carrefour Rue Fontaine / Rue des Orfèvres qui est situé devant l'accès à la gare SNCB d'Yves-Gomezée.

Cette aménagement consiste à réaliser un giratoire entre ces deux rues, à aménager un arrêt avec abris-bus vers Walcourt, et à aménager une zone de stationnement au sud du stade.

Dans le cadre de ce réaménagement, il est important de prendre en compte quelques éléments complémentaires relatifs à la gare et aux cheminements piétons qui y mènent :

- Matérialisation au sol de la zone d'arrêt du bus pour l'arrêt vers Florennes (aménagement d'un arrêt avec abri-bus difficile dans ce sens) ;
- Aménagement de cheminements piétons de part et d'autre du stade avec un revêtement en dur (exp : dolomie) entre le trottoir et le quai SNCB ;
- Aménagement d'un cheminement vélo, permettant de rejoindre notamment Florennes
- Aménagement d'un abri vélo couvert à l'est du stade au pied de la rampe d'accès au quai.

PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE FLORENNES GERPINNES WALCOURT

PROPOSITIONS

Plan Intercommunal de Mobilité
Florennes-Gerpinnes-Walcourt
Phase 3 : Les transports en commun
Le réseau bus

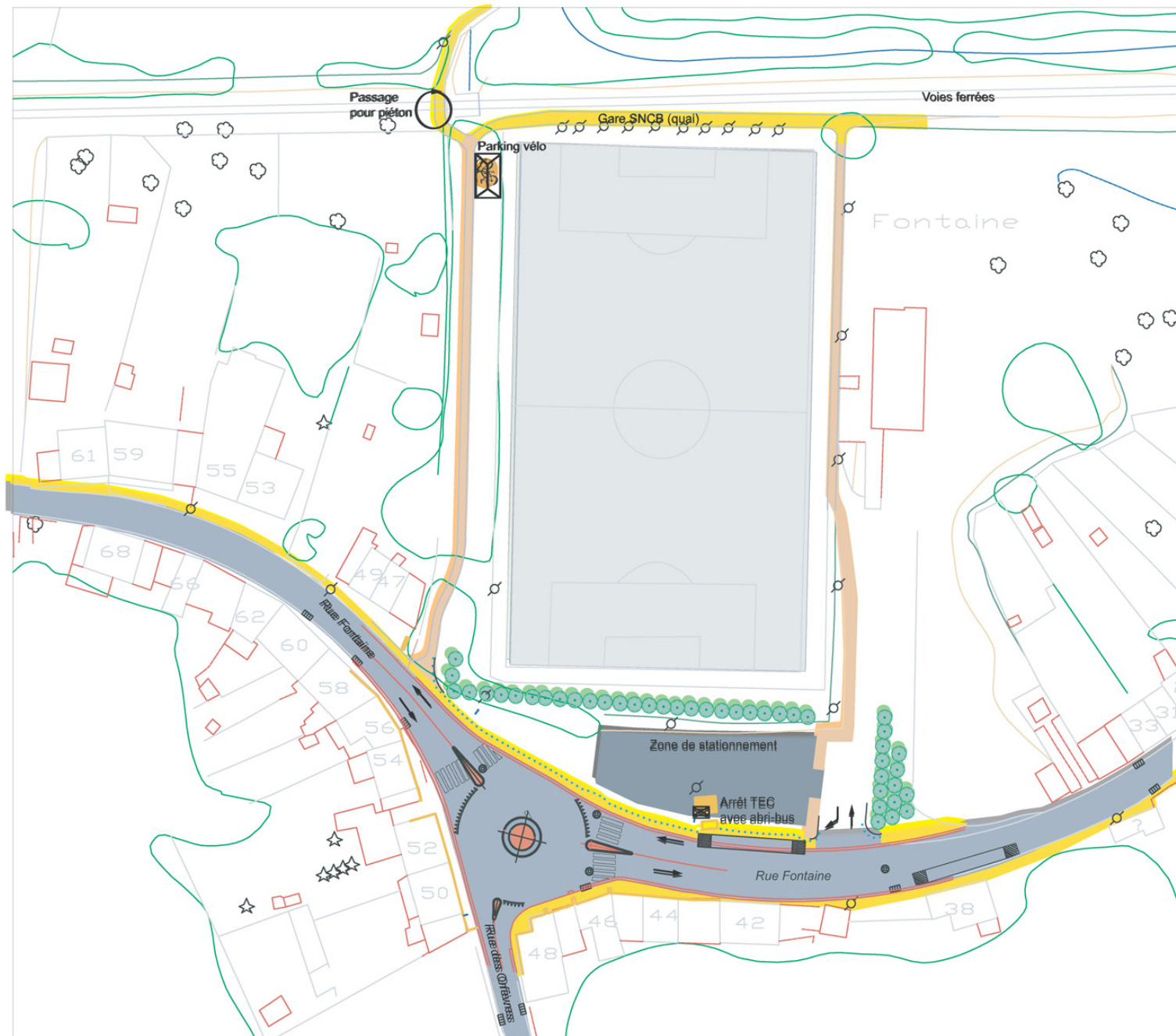
Action n°2 : Amélioration des points
d'échange

Gare SNCB Yves-Gomezée

 Trottoir / quai

 Chemin piétonnier

 Circulation VP



PROPOSITIONS

→ Gare ferroviaire et routière de Walcourt

La gare de Walcourt se caractérise par son intermodalité qui est évidente compte tenu de la présence de :

- Une ligne ferroviaire SNCB n°132 (Charleroi → Couvin)
- Une gare routière (lignes TEC : 111a, 132a, 136a, 132c)
- Un parc de stationnement pour véhicule particulier
- Un parc à vélo

Dans le cadre du PICM, les aménagements préconisés consistent à :

- indiquer les possibilités de P+R au niveau des grands axes par l'aménagement d'un parc relais accessible dès la Route des barrages
- favoriser l'intermodalité train/bus/vélo
- vélo : offre de service divers (stationnement couvert, entretien, location)
- bus : correspondance efficace avec le départ et l'arrivée des trains
- compléter la signalétique verticale par des marquages au sol ou des plots pour éviter le stationnement gênant, notamment entre la gare et la rue de la Station.






PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE FLORENNES GERPINNES WALCOURT

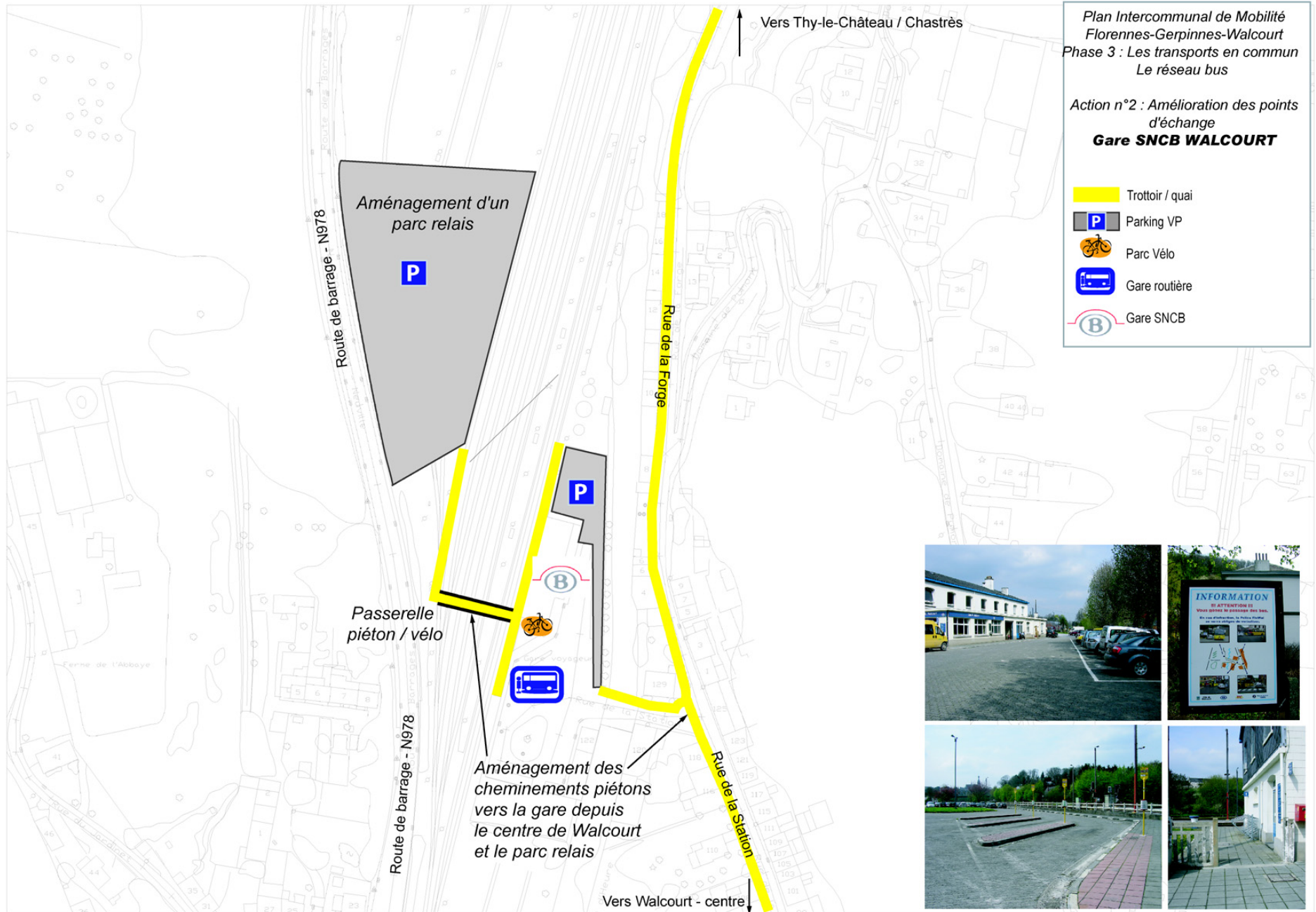
PROPOSITIONS

Plan Intercommunal de Mobilité
Florennes-Gerpinnes-Walcourt
Phase 3 : Les transports en commun
Le réseau bus

Action n°2 : Amélioration des points
d'échange

Gare SNCB WALCOURT

-  Trottoir / quai
-  Parking VP
-  Parc Vélo
-  Gare routière
-  Gare SNCB



PROPOSITIONS

4.2.4.3 Action 3 : Amélioration des temps de parcours

Contexte

Après création de la E420 (quel que soit le tracé, sauf tracé central), l'assiette de la N5 devrait être transformée pour devenir une voie de liaison interlocale 2 x 1 bande, avec des espaces de desserte locale (contre-allées, aires de stationnement, pistes cyclables, trottoirs ou aires piétonnes,...).

Il convient de profiter de ce réaménagement pour revoir les conditions de passage des bus.

Objectif

Fluidifier la circulation des bus

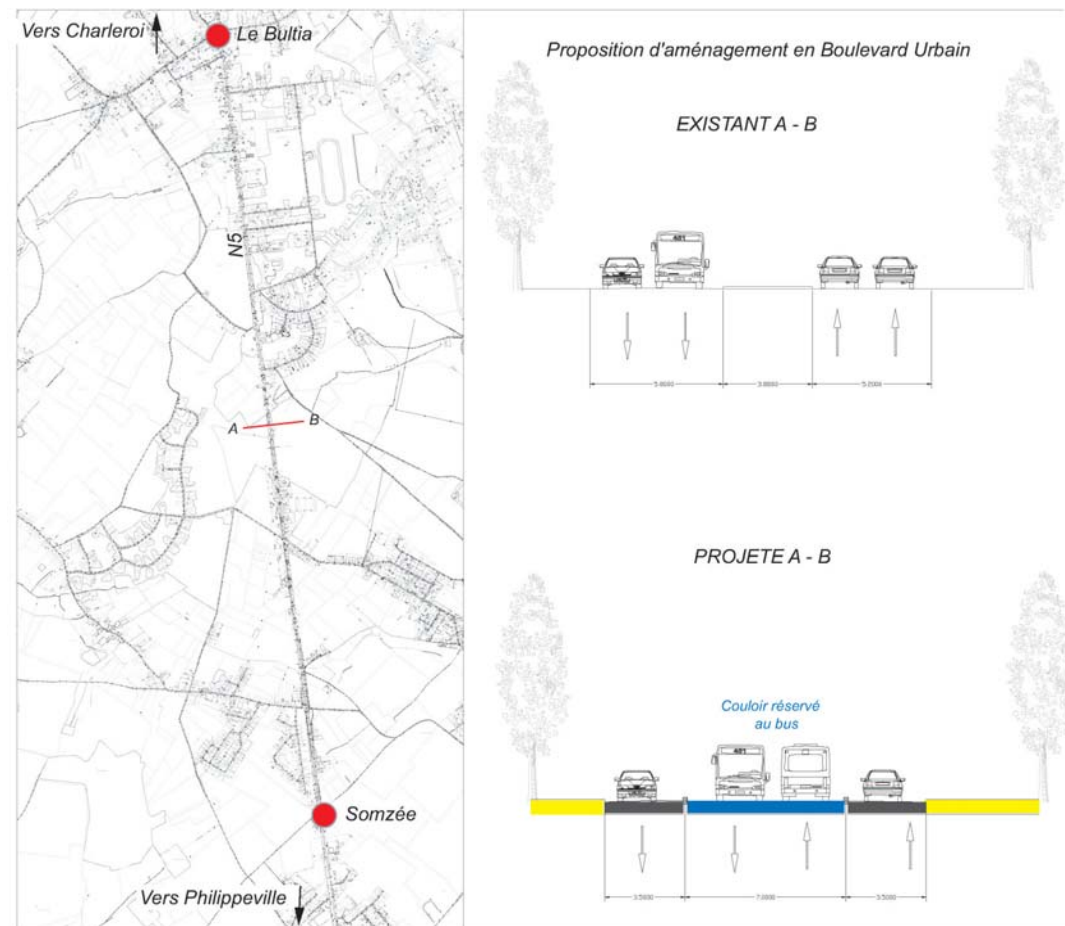
Principe

Le long de la N5

Le long de la nationale 5 entre Somzée et Loverval, l'aménagement d'une bande bus permettra de fluidifier la circulation des bus.

De plus, au niveau des carrefours cruciaux, où la vitesse commerciale des bus peut être affectée, une bande bus supplémentaire doit être prévue, soit dans chaque sens, soit au centre de la chaussée pour la circulation dans le sens des pointes de circulation (entrée ville le matin, sortie ville l'après-midi).

Il ne faut pas hésiter à appliquer autant que possible une mise en œuvre tendant vers un bus à haut niveau de service (BHNS) sur toutes les parties du parcours où cela est approprié, surtout en approche de Charleroi (y compris sur le territoire de Charleroi) et aux abords des carrefours potentiellement sujets à saturation.



● Nœuds à aménager pour fluidifier la circulation des bus

PROPOSITIONS

Aménagement des carrefours pour donner la priorité au bus

L'aménagement de carrefours cruciaux pour améliorer la vitesse commerciale des bus peut aussi s'appliquer de manière systématique dès le réaménagement de carrefours, notamment dans le cadre d'aménagement lié à la sécurisation de ces derniers lors du PICM.

Ex : Gerpennes : Carrefour N574 / Rue Paganetti : Aménagement d'un carrefour à feux (cf. détails Document « Gerpennes »).

Pour l'aménagement de carrefour à feux, on distingue les solutions suivantes afin de prioriser le passage des bus :

- **Implantation d'un couloir bus en approche du carrefour** : cela dépend des faisabilités techniques et des largeurs disponibles ;



Liège - Cote de Robermont

- **Affectation des voies** : la présence de voies de tourne à gauche ou droite peut permettre une meilleure répartition des voies, et donc en affecter une à la circulation des bus, en supprimant un de ces mouvements tournant ;



La Louvière - Av. M. Buzet

- **Positionnement des arrêts** : L'aménagement d'un arrêt de bus à l'approche d'un feu doit être accompagné d'une régulation du carrefour à feux, afin que le bus ne perde pas de temps dans une file d'attente lié à la phase rouge du feu. Il serait donc préférable de situer les arrêts au dehors des carrefours avec si possible une avancée de trottoir pour éviter le stationnement illicite.



PROPOSITIONS

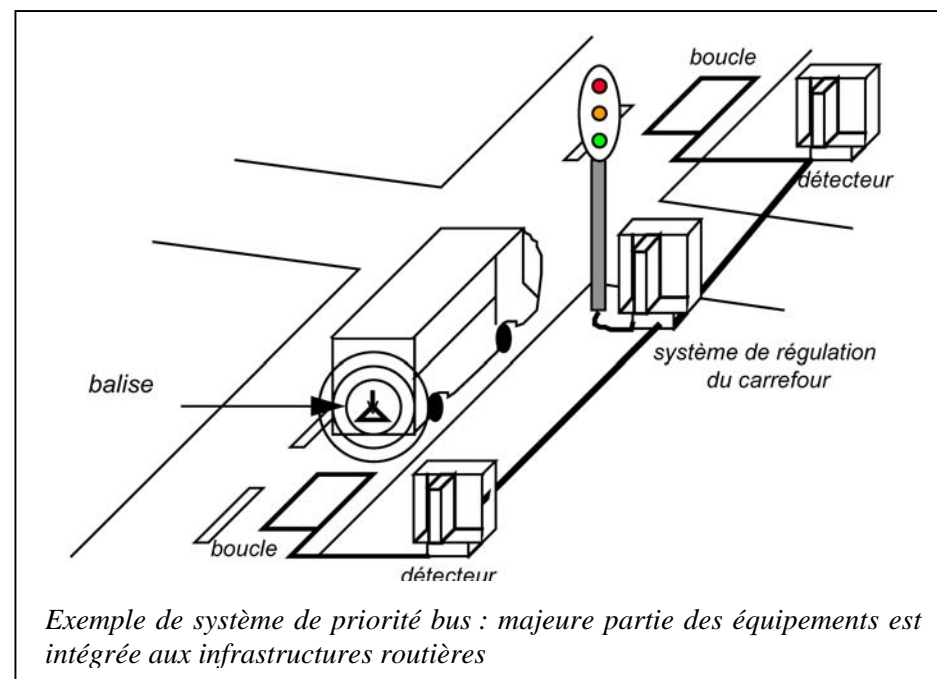
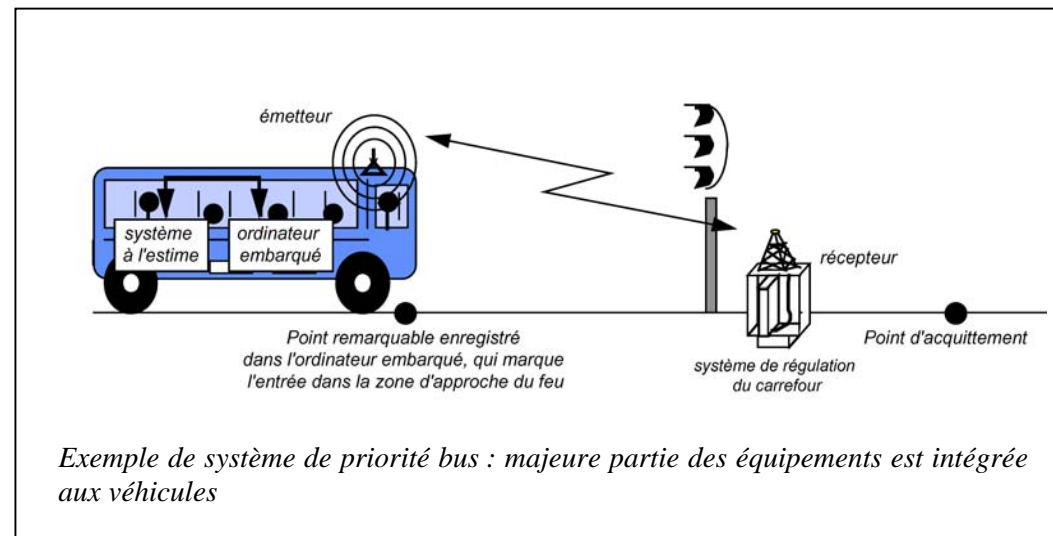
PROPOSITIONS

- **Stratégie de régulation** : ce système demande un investissement plus important puisque les bus doivent être équipés de capteur permettant une gestion dynamique des horaires et des feux.

Les schémas ci-joints montrent deux manières de réguler un carrefour à feux. En effet, cela dépend des équipements des bus TEC. Tous les bus TEC Charleroi sont déjà équipés.

Les différents carrefours requérant un aménagement dans le cadre de ce PICM, devront être systématiquement équipés de capteurs, en accord avec les besoins des TEC.

4.2.4.4



Source : « Guide technique des systèmes de priorité aux bus aux carrefours à feux » STIF - Juin 2001

PROPOSITIONS

Action 4 : Création d'une liaison de type rapide entre Walcourt, Gerpennes et le centre commercial de Châtelineau

Contexte

Actuellement, le réseau TEC (Charleroi, Namur-Luxembourg) n'offre pas de liaisons reliant Walcourt à Gerpennes (trajet emprunté par de nombreux véhicules pour rejoindre les pôles scolaires de Gerpennes).

De plus, il n'existe pas d'offre de liaison directe entre Gerpennes et Châtelet afin de profiter des équipements commerciaux de Châtelineau et de se raccorder au réseau SNCB vers Namur et Charleroi.

Objectif

Compléter les liaisons nord – sud du territoire en créant une liaison de type rapide entre les centres urbains (Walcourt, Gerpennes et Châtelet / Châtelineau-Cora)

Principe

La création d'une liaison Walcourt → Gerpennes → Cora Châtelineau permettrait de répondre aux besoins des habitants du territoire et pourrait à terme limiter le trafic VP sur la N 978 et N 975.

Cette ligne de type « rapide » compléterait le réseau « primaire » composé actuellement des lignes rapides 451, 56 et 138b.

Ces temps de parcours ont été calculés sur la base de :

- une vitesse commerciale moyenne de 25 km/h entre Somzée et Pry via Thy-le-Château ;
- une vitesse commerciale moyenne de 45 km/h (à l'image de la ligne rapide 56) entre Châtelet et Gerpennes et Gerpennes et Walcourt.

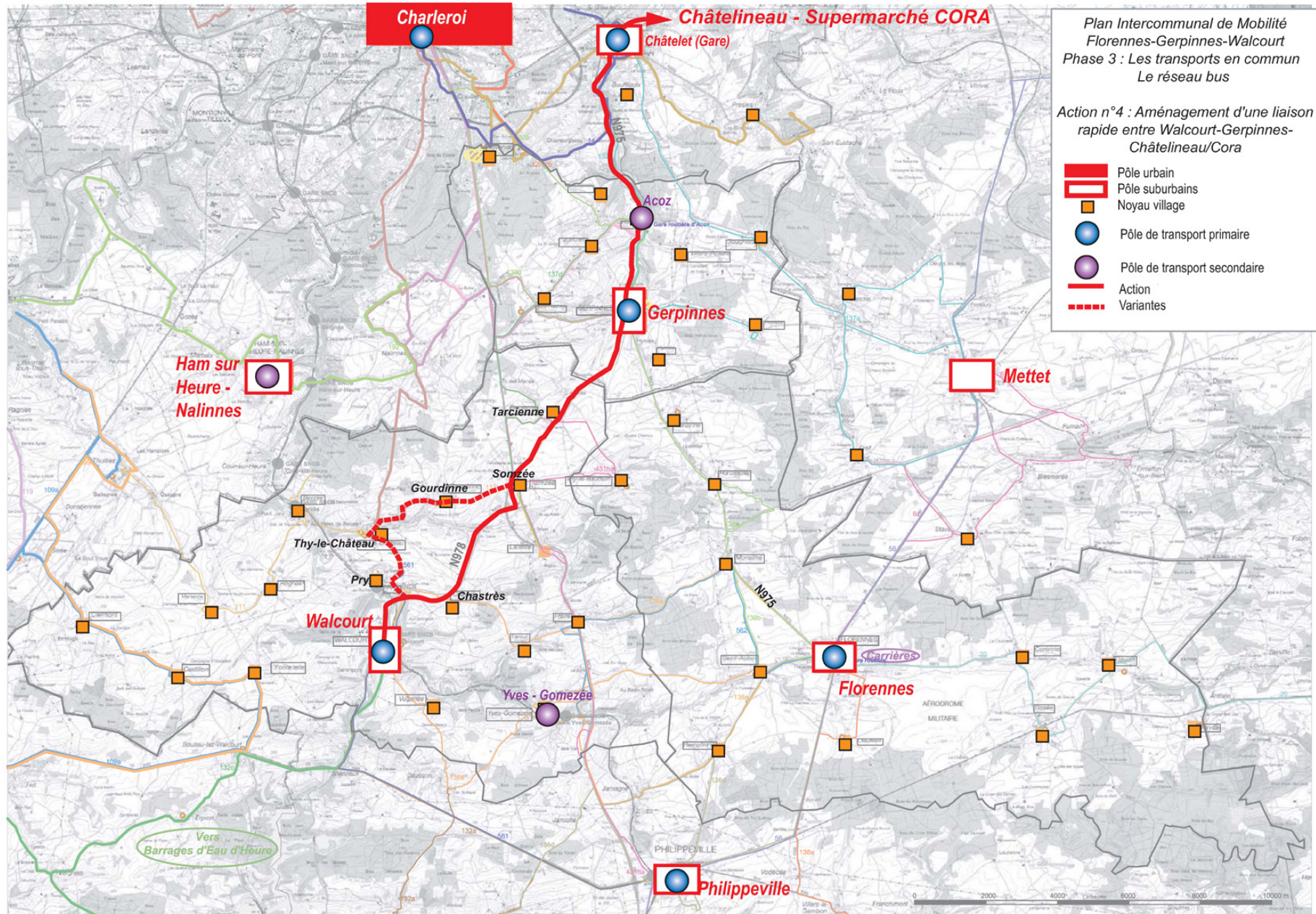
Etant donné qu'il s'agit d'une ligne de type « rapide » et que la distance parcourue est longue, il est important d'avoir un temps de parcours le plus faible possible et donc de respecter les vitesses commerciales et d'optimiser les arrêts.

Les arrêts que l'on pourrait envisager : Châtelineau (Centre commercial) / Châtelet (gare) / Acoz (Gare routière) / Gerpennes (Collège) / Tarcienne / Somzée / Thy-le-Château / Pry / Walcourt (Gare).

	<i>Distance</i>	<i>Temps de parcours</i>
<i>Itinéraire : Châtelet → Walcourt</i>	<i>24,9 km</i>	<i>33 minutes</i>
<i>Itinéraire – Châtelet → Walcourt, via Thy-le-Château</i>	<i>26,4 km</i>	<i>40 minutes</i>

PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE FLORENNES GERPINNES WALCOURT

PROPOSITIONS



PROPOSITIONS

4.2.4.5 Action 5 : Mise en place d'un système de transport à la demande

Contexte

Le territoire composé des trois communes de Florennes, Gerpennes et Walcourt est vaste. Il existe plusieurs zones peu denses qui sont actuellement peu ou pas desservies par le réseau TEC.

Objectif

Desservir du mieux possible l'ensemble des habitants du territoire du PICM.

Rabattre les habitants vers les pôles primaires (Charleroi, Châtelet, Philippeville, Gerpennes, Walcourt et Florennes) et secondaires (Ham sur Heures, Acoz, et Yves Gomezée) définis dans la hiérarchie projetée.

Principe

Un système de transport à la demande est un complément idéal au réseau de bus des lignes régulières, en s'assurant qu'il ne le concurrence pas. Il est conseillé de travailler en collaboration avec les TEC pour une meilleure cohérence des lignes créées, et en vue de leur faire jouer pleinement leur rôle de manager de la mobilité en Région wallonne.

Il s'agirait de mettre en place un réseau de desserte des villages avec :

- soit, un service préfixé : horaires et itinéraires connus à l'avance (jour de marché, ...)
- soit, service souple : horaires et itinéraires en fonction de la demande ponctuelle d'usagers

Il est à noter qu'il s'agit plutôt d'un service de transport quasiment individuel, il est donc détaillé plus avant dans les « Services de mobilité ».

Compte tenu de l'offre du réseau TEC, les zones pouvant être concernées par un tel service sont :

- Villages à l'est de Gerpennes : Gougny / Villiers Poterie (développement futur) et un pôle urbain/suburbain ;
- Villages à l'ouest de Walcourt à rabattre vers le centre de Walcourt (marché) et la gare ;
- Villages excentrés de Florennes, notamment Thy-le-Bauduin à rabattre vers le centre de Florennes et Yves-Gomezée ;
- Lien touristique vers le sud.

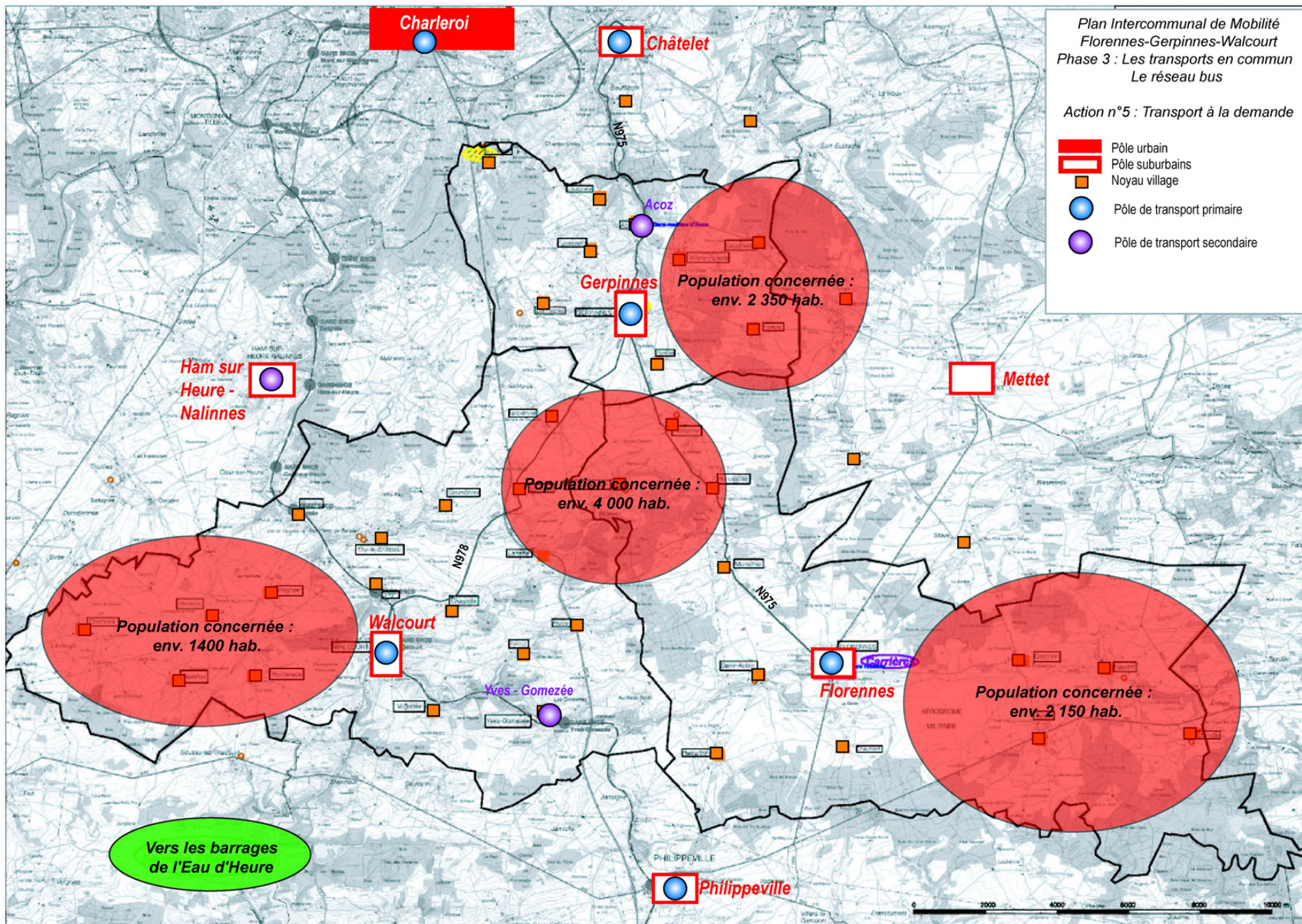
(cf. Carte ci-après)



*Exemple de bus local
Source SRWT*

PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE FLORENNES GERPINNES WALCOURT

PROPOSITIONS



PROPOSITIONS

PROPOSITIONS

4.2.4.6 Etude globale desserte Entre Sambre et Meuse

A plusieurs reprises au cours de l'étude du PICM, les interlocuteurs responsables de la desserte bus ont fait part de leur souhait d'effectuer une étude sur un contexte géographique plus large que les trois communes, afin de mieux apprécier la demande actuelle.

Les TEC constatent que certaines lignes rencontrent peu d'intérêt de la part de la clientèle, et ils souhaitent affecter leurs ressources de la manière la plus efficace possible.

Compte tenu de la desserte du territoire par deux TEC, à savoir le TEC Charleroi et le TEC Namur – Luxembourg, une telle étude semble devoir être lancée par la Société Régionale Wallonne des Transports ou la Direction des Transports du MET.

Il est également souhaitable d'intégrer à l'étude l'apport indéniable de la SNCB, notamment avec les lignes 130A Charleroi – Thuin – Erquennes et 132 Charleroi – Walcourt – Couvin, mais aussi L154 Namur – Dinant.

Le territoire à couvrir devrait comprendre l'ensemble de la Botte du Hainaut de Thuin et Lobbes à Chimay, et la partie du territoire de la province de Namur située à l'ouest de la Meuse et au sud de la Sambre.

Faute de disposer d'une telle étude, les actions suivantes sont à considérer comme des suggestions d'améliorations du réseau, à valider par une meilleure appréciation des besoins.

PROPOSITIONS

4.2.4.7 Suggestion d'action 7 : Amélioration du réseau Ouest-Est

Les suggestions d'action ci-après font partie de souhaits à inclure dans le cadre d'une étude plus globale de la desserte bus dans l'Entre Sambre et Meuse. A ce stade, aucun calendrier de réalisation n'est acquis, il s'agit d'idées à développer plus avant, et pour lesquelles il faut évaluer la faisabilité pratique et économique.

→ 7.1 Amélioration de la liaison Florennes / Yves-Gomezée

Contexte

Il existe une demande d'accès aux services SNCB depuis Florennes. Le point d'embarquement d'Yves-Gomezée est le plus proche, mais moins bien desservi que Walcourt. Le PICM préconise après l'amélioration de la ligne SNCB, que l'arrêt Yves-Gomezée soit desservi par tous les trains « IR » (une fois la faisabilité confirmée par la SNCB).

Objectif

Développer une liaison bus Florennes → Yves-Gomezée avec une correspondance bus/train améliorée.

Principe

Cette action consiste concrètement à élargir la plage horaire des lignes de bus qui desservent Florennes et Yves-Gomezée, il s'agit principalement de la ligne 136a.

En effet elle circule actuellement le matin, le midi et l'après-midi en suivant les trajets suivants :

- a. Florennes, St Aubin, Yves-Gomezée, Fraire, Chastrès, Walcourt
- b. Florennes, Morialmé, Fraire, Chastrès, Walcourt
- c. Florennes, St Aubin, Yves-Gomezée, Daussois, Vogenée, Walcourt
- d. Florennes, Hemptinne, Jamagne, Yves-Gomezée, Daussois, Vogenée, Walcourt

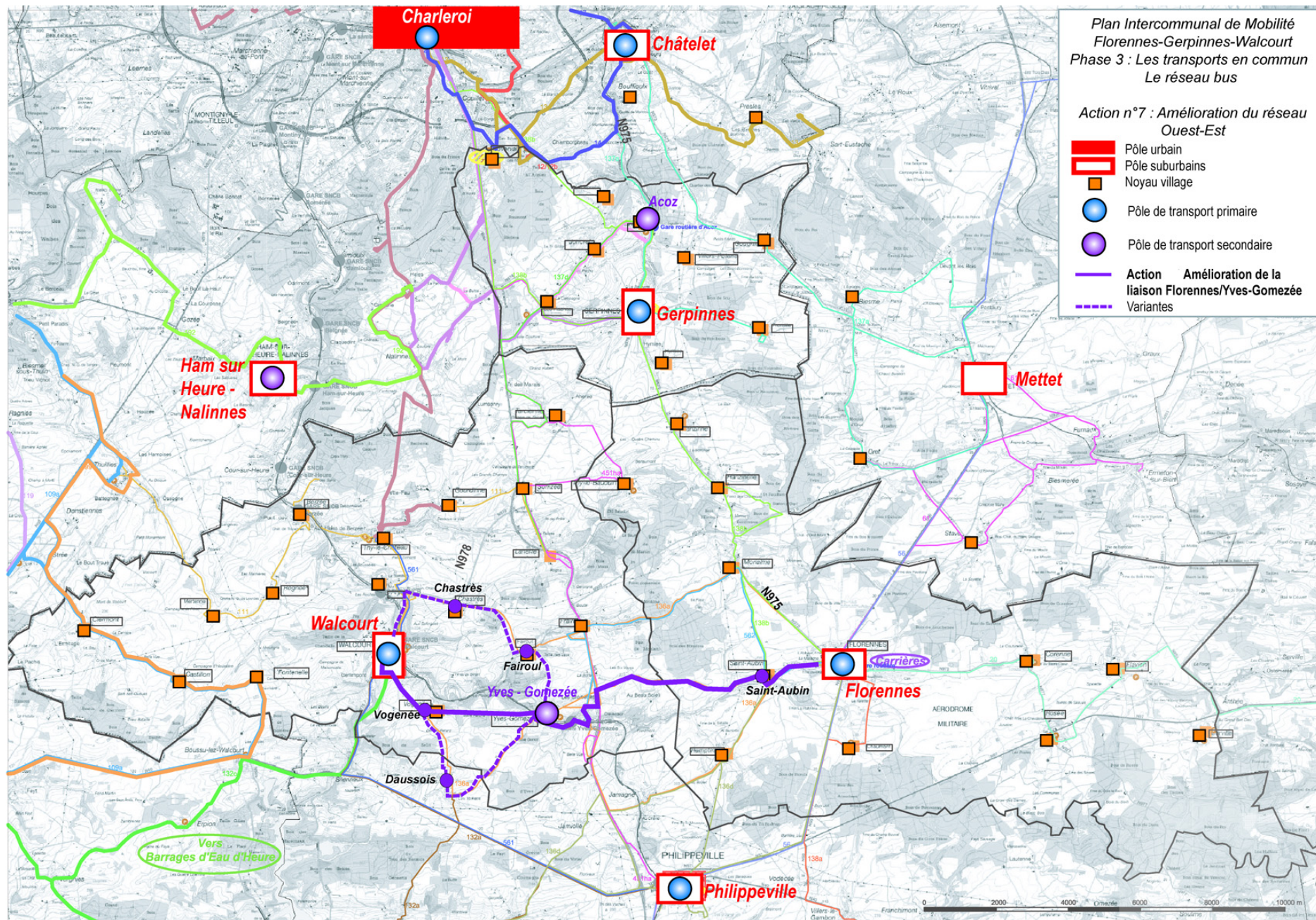
Dans le respect des correspondances possibles avec la ligne 132, il s'agirait d'augmenter le nombre de bus qui desservent le plus directement Florennes et Yves-Gomezée, via St Aubin tout au long de la journée et notamment aux heures de pointe du soir entre 16h30 et 20h00, principalement dans le sens Walcourt→Florennes.

Les usagers auront aussi la possibilité de se rendre à Walcourt, soit le plus directement possible via Vogenée, soit via Chastrès, soit via Daussois.

Cette action présente l'avantage d'améliorer une liaison ouest – est du territoire et de donner accès au réseau SNCB aux habitants de Florennes. Elle prend tout son sens si la desserte en trains en gare d'Yves-Gomezée est étendue aux « IR ».

PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE FLORENNES GERPINNES WALCOURT

AMÉLIORATION



PROPOSITIONS

→7.2 Amélioration des liaisons vers le centre de Gerpennes

Contexte

La plupart des bus qui desservent la commune de Gerpennes passent et ont leur terminus à la gare d'Acoz. Or, les pôles que sont Gerpennes-centre et le Bultia sont suffisamment importants que pour nécessiter une desserte en bus pour les habitants de la commune.

Objectif

Améliorer les rabattements vers le centre de Gerpennes permettant ainsi au centre urbain de tenir son rôle de pôle primaire

Principe

Compte tenu de l'importance des pôles de Gerpennes centre (administratif) et Le Bultia (commercial), les habitants de Gougnyes, Villiers Poterie, Acoz, et Les Flaches devraient bénéficier d'un rabattement vers ceux-ci.

Ces différents trajets entre Gerpennes Centre et les villages de la commune sont actuellement effectués par plusieurs lignes du réseau TEC Namur/Luxembourg. Ils nécessitent donc des correspondances, ce qui est dissuasif pour les usagers.

La liaison pourrait bénéficier de deux extensions, et desservir aussi à l'ouest, Ham sur Heure et à l'est, Mettet (correspondances avec la ligne rapide 56 vers Namur).

Cette liaison remplacerait ou/et compléterait ainsi des trajets effectués par les lignes 137d et 137a.

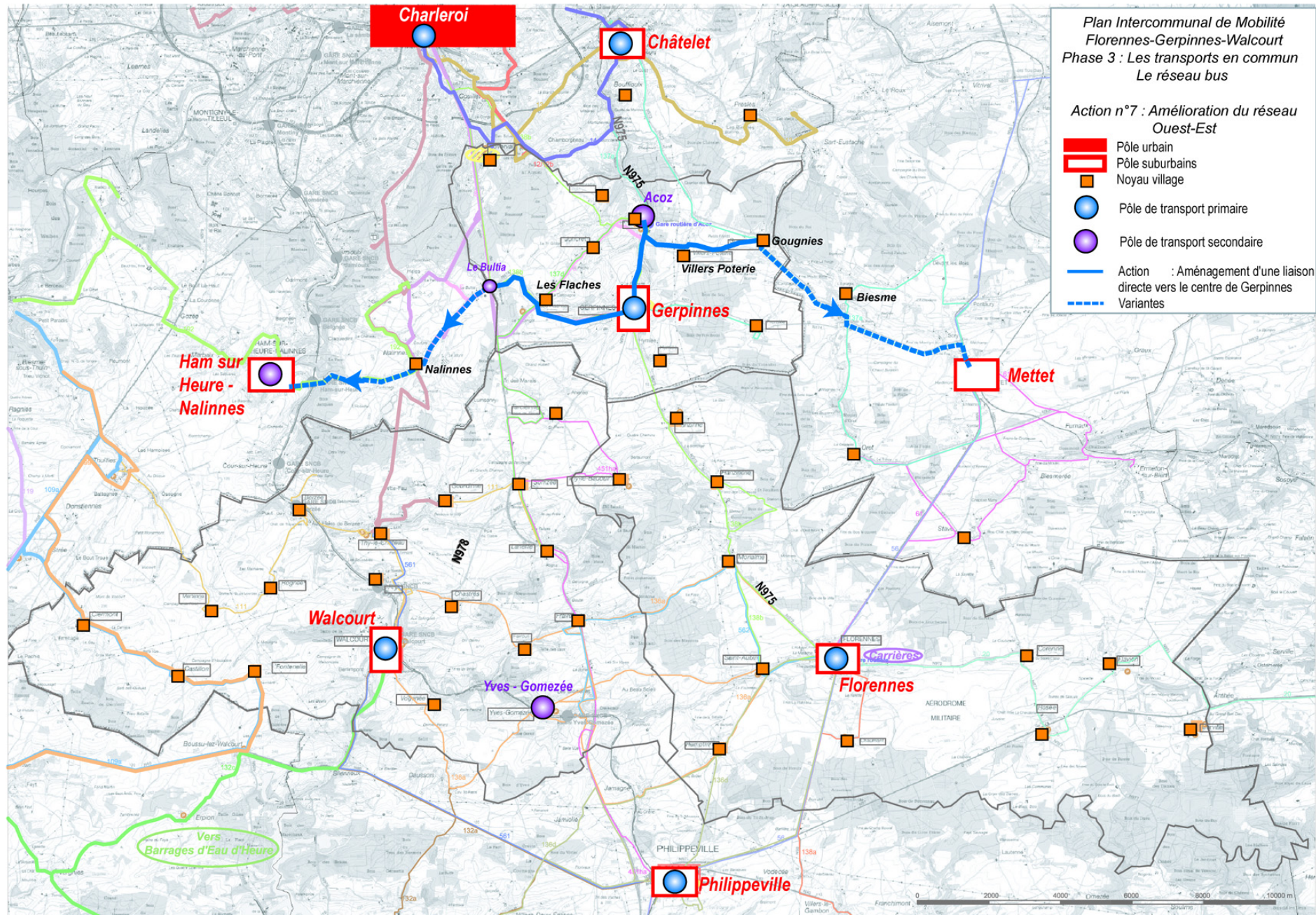
Le tableau ci-après précise les temps de parcours avec une vitesse commerciale moyenne de 30 km/h, vitesse actuelle moyenne des bus empruntant ces tronçons, le caractère rural aidant.

Trajets desservant le Bultia, Flaches, Gerpennes, Acoz, Villers-Poterie	Distance	Temps de parcours
Nalannes → Gougnyes	13.4 km	26 minutes
Ham sur Heure → Gougnyes	17,4 km	35 minutes
Ham sur Heure → Mettet	26,6 km	53 minutes

(vitesse commerciale moyenne : 30 km/h)

PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE FLORENNES GERPINNES WALCOURT

PROPOSITIONS



PROPOSITIONS

PROPOSITIONS

**5 LES DEPLACEMENTS NON
MOTORISES**

PROPOSITIONS

5.1 Réseau cyclable

5.1.1 Principes de conception

CONTEXTE

La volonté de développer l'usage (utilitaire et de loisirs) du vélo au sein de chaque commune s'inscrit dans la démarche de mise en œuvre d'un PICM.

Le développement de l'utilisation du vélo comme moyen de déplacement passe par la définition et la constitution d'un réseau (supra)-communal. Ce réseau doit se prolonger sur les entités voisines (Charleroi, Philippeville, Ham-sur-Heure - Nalinnes, Mettet, Châtelet) afin de constituer un réseau supracommunal.

Le concept de ces réseaux repose sur la constitution d'un maillage complet sur l'ensemble du territoire. En effet, il ne suffit pas d'intervenir, pour chaque commune, de façon ponctuelle à travers le réaménagement d'une voirie ou d'une place. Ce réseau doit, en particulier, pouvoir donner accès à tous les pôles générateurs de déplacements sur le territoire intercommunal :

- **Les centres urbains et suburbains** (poids démographique important à l'échelle du territoire, équipements et services spécifiques, centre administratifs, activités économiques et pôles d'emplois...) :
 - Charleroi et Philippeville (qui polarisent le territoire intercommunal) ;

- les trois villes centres de Florennes, Gerpennes et Walcourt ;
- **Les pôles de gare train ou routière** : gare de Walcourt, halte de Yves-Gomezée, halte de Pry, halte de Berzée, gare routière d'Acoz.
- **Les sous pôles générant de l'activité** (industries, PME-PMI), possédant des équipements (sports, culture, jeunesse): les communes de Ham-sur-Heure et de Nalinnes, Thy-le-Château.
- **Les pôles d'emploi** en périphérie des villes : parc d'activités, base aérienne (Florennes), zones de carrière (Yves-Gomezée, Florennes), zoning (Chastrès).
- **Les sous pôles démographiques** : communes qui connaissent une croissance démographique : Thy-le-Château, Thy-le-Bauduin.
- **Les implantations d'équipements commerciaux** : Bultia, Bertransart.
- **Les implantations d'équipements médicaux** : IMTR (hôpital) à Loverval.
- **Les implantations d'équipements d'enseignement** : notamment secondaires dans les centres de Florennes et Gerpennes mais aussi à Loverval et Thy-le-Château.
- **Les grandes implantations d'équipements de loisirs et sports** hors centres urbains et suburbains : Loverval (ADEPS), centre sportif de Bertransart... entre autres.
- **Les pôles touristiques** : barrages de l'Eau d'Heure

Actuellement, les trois communes concernées disposent de peu d'infrastructures cyclables. Si elles existent, elles sont souvent en mauvais état et peu interconnectées.

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 empêchant toute pratique. Néanmoins, l'emprise ainsi

PROPOSITIONS

disponible représente un potentiel certain pour l'avenir. Les pistes doivent
doit faire l'objet d'une rénovation déjà programmée.

OBJECTIFS

Permettre et encourager les déplacements à vélo à travers les communes
sur des itinéraires commodes et sécurisants, choisis en fonction des
aptitudes et desiderata des cyclistes (existants ou potentiels).

DESCRIPTION DE L'ACTION

Le réseau cyclable proposé s'appuie, à l'échelle (supra)-communale et
(supra)-régionale, sur le maillage exposé par la carte ci-après.

Pour accueillir les cyclistes dans des conditions de confort et de sécurité
acceptables, il est important de définir et de mettre en œuvre un réseau
cyclable prioritaire.

Quatre types de réseaux ont été définis :

- Les potentiels du **RAVeL**, qui permettrait la mise en œuvre
d'un 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) ;
- Le **réseau local**, permettant une desserte fine des pôles locaux
et zones d'habitat.
- Les **sentiers et les chemins de remembrement**, qui ont plus
une vocation à recevoir des itinéraires de loisirs/promenades,
mais qui couvrent également des itinéraires utilitaires vu les
liaisons intervillages qu'ils offrent.

La vocation de ces réseaux n'est bien entendue pas exclusive à un type
d'usage. Les réseaux utilitaires et de loisirs peuvent évidemment emprunter
les mêmes itinéraires.

Le réseau cyclable mis en œuvre sur les trois communes emprunte les
voies régionales quand elles présentent les trajectoires les plus efficaces
pour des déplacements quotidiens à condition que des aménagements
suffisamment sécurisants puissent y être réalisés.

Lorsque ces voies présentent des conditions trop dangereuses ou que des
aménagements sécurisants ne sont pas envisageables (cf. profils de voirie
entre autres), le réseau a été reporté sur les autres types de voies.

PROPOSITIONS

5.1.2 Le réseau cyclable régional

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 Laneffe. Ces 4 itinéraires sont :

- ✓ Berzée – Walcourt – Silenrieux – Cerfontaine - Mariembourg – Couvin – Brûly
- ✓ Tarcienne – Walcourt – Yves-Gomezée – Philippeville – Neuville
- ✓ St Aubin – Florennes – Chaumont – Villers-le-Gambon – Hermeton-sur-Meuse
- ✓ Florennes – Corenne – Rosée - Hastière

Le **schéma cyclable de la Direction des Routes 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...).

Ces itinéraires ont été repris dans les propositions de réseau cyclable faites ici. Cependant, nous proposons certaines modifications :

- **La traversée de Florennes** : à l'option de réutilisation du RAVEL contournant le nord de la commune on ajoutera la traversée cyclable du centre de la commune. Le Ravel sera maintenu et restera disponible dans l'éventualité d'une réouverture de la ligne pour un trafic ferroviaire lié aux carrières.

Cf. carte Réseau Cyclable Communal

PROPOSITIONS

RAVEL et chemins vicinaux

5.1.3 Itinéraires cyclables de loisirs

L'importance d'un réseau cyclable plus destiné à la promenade n'est pas à négliger, ces cyclistes occasionnels pouvant devenir des cyclistes utilitaires. Ces réseaux ne sont pas exclusifs l'un de l'autre.

Chemins de remembrement

Moyennant des panneaux F99c destinés à limiter le trafic motorisé, ils peuvent être utiles pour des itinéraires plutôt de loisirs, ne passant pas à proximité des zones habitées.



Une solution technique intéressante pour dissuader physiquement le trafic automobile sans pénaliser les véhicules agricoles ni les cyclistes est la technique dite du bi-bande.

Cf. fiches aménagements types

Certains tracés des anciens vicinaux sont encore existants et seraient réutilisables pour des itinéraires cyclables de loisirs. Ils présentent l'avantage d'offrir des itinéraires directs à déclivité limitée.

En ce qui concerne les potentiels du réseau RAVEL, on peut citer :

- ✓ Ancienne ligne SNCB L111 de Berzée – Thy-le-Château (puis Laneffe), qui dessert des villages fortement peuplés et la gare de Berzée,
- ✓ La L138 Châtelet – Acoz – Gerpinnes - Florennes : la section entre Gerpinnes et Florennes pose des problèmes de propriété et de remblaiement.
- ✓ La ligne 137 Acoz – Villers Poterie – Gougny pour rallier Mettet.
- ✓ ...

Mais ce n'est en général qu'à long terme que l'on peut penser une appropriation de ces itinéraires pour les modes doux. Les problèmes fonciers et les travaux nécessaires pour les rendre "carrossables" nécessitent en effet des investissements relativement lourds.

Ces itinéraires ont été répertoriés comme itinéraires de loisir, cela étant l'usage premier constaté des RAVeL déjà réalisés.

PROPOSITIONS

5.1.4 Réseaux cyclables communaux

DEFINITION DES ITINERAIRES

La définition des itinéraires constitutifs de ce réseau s'est faite en plusieurs étapes :

- hiérarchisation des liaisons entre pôles urbains, suburbains et les villages
- la mise en place de chronotopographies a permis d'établir des typologies de liaisonnement (ligne directe ou relais)
- prise en compte des jeux de topographie du terrain

Ces trois critères pris conjointement ont permis d'établir les premières propositions de hiérarchie.

Elles ont été présentées aux communes et de nombreuses associations (cyclistes, groupe Sentiers.be). Des discussions sur certains tracés ont été menées pour les améliorer.

Pour mettre en synergie

- les forces des acteurs présents sur les trois communes,
- le travail de recensement et de balisage réalisés par Sentiers.be,
- et enfin pour permettre une plus grande lisibilité des liaisons cycles et piétonnes (ne pas multiplier les variantes),

Il a été décidé de joindre les liaisons cyclables aux piétonnes quand cela était réalisable.

Le choix a été fait de **privilégier la desserte des pôles les plus importants de population** afin de desservir le maximum de cyclistes potentiels.

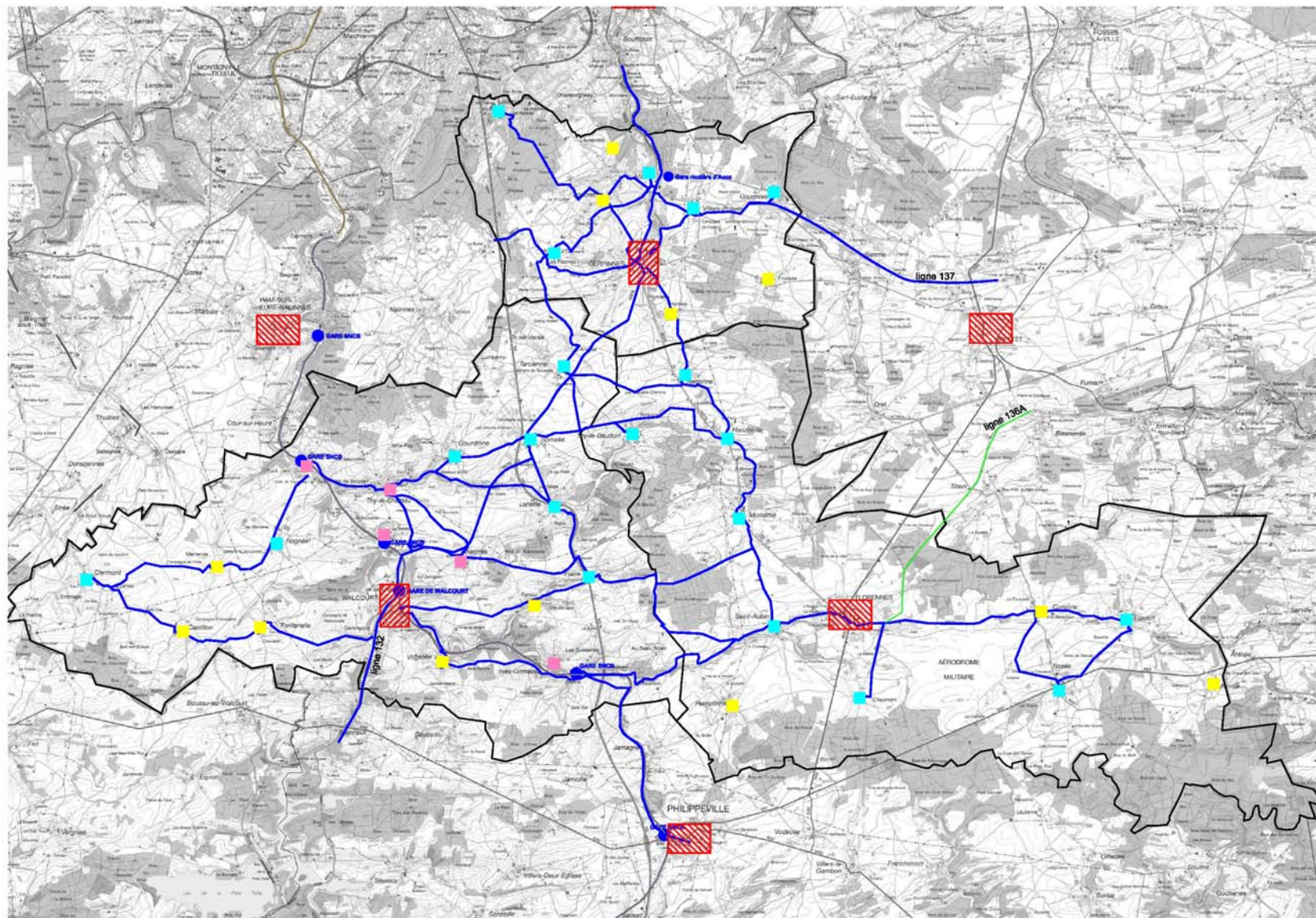
Lorsque le « chemin le plus direct » présentait trop de points de conflits et de dangers, le tracé a été reporté au plus près en évitant de créer de trop importants détours.

Un second choix a été de **concentrer les traversées des grands axes en un nombre limité de points**, et si possible aux intersections qui sont utilisées par le trafic motorisé, pour bénéficier des aménagements réalisés ou envisagés.

Cf. Echelles Communales

PROPOSITIONS

**PROPOSITION D'UN MAILLAGE CYCLABLE
INTERCOMMUNAL**






PROPOSITIONS

5.2 Aménagements cyclables

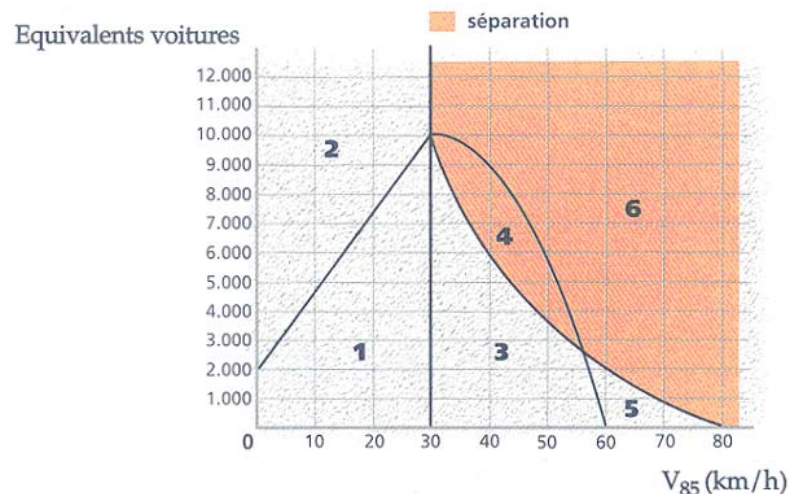
5.2.1 Les choix des aménagements cyclables

Les principaux types d'aménagements cyclables sont :

- **Mixité** : en zones agglomérées avec éventuellement des bandes cyclables suggérées (logos vélo, chevrons).
- **Pistes cyclables marquées** : sur chaussée avec marquage discontinu d'une largeur minimum de 1,20 mètres.
- **Piste D7** : piste séparée de la circulation, accessible aux cyclistes et d'une largeur minimum de 1,50 mètres (2,50 si bidirectionnelle) 
- **Piste D9** : piste séparée de la circulation, accessible aux cyclistes et aux piétons, avec une largeur minimum de 1,50 m pour les cyclistes et 1,20 m pour les piétons 
- **Piste D10** : piste séparée de la circulation, accessible aux cyclistes et aux piétons, sans séparation entre piétons et cyclistes 

Le principe d'application des aménagements cyclables suit le graphique suivant :

- **V85** : c'est la vitesse en dessous de laquelle 85 % des véhicules circulent
- **Zone 1** : lorsque V85 est inférieure ou égale à 30 km/h, la mixité est recommandée
- **Zone 2** : situation assez rare, des bandes de roulement suggérées sont éventuellement aménagées
- **Zone 3** : si la route est un itinéraire conseillé, la construction d'aménagements pour cyclistes peut être justifiée
- **Zone 4** : une piste cyclable est souhaitable
- **Zone 5** : voir zone 3
- **Zone 6** : des pistes cyclables sont nécessaires lorsque les cyclistes sont autorisés



Séparer ou mélanger les cyclistes, selon des intensités de trafics/les vitesses différentes
(Source: Tekenen voor de fiets, CROW, 1993)

PROPOSITIONS

5.2.2 Aménagements linéaires

CONTEXTE

Pour qu'un réseau cyclable soit performant, il doit offrir des conditions de sécurité optimales aux usagers faibles. Plus ces conditions sont remplies, plus le réseau cyclable favorise l'utilisation des modes doux dans la commune.

Ces conditions de sécurité dépendent étroitement du gabarit et de la densité du trafic des routes empruntées, les routes régionales étant généralement les plus dangereuses.

Les réseaux communaux proposés empruntent en majeure partie des voiries communales. Sur ces voiries, des aménagements généraux peuvent être conçus en section courante afin de sécuriser les usagers. Pour les quelques tronçons sur voiries régionales, certaines propositions peuvent également être faites.

A certains endroits du réseau, des itinéraires cyclables communaux coupent les voiries régionales. Sur ces voiries, la densité et la vitesse du trafic motorisé rendent souvent difficile leurs traversées par les usagers lents. Des aménagements doivent donc être proposés à ces endroits pour augmenter la sécurité.

OBJECTIFS

Sécurisation du réseau cyclable communal par des aménagements appropriés au niveau des sections courantes et des traversées.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Sur les voiries communales, les mesures de type "infrastructure" à prendre sont :

- Dans les traversées de villages et hameaux : **modération de trafic**, pas d'aménagement cyclable particulier, éventuellement bandes cyclables suggérées au niveau des intersections ou rues à faible visibilité (logos vélos, chevrons...).
- Dans les centres de village, si voies à sens unique: généralisation des **sens uniques limités** (obligatoire sauf exception depuis le 1^{er} juillet 2004).

Cf. fiches aménagements types

- Pour les voiries entre les villages : **limitation des vitesses** à 50 km/h, pas d'aménagements cyclables séparés, pistes cyclables marquées ou bandes cyclables suggérées, selon l'emprise disponible et la densité/vitesse du trafic motorisé, aménagement de bandes latérales polyvalentes...

Cf. fiches aménagements types

- Pour les chemins de remembrement et sentiers : **panneaux F99C ou circulation locale uniquement**
- De manière générale : installer de la **signalisation et du balisage**
- Et aussi **améliorer les revêtements** qui sont de qualité insuffisante à certains endroits. Par exemple pour les voiries en pavé, il est parfois possible d'apposer une bande de confort en asphalté de 60 cm de large afin de les rendre plus cyclables, dépendamment des contraintes techniques locales.
- Pour les sentiers et chemins ruraux, le stabilisé est une technique intéressante, souvent utilisée en Flandres ou pour le pré-RAVeL.



PROPOSITIONS

5.2.3 Traversées

CONTEXTE

Un des éléments majeurs pour le développement du réseau cyclable est la sécurisation des traversées des grands axes routiers (routes régionales). En effet, la densité et la vitesse du trafic motorisé rendent souvent difficile leur traversée par les usagers lents que sont les cyclistes et les piétons.

Le **choix des itinéraires** s'est en partie fait en lien avec les **points de traversées** envisageables. Il semble en effet plus efficace, en terme d'aménagement et de sécurité, de faire traverser les cyclistes là où des aménagements ou des éléments de régulation de trafic existent déjà (îlots, ronds-points, feux...) ou sont proposés.

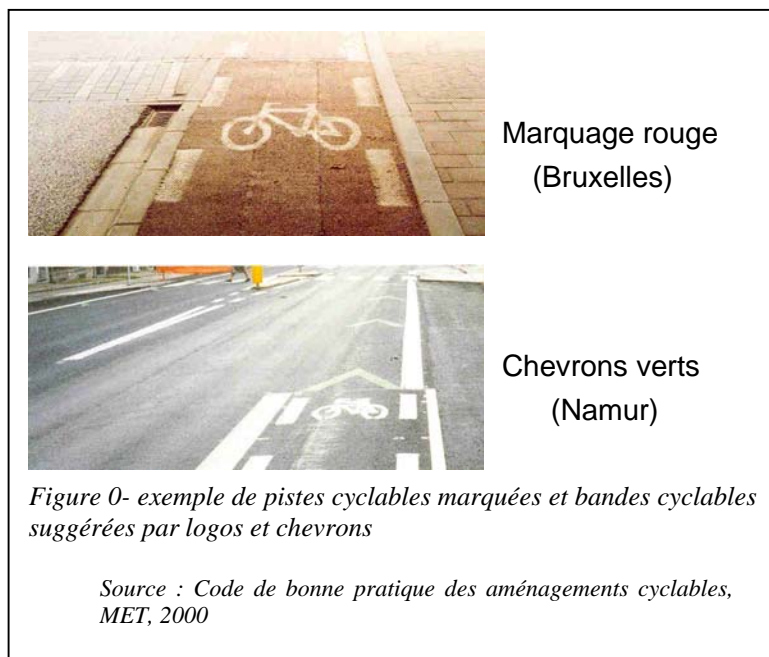
OBJECTIFS

Sécurisation des traversées des grands axes routiers

DESCRIPTION DE L'ACTION

Pour permettre une traversée en bonne sécurité des cyclistes, les aménagements doivent comprendre au minimum :

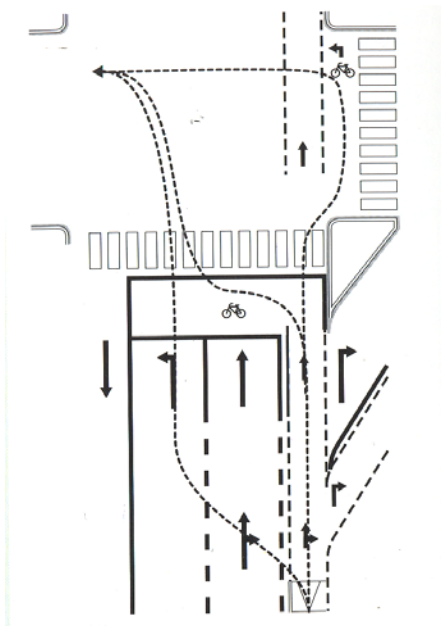
- la possibilité de traverser en deux temps, donc un **îlot central** d'une largeur d'au moins 2 m (qui est la longueur d'un vélo), si possible en dur
- des passages piétons et une traversée cycliste marqué
- du **marquage au sol** de couleur avec logo « vélo »,
- de la **signalisation** (panneaux)
- un **éclairage** renforcé



PROPOSITIONS

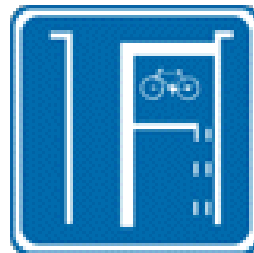
Dans certains cas, des aménagements particuliers peuvent être réalisés. Par exemple dans le cas d'un **carrefour à feux**, il est nécessaire de marquer un tourne-à-gauche indirect pour les cyclistes qui préfèrent accomplir la traversée en deux temps. Le schéma ci-dessous schématise cet aménagement particulier.

Dans le cas d'un **giratoire**, il existe plusieurs possibilités pour intégrer le cycliste : soit il s'insère directement dans l'anneau, soit il contourne l'anneau par une piste spécialement aménagée. La solution optimale varie en fonction du trafic, de la taille du giratoire, de l'emprise...



Trois formes de tourne-à-gauche avec PC D7 ramenant la PC D7/D9 au niveau de la chaussée 30 m avant le carrefour, on laisse aux cyclistes entre trois possibilités de tourne-à-gauche : sur les bandes de préselection, par la zone d'attente quand le feu est rouge, et indirectement par la zone d'attente le tourne-à-gauche par la droite, la zone d'attente PCM allant tout droit et le passage pour piéton sécurisante (elle indique aussi le plus clairement qu'il est « hors de la circulation » ; il n'est donc pas recommandé de s'engager dans le carrefour avant la phase verte des cyclistes ; ils régleront leur conduite sur les feux de rappel).

Source : Code de bonne pratique des aménagements cyclables, MET, 2000



Panneau F14 indiquant la présence d'une zone avancée pour cyclistes

PROPOSITIONS

5.2.4 Stationnement vélo

CONTEXTE

Comme pour la voiture, le stationnement des vélos fait partie intégrante d'une politique volontariste en faveur des déplacements cyclistes. L'utilisation de ce mode de transport, très avantageux à tout point de vue est souvent subordonnée à la possibilité de disposer d'une potentialité de stationnement de son vélo à proximité du lieu de destination. Celle-ci doit être dotée d'équipements spécifiques en cohérence avec le lieu et la durée de l'arrêt.

Pour favoriser l'utilisation du vélo, la commune doit donc offrir des stationnements vélo en suffisance, confortables et sécurisés à proximité des pôles attractifs.

OBJECTIFS

- Proposer une offre de stationnement devant les pôles attractifs pour les cyclistes ;
- Sécuriser cette offre contre le vol du vélo ;
- Offrir un confort pour le stationnement (facilité d'accrochage, espace suffisant) ;
- Offrir accessoirement une protection contre les intempéries pour le stationnement de moyenne/longue durée (écoles, gares et haltes).

DESCRIPTION DE L'ACTION

A. Le matériel

Le système le plus adapté pour le stationnement en voirie est l'arceau en U renversé : écartement entre pattes de 55 à 65 cm, hauteur de +/- 70 cm avec barre horizontale à 30 cm (détection PMR). L'écartement entre 2 supports sera d'environ 1 m ce qui permet d'y fixer 2 vélos tête-bêche.



Si du stationnement de moyenne ou longue durée est prévisible, il doit être couvert et éclairé.

Au niveau des gares et des P&R, il est conseillé d'installer des systèmes de stationnement de type box fermés. Hormis ces deux endroits particuliers, le stationnement de type arceau sera préféré vu son coût d'installation relativement faible et sa facilité d'utilisation.

B. Localisation des stationnements

Ces équipements doivent être implantés à proximité des pôles attractifs pour les cyclistes, les types sont choisis en fonction de la durée des activités (courte, moyenne ou longue durée).

PROPOSITIONS

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

- Recherche de partenariats :
 - Commune
 - Gestionnaires des pôles
 - Commerçants
 - Publicitaires

- Promotion des déplacements cyclistes, dont la sensibilisation à l'utilisation des dispositifs d'attache

- Mise en place d'une signalisation « stationnement cyclable » (F59 + M1 et E9a + M1)



PROPOSITIONS

5.3 Promotion des déplacements à vélo

CONTEXTE

Si les propositions d'aménagements cyclables présentées précédemment constituent un premier pas en faveur des déplacements à vélos, il est important de mener en parallèle des actions de promotion visant à améliorer l'image du deux-roues dans les déplacements quotidiens.

OBJECTIFS

Promouvoir le vélo comme moyen de déplacement par des politiques globales et suivies.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Créer, au sein de chaque commune, en association avec les gestionnaires de voiries, un **organe permanent** de rassemblement, de promotion et d'échanges, le tout dédié au vélo. Cette « Cellule Vélo » ou « Commission Vélo » aurait un rôle actif aussi bien dans les domaines de :

- l'éducation au vélo
- l'organisation d'événements
- la communication lors de telles organisations.

Aussi, cette cellule interviendrait directement au niveau des infrastructures mises en place pour les cyclistes, en association avec les services techniques des gestionnaires de voiries.

A- Education au vélo¹

Actuellement, on constate encore qu'un certain nombre d'enfants ne savent pas rouler à vélo. Or, c'est aux jeunes qu'il faut apprendre à rouler : les gens qui n'ont pas goûté au vélo quand ils étaient jeunes ont peu de chances de s'y mettre par la suite.

Pourtant, les avantages éducatifs de l'usage du vélo pour un enfant sont pourtant très importants. Se déplacer à vélo, c'est :

- être libre de ses mouvements, être autonome et responsable ;
- respecter l'environnement ;
- se préparer aux autres modes de déplacements en situation réelle, en acquérant des réflexes de conducteur ;
- faire un effort physique salvateur (beaucoup d'enfants et de jeunes n'ont plus aucune résistance physique à l'effort) ;
- diminuer ses frais de déplacement ;
- joindre l'utile à l'agréable.

L'âge idéal pour insérer le vélo en milieu scolaire se situe entre dix et quinze ans, ou entre la quatrième primaire et la troisième humanité. Depuis la loi du 7 juillet 1971, l'enseignement de la sécurité routière est devenu obligatoire dans toutes les écoles primaires. Dans les programmes de l'enseignement, le chapitre consacré à la sécurité routière fait une large place au vélo. On y trouve notamment les points suivants :

- reconnaître les environs de la maison et de l'école, y relever les endroits sûrs et dangereux, les différents trajets possibles, etc. ;
- percevoir les situations de trafic en tant que cycliste (être vu, percevoir les vitesses, les distances, le temps, etc.) ;

¹ Source : Code de bonne pratique des aménagements cyclables, Pro Vélo asbl, septembre 2000

PROPOSITIONS

- acquérir les habiletés pratiques en tant que cycliste circulant sur la voie publique, c'est-à-dire connaître et respecter les règles du code de la route, et être maître de sa bicyclette.

Ces formations peuvent être clôturées par la délivrance du Brevet du cycliste, qui examine que les aptitudes de base ont bien été acquises.

Toutefois, force est de constater que peu d'écoles trouvent actuellement les moyens d'appliquer adéquatement ce programme, faute de savoir comment s'y prendre.

La « cellule vélo » devra donc s'adresser, dans un premier temps, aux professeurs pour qu'ils acquièrent les compétences requises pour enseigner cette matière atypique.

Ensuite, elle devra veiller à une intégration concrète de la pratique du vélo dans les heures de classe, ce qui semble être un maillon indispensable de la politique visant à redéployer l'usage du vélo en Région Wallonne.

B- Mise en place d'initiative en faveur de l'utilisation vélo

La « cellule vélo » devra veiller à développer des initiatives visant à encourager l'utilisation du vélo dans sa commune via par exemple :

- l'organisation des rangs scolaires à vélo. Cette expérience est à mettre en œuvre et pérenniser pour qu'elle soit efficace à long terme.
- L'organisation d'événements comme par exemple le beau vélo de RAVeL.
- La mise en place de parcours culturels et touristiques
- La réalisation de plan de déplacements scolaires

cf. Services en mobilité

C- La communication¹

Dans la mesure où le retour vers le vélo nécessitera inévitablement un grand changement des mentalités, la « cellule vélo » devra prévoir un effort important de communication autour des actions menées pour qu'elles soient bien comprises et pour que la population les remarque et y participe.

Cette communication peut prendre différentes formes :

- **La presse** : pour que les efforts faits pour promouvoir le déplacement à vélo aient une répercussion auprès du public visé, il faut s'adresser à la presse d'opinion et non à la presse sportive. Pour ce faire, il faut avoir un contenu politique fort : situer la démarche, même ludique, dominicale ou estivale, dans un contexte de mobilité, d'environnement, de santé, de sécurité ou de protection du patrimoine. Il est par conséquent préférable que la communication ne provienne pas d'instances, comme un club sportif ou un échevinat des sports, mais bien d'instances générales comme une mairie ou un échevinat de l'environnement, un ministère des travaux publics ou de l'enseignement.
- **Les publications propres aux autorités qui communiquent** : en consacrant au vélo un numéro spécial d'un journal communal ou provincial, ou d'un ministère, on montre aux lecteurs l'importance des enjeux, tout en s'assurant une diffusion très large.
- **Les réunions publiques** : il est important d'expliquer, de vive voix, la teneur des projets que l'on a dans une matière

¹ Source : Code de bonne pratique des aménagements cyclables, Pro Vélo asbl, septembre 2000

PROPOSITIONS

nouvelle, surtout pour désamorcer les peurs ou les malentendus possibles.

- **Les expositions** : quelques panneaux, reprenant les grandes lignes des projets en cours, exposés en divers lieux publics (bibliothèques, écoles, maisons communales,...).

PROPOSITIONS

5.4 Piétons et PMR

5.4.1 Cheminements piétons

CONTEXTE

Afin de diminuer le trafic automobile, il s'agit d'offrir aux piétons la possibilité de se déplacer confortablement et en toute sécurité. Parmi les caractéristiques du piéton, notons qu'il est :

- Partisan de la rapidité, il choisit préférentiellement le trajet le plus court;
- Sensible au cadre dans lequel il se déplace (esthétique, animation);
- Vulnérable: il doit être protégé du trafic motorisé si celui-ci est dense et/ou rapide.

En sus des piétons, il ne faut pas oublier les personnes à mobilité réduite. Par PMR on entend toute personne gênée dans ses mouvements en raison de sa taille, de son état, de son âge, de son handicap permanent ou temporaire ainsi qu'en raison des appareils ou instruments (béquilles...) auxquelles elle doit recourir pour se déplacer. Ces personnes ont besoin d'aménagements spéciaux qu'il est important de prendre en compte afin de faciliter leur cheminement.



OBJECTIF

Favoriser ces modes doux par l'amélioration ou la réalisation d'infrastructures permettant de leur offrir un environnement accessible, confortable et sécurisant lors de tout déplacement.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Afin de répondre aux objectifs définis précédemment, les cinq communes doivent réaliser une série d'interventions prioritaires sur leur territoire:

- Pris en compte systématique des piétons et PMR dans tous les aménagements de voirie (normes CWATUP)¹
- Dans le centre des villages, réalisation de trottoirs continus, dégagés, confortables.
- Modération des vitesses en agglomération.
- Mise en place de sentiers et raccourcis au sein des villages.
- Aménagements de traversées : marquage, signalisation, éclairage renforcé, îlots permettant de traverser en deux temps.
- Synergie avec les traversées cyclistes.
- Accessibilité aux gares (quais), aux arrêts de bus

¹ Pour obtenir des informations précises sur les aménagements préconisés en faveur des PMR, se référer au livre: Manuel du MET n°10 : Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous, réalisation MET et asbl GAMAH, octobre 2006.

PROPOSITIONS

5.4.2 Sentiers et chemins

CONTEXTE

Le territoire des trois communes est sillonné de nombreux chemins et sentiers, qui constituent un potentiel intéressant pour développer des itinéraires de promenade.

Mais l'état de ces chemins et sentiers est souvent insuffisant pour garantir le passage "aisé" des promeneurs : défaut d'entretien, obstacles, fin en impasse dans un champ, ...

De plus, un certain nombre de ces sentiers, ainsi que plusieurs sections des anciens vicinaux, ont déjà disparu.

L'association Sentiers.be est actrice dans le recensement et la mise en valeur des sentiers et chemins sur les trois communes. Elle travaille à des réalisations d'étude cartographique et de terrain afin d'établir un inventaire et un état des lieux des chemins et sentiers de plusieurs communes de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

Sentiers.be a étudié dans le cadre de son programme de [Liaisons Inter-Villages](#) les parcours les plus adéquats pour relier entre autres les villages de Florennes, Gerpennes et Walcourt entre eux. Enfin, Sentiers.be propose l'aménagement de ces parcours aux communes concernées.

OBJECTIF

Maintenir les chemins et sentiers existants et développer leur usage pour la promenade

DEFINITION DES ITINERAIRES

Dans le cadre du PICM, il s'agit de mettre à profit les travaux réalisés par Sentiers.be pour accompagner une démarche déjà bien engagée. Le réseau de liaisons intervillages mis en place dans le cadre du PICM reprend pour la plupart les itinéraires envisagés par Sentiers.be afin de ne pas créer de doublon et de maintenir un seul réseau sur les trois communes.

Toutefois des itinéraires prioritaires ont été définis selon les critères suivants :

- hiérarchie des liaisons entre pôles urbains, suburbains et les villages.
- chronotopographies établissant des typologies de liaisonnement.
- nécessité de passer par les villages qui sont autant de relais à la marche.

La carte des liaisonnements ci-après est le résultat de cette démarche.

PROPOSITIONS

DESCRIPTION DE L'ACTION

Différentes actions sont possibles :

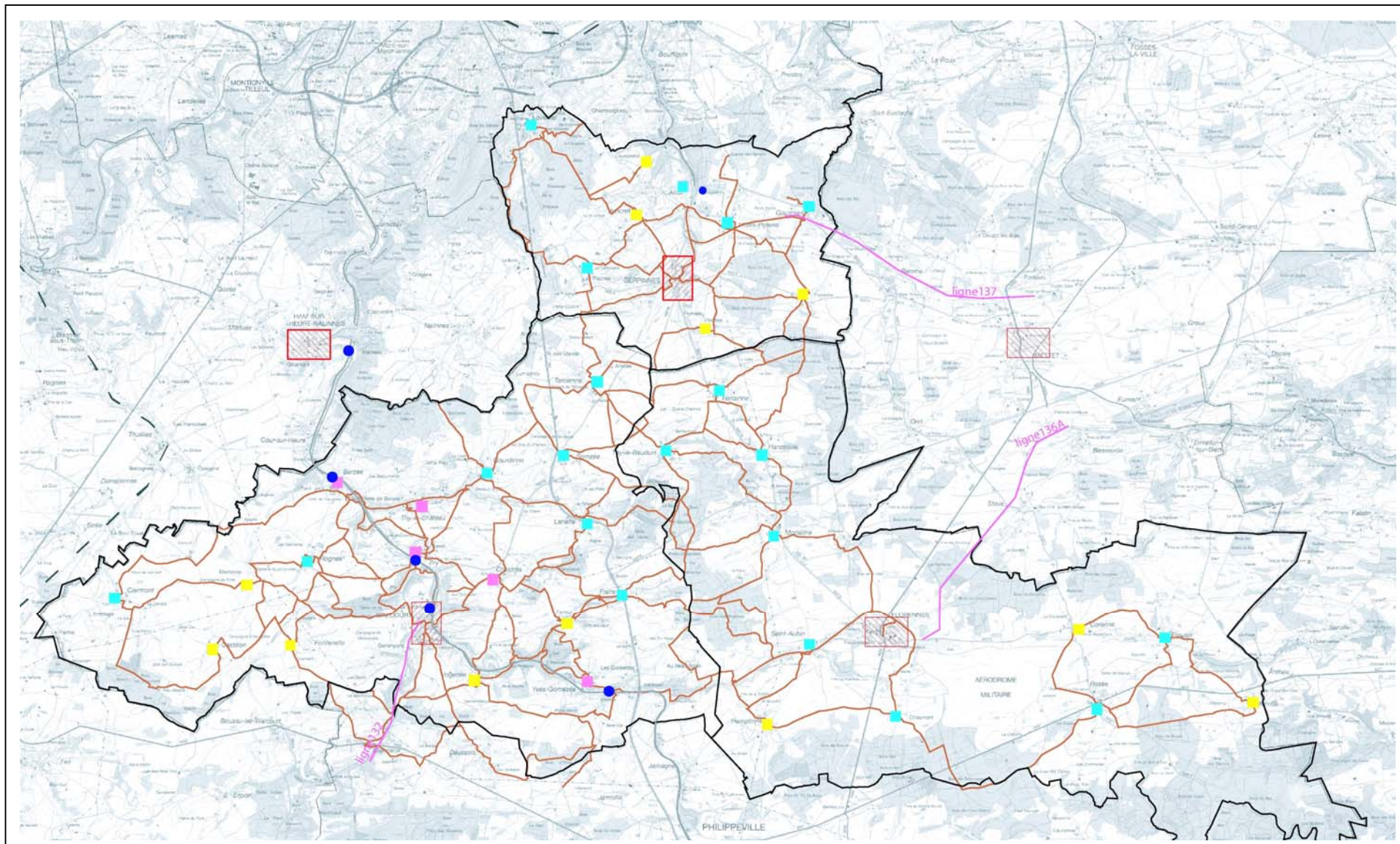
- Maintien des chemins existants recensés
- Remise en état des chemins dégradés
- Entretien régulier des chemins balisés et existants
- Mise en place de signalisation de ces chemins (balisage de promenades ou simple fléchage de destination)

Des mesures sont également nécessaires afin que les traversées des routes importantes (des N978, N975,...) soit rendue plus visibles. Les débouchés des chemins sur ces axes sont parfois peu visibles, et il est souvent difficile aux piétons (ainsi qu'aux cyclistes et cavaliers) de les traverser.

Hors des zones urbanisées, s'il est difficile de réaliser des aménagements de type îlots centraux, il devrait être au moins possible de dégager les débouchés des chemins (végétation...) et de marquer des traversées piétonnes.

PROPOSITIONS

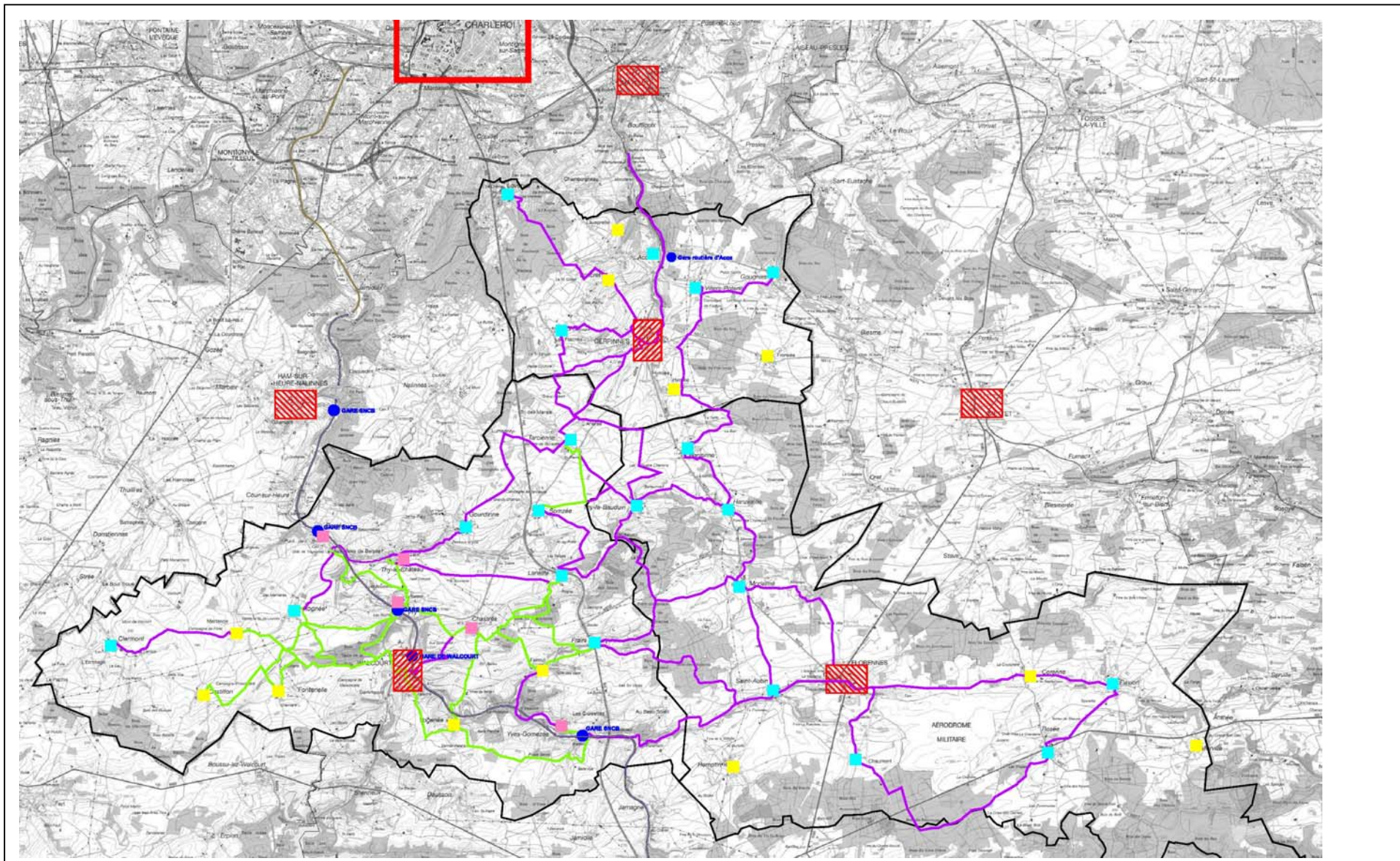
**LE MAILLAGE DU TERRITOIRE TEL QUE PROJETE
DE SENTIERS.BE**



PROPOSITIONS

PROPOSITIONS D'UN MAILLAGE PIETON INTERCOMMUNAL

En vert, les sentiers déjà balisés dans le cadre de Sentiers.be



PROPOSITIONS

6 LES SERVICES EN MOBILITE

PROPOSITIONS

6.1 Plans de déplacements d'entreprises (PDE)

POURQUOI UN PDE ?

6.1.1 Principes

CONTEXTE

Sur le territoire intercommunal étudié, hormis l'Aérodrome Militaire de Florennes qui bénéficie déjà d'un Plan de Déplacements d'Entreprise, aucun pôle d'emploi (hors écoles) de plus de 200 personnes n'existe¹.

En regroupant les initiatives au sein de plusieurs entreprises, les parcs d'activités économiques peuvent aussi constituer des leviers d'action intéressants :

- Chastrès (Walcourt)
- ...

La mise en place de Plans de Déplacements d'Entreprises ou de PMZA² sur ces sites aura obligatoirement des répercussions sur la mobilité qu'ils génèrent à proximité et donc sur le territoire intercommunal étudié.

OBJECTIFS

- Développer des itinéraires adaptés/planifiés (horaires)
- Favoriser l'utilisation des modes alternatifs de transport

Résoudre des problèmes concrets :

- Difficultés de déplacements domicile ⇔ travail pour les employés;
- Difficultés d'accès au site pour les visiteurs et les livraisons ;
- Manque de places de stationnement ;
- Manque de surface pour s'agrandir ;

Et proposer des solutions :

A l'employeur :

- Meilleur climat social ;
- Recrutements plus faciles et limitation du renouvellement accéléré du personnel ;
- Moindre besoin de surfaces affectées au stationnement ;
- Rationalisation des dépenses liées au transport ;
- Accessibilité au site améliorée pour les visiteurs;
- Meilleure image de l'entreprise.

A l'employé

- Réduction de la fatigue et du stress liés aux déplacements ;
- Diminution des dépenses de transport ;
- Amélioration de la qualité de vie.

¹ Depuis le 1 juillet 2004, les entreprises de plus de 200 personnes installées sur le même site sont obligées de mettre en place un Plan de Déplacements d'Entreprise.

² PMZA = plan de mobilité de zone d'activité

PROPOSITIONS

DESCRIPTION DE L'ACTION

Le **plan de déplacements d'entreprise** est destiné à faire évoluer les déplacements liés à l'activité de l'entreprise (déplacements des salariés, des visiteurs, livraisons) dans l'optique de favoriser une mobilité durable, c'est-à-dire soutenable économiquement et favorable sur les plans sociaux et environnementaux.



6.1.2 Structure d'un PDE

Un tel plan comporte généralement plusieurs phases que l'on peut résumer de la manière suivante :

L'inventaire permet d'initier une réflexion collective et organisée sur la mobilité de l'entreprise. Non seulement on dispose ainsi d'un guide pour la mise en œuvre, mais aussi d'un instrument de mesure des résultats. Cela permet d'évaluer les acquis, d'en tirer les leçons pour l'avenir, et de communiquer les résultats intéressants tant en interne que hors de l'entreprise.

Le diagnostic permet de connaître le profil de mobilité de l'entreprise, sa situation par rapport aux autres sociétés du quartier ou de la région. C'est l'occasion d'identifier les freins, mais aussi les atouts à la mise en œuvre d'un PDE.

Le diagnostic permet de définir **les objectifs**, à traduire par des **actions concrètes**. En fonction des attentes de l'entreprise et de son personnel, une large palette d'intervention est possible, allant des mesures ponctuelles au plan d'ensemble, qui peut être mis en œuvre sur une période plus ou moins longue.

Les services de vente et de marketing savent bien que rien n'est jamais acquis, et qu'il faut continuer à promouvoir marques et des produits. De même, en matière de mobilité, il faut prévoir des actions renouvelées, un **suivi et évaluation**, par exemple annuellement, les résultats obtenus.

PROPOSITIONS

6.1.3 Exemples d'actions

Parmi les solutions proposées dans le cadre de PDE :

TC

- Gratuité des transports en commun
- Mise en place d'une navette de minibus pour les déplacements professionnels entre les bâtiments et vers certaines gares.

Intervention financière dans le déplacement entre le domicile et le lieu de départ du transport en commun.

VP/co-voiturage, vanpooling

- Prise en charge des frais de stationnement à la gare.
- Encouragement du co-voiturage : stationnement gratuit pour le véhicule utilisé par des covoitureurs.

Vélo

- Indemnité spécifique, mise à disposition de douches et de casiers pour les piétons, cyclistes et motards
- Mise à disposition de vélos de société pour l'usage professionnel
- Création de pistes cyclables
- Contrôle gratuit de la sécurité des vélos

Horaires

- Régime particulier pour les travailleurs à horaire décalé ou occupés dans un bâtiment difficilement accessibles en transports en commun
- Télétravail

6.1.4 Les acteurs

Si une entreprise désire élaborer un Plan de Déplacements, et ainsi participer activement à une mobilité durable, les différents acteurs susceptibles d'être concernés sont :

- Le MET
- La SRWT
- Le TEC
- La SNCB
- L'Union Wallonne des Entreprises
- Les communes
- Les intercommunales

Les PDE relatifs aux zonings (PMZA) bénéficient de financements extérieurs pour l'élaboration de l'étude (Région Wallonne et intercommunales).

PROPOSITIONS

6.2 Plans de déplacements scolaires (PDS)

6.2.1 Principes

Contexte

En moyenne, près de 60 % des déplacements vers les établissements scolaires se font en voiture (enquête régionale permanente sur la mobilité des ménages). Les déplacements scolaires représentent également près de la moitié des déplacements à l'heure de pointe du matin. La phase de diagnostic du présent PICM a confirmé cette tendance. La conséquence de ces déplacements est une véritable pagaille aux abords des écoles en période scolaire, et donc une augmentation de l'insécurité. Aussi, les écoliers bénéficient d'un environnement pollué non optimal pour leur santé.

La mobilité scolaire constitue donc un enjeu majeur dans l'ensemble du système de mobilité. Si l'on parvient à réorienter les déplacements scolaires vers d'autres modes de transport que la voiture, on pourra améliorer sensiblement la mobilité dans les agglomérations, aux heures de pointe.

Plusieurs enquêtes ont montré que les parents préféreraient conduire leurs enfants à l'école en voiture, notamment par crainte de l'insécurité créée par la voiture. Cette logique génère donc une spirale : l'insécurité incite les parents à conduire leurs enfants à l'école en voiture ; plus de voitures créent plus d'insécurité, qui renforce la propension à utiliser la voiture, ...

La mise en place d'une mobilité responsable à grande échelle (et notamment au niveau des écoles en développant des **Plans de Déplacements Scolaires (PDS)**) devrait permettre de briser cette spirale.

Objectifs

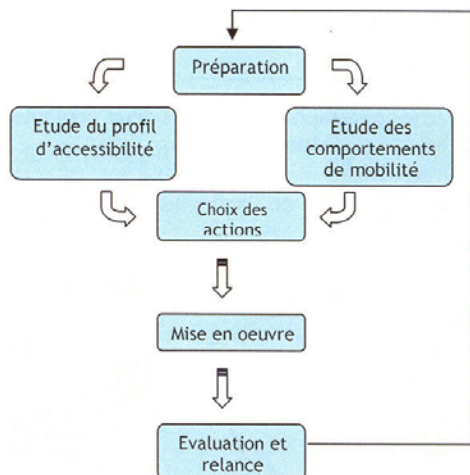
Les objectifs des PDS sont de:

- Sensibiliser et éduquer le public scolaire à la sécurité sur le chemin de l'école ;
- Evaluer et modifier les aménagements ;
- Utiliser aux mieux les différents modes de déplacement. En limitant l'utilisation de la voiture et en faisant la promotion du vélo et de la marche, on peut :
 - améliorer la santé et la sécurité des personnes fréquentant l'école et des riverains ;
 - améliorer le cadre de vie de l'école ;
 - développer un comportement citoyen auprès des élèves dans une optique éducative et pédagogique ;
 - ...

PROPOSITIONS

6.2.2 La mise en œuvre

Les étapes devant être mises en place pour la réalisation d'un Plan de Déplacements Scolaire sont reprises dans le graphique ci-dessous¹ :



Au niveau du **choix des actions**, il en existe de plusieurs types :

- Les actions sur les **infrastructures** et les **équipements**
Mise en place de rampes, de casse-vitesse, ...
- Les actions de **sensibilisation** et d'**éducation**
Information aux parents, journée vélo, ...
- Les actions sur l'**organisation des déplacements** scolaires
Rangs à pied, à vélo, co-voiturage, ...

6.2.3 Les acteurs

Les écoles constituent les acteurs principaux pour la mise en place des déplacements scolaires. En effet, chacune a comme devoir la prise en compte des déplacements de l'ensemble de ses élèves entre le domicile et l'école. Par la réalisation des actions proposées ci-dessus, celle-ci pourra contribuer à une meilleure gestion de la mobilité de ses élèves et par la suite, une meilleure sécurité sur le trajet de l'école.

Pour aider les écoles dans la réalisation de ces PDS, deux mesures ont été prises :

D'un point de vue **financier**, un décret du financement sous forme de crédits d'impulsions a été mis en place par le gouvernement et approuvés le 1 avril 2004

D'un point de vue **mis en œuvre**, une série de partenaires actifs ont été désignés sur l'ensemble du territoire wallon. Des associations existent également et peuvent intervenir lors de la réalisation des PDS. Pour connaître l'ensemble de ces partenaires, le Ministère de l'Équipement et des Transports de la Région Wallonne (MET) a mis en place un site Internet à l'adresse suivante : <http://mobilite.wallonie.be/pds>. En plus de donner la liste de ces partenaires, ce site renferme toutes les informations nécessaires à la réalisation d'un PDS.



¹ Source : Plan de Déplacements Scolaire d'Incourt. Présentation du diagnostic, mars 2004

PROPOSITIONS

6.3 Le transport à la demande

6.3.1 Principes

Contexte

Plusieurs zones du territoire sont peu ou mal desservies par les transports en commun. Il apparaît que de nombreux villages (Clermont, Mertenne, Rognée, Castillon, Fontenelle, Vogenée, Thy-le-Bauduin, Chaumont, Hemptinne, Fromiée, ...) ne sont desservis que par quelques lignes dont la fréquence quotidienne en semaine est relativement faible voire inexistante. Même en tenant compte des mesures proposées dans ce PICM pour les transports en commun, certaines zones ne pourront toujours pas bénéficier d'une desserte performante, la raison étant la dispersion de l'habitat en milieu rural.

Objectifs

Complémentairement aux adaptations des services TC existants que nous avons proposées, il serait utile de développer un système de transport à la demande (STAD) ou de type « taxi social » sur une partie ou l'ensemble du territoire intercommunal.

Description de l'action

Il existe différents **types de desserte** et d'horaires (Certu, 2002) :

- services exclusivement de soirée ou de nuit assurant le rabattement vers un pôle de transport ou le retour au domicile
- services de substitution au réseau régulier de TC à certaines heures ou dans certaines zones difficilement accessibles
- services de complémentarité avec le réseau régulier de TC et aux mêmes horaires que celui-ci
- services dédiés aux PMR
- services spécialement organisés pour les trajets domicile ⇔ travail

De même, on distingue différents **types de véhicules** :

- services assurés par des **taximen** avec des véhicules standards
- services assurés par des **monospaces**
- services assurés par des **minibus standard**
- services assurés par des **minibus spécialement aménagés** pour le transport de personnes à mobilité réduite (PMR)

Plusieurs **modes de fonctionnement** existent, quant aux types de lignes/itinéraires :

PROPOSITIONS

- Lignes virtuelles avec **itinéraires, arrêts et horaires fixes** (c'est une ligne régulière qui n'est activée qu'en fonction de la demande) ;
- Lignes virtuelles avec **arrêts et horaires fixes** (l'itinéraire peut varier en fonction de la demande)
- Service collectif « **porte à porte** » : le véhicule prend en charge chaque client à son domicile et le dépose à son point de destination et vice et versa
- Dessertes « **arrêt à arrêt** » (horaire variable)
- Service **domicile ⇄ pôle d'échange** (horaire variable) ;
- Service **sur mesure** du type « porte à porte », mis au point avec chaque client, et qui reste inchangé pendant la période d'abonnement

La **clientèle utilisatrice** d'un STAD est généralement composée des « niches » suivantes :

- Scolaires
- + de 65 ans
- PMR

PROPOSITIONS

6.3.2 A l'échelle du territoire intercommunal

Quelles sont les sources de financement possibles ?

- Région Wallonne > SRWT / TEC
- Les communes
- Acteurs parapublics
- Partenariat Privé – Public > Taxis
- STAD actuels (taxi, taxis sociaux, ...)
- Bénévolat (coûts chauffeur nuls > TaxiCaddy, TaxiSenior)
- Autres ?

Quels types de véhicules disponibles (à court–moyen–long terme) ?

- Taxi (extension de STAD déjà existants)
- VP / Monospace privé (> bénévolat)
- Minibus communal / intercommunal / TEC
- Bus TEC (organisation des horaires de façon complémentaire TEC – STAD)

Détermination des niches de clientèle

- 65 ans et +
- PMR
- Femmes au foyer
- Chômeurs
- Noctambus - discothèques ?

... mais

- Fonction du niveau de services
- Fonction de l' « inertie sociale » (habitudes)
- Difficulté d'obtenir une image exacte de la demande

Détermination des zones géographiques ...

- à court, moyen et long terme
- en fonction de l'offre, de l'évolution du service, de son efficacité

Plusieurs services complémentaires aux services TEC réguliers existent dans d'autres TEC régionaux ou sont mis en place lors d'événements ponctuels (service 105, service « noctambus », etc.).

Il est également possible d'imaginer le développement de ces services sur le territoire de Florennes, Gerpennes, Walcourt, (moyennant certaines adaptations en fonction du contexte spatial et de la réalité démographique de ce territoire), et aussi de s'associer avec d'autres communes voisines (Philippeville, Silenrieux, Ham-sur-Heure – Nalinnes, Mettet,...).

PROPOSITIONS

6.4 Le service bénévole de transports de personnes

6.4.1 Principes

CONTEXTE

Il existe un service intitulé « **service bénévole de transports de personnes** » ou encore « **taxi social** ». Ce dernier intervient dans le contexte du transport à la demande, à savoir l'existence de zones du territoire peu ou mal desservies par les transports en commun. Cependant, à la différence du service à la demande qui est lourd à mettre en place (horaires, destinations, centrale d'appel, véhicules, chauffeurs,...) et potentiellement très onéreux pour les communes ou gestionnaires, le service bénévole de transports de personnes peut répondre à des demandes précises en déplacement (porte à porte), et ce à moindre frais.

OBJECTIFS

Mise en place d'un service bénévole de transports de personnes pour chaque commune.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Mise en place d'un organisme de type ASBL prenant en charge ce service au niveau de la conception, la définition de règles, la gestion,... Ce service doit être axé sur le concept de bénévolat et sur l'alliance entre l'initiative privée et le support public au niveau communal via l'Echevinat de la mobilité.

Recherche de chauffeurs bénévoles :

- Possédant une voiture
- Ayant un peu de disponibilités dans leurs temps libres

Au niveau financier, différents procédés peuvent être envisagés :

- Abonnement annuel permettant aux membres de pouvoir disposer de ce service.
- Recherche de sponsors.
- Mise en vente de « chèques voyages » achetés par le demandeur d'un trajet et permettant de rembourser les dépenses encourues par le chauffeur bénévole.
- Délimitation de la zone de desserte du service bénévole et détermination de destinations spéciales plus lointaines telles que par exemple les hôpitaux.



PROPOSITIONS

6.4.2 Exemples concrets

Pépinster

La commune de Pépinster est l'une des premières à avoir mise en place un service bénévole de transports de personnes. Un projet pilote a été lancé en septembre 2002 et fin 2003, plus de 1000 voyages avaient déjà été effectués. Le site Internet de ce service est disponible à l'adresse : www.pepinmobil.be

Chaumont-Gistoux

Dans un même ordre d'idée, la commune de Chaumont-Gistoux a mis au point un service bénévole de transports de personnes intitulé « Taxi – Seniors ». Avec l'aide de chauffeurs bénévoles, ce service assure le transport gratuit de personnes de l'entité de Chaumont-Gistoux, âgées ou isolées, confrontées à des problèmes de mobilité, vers les hôpitaux, centres et prestataires de soins, pharmacies, services administratifs et sociaux. Le site Internet de ce service est disponible à l'adresse :

www.chaumont-gistoux.be

Incourt

Toujours dans le même esprit, la Commune d'Incourt a pris ou soutenu deux initiatives :

- « Taxi-Caddy » offre des déplacements vers des centres commerciaux proches de la Commune. Le taxi-caddy sillonne les rues d'Incourt depuis le mois de mars 2002. Ce service permet à

toute personne ne sachant pas se déplacer de bénéficier d'un transport pour effectuer les courses (alimentation, pharmacie, ...), ou pour se rendre à la poste, à la banque, chez le coiffeur, ou encore pour rendre des visites à des amis ou à des membres de la famille. Le service privilégie les courses de proximité. Pour un transport dans l'entité, le prix est fixé à 1,25€ Pour un transport vers les communes limitrophes, il vous sera demandé 2,50€ Le tarif augmente progressivement suivant l'éloignement de la destination demandée. Le client paie au départ un abonnement de 8 tickets d'une valeur de 10€ Le taxi-caddy circule tous les jours sauf le lundi matin. Les rendez-vous sont pris par téléphone.

- « AutoPhone » est un service gratuit +/- équivalent au « Taxi – Seniors » de Chaumont-Gistoux.

Voir www.incourt.be.

-

Watermael-Boisfort

Covoiturage VAP (voiture à partager – *vriendelijk anders pendelen*) est une initiative récente visant à susciter une formule mixte covoiturage / autostop. La démarche espère réduire les craintes d'utilisateurs potentiels en permettant aux utilisateurs de se reconnaître via un système de logos ou rubans verts apposés sur les voitures et de cartes portées par les candidats voyageurs.

Voir www.vap-vap.be.