

TABLE DES MATIERES

LES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

1.	PRÉAMBULE	3
1.1.	Cadre de l'étude	3
1.2.	Objectifs de l'étude	4
1.3.	Calendrier de l'étude	5
1.4.	Objectifs de ce rapport	5
2.	LES MESURES TRANSVERSALES	7
2.1.	L'information-sensibilisation-promotion	8
2.2.	Le covoiturage (car-pool)	8
2.3.	Le transport collectif	10
2.4.	Les modes doux	11
2.5.	La signalisation	11
2.6.	Commerces de proximité et services dans la zone	12
2.7.	Quelques exemples de mesures internes aux entreprises	12
3.	LES MESURES SÉLECTIONNÉES PAR ZONE	14
3.1.	SAUVENIERE	14
3.1.1.	L'accessibilité de la zone	14
3.1.2.	L'organisation de la mobilité	15
3.1.3.	Les modes alternatifs potentiels	16
3.1.4.	Le plan de programmation des actions	18
3.2.	CREALYS	20
3.2.1.	L'accessibilité de la zone	20
3.2.2.	L'organisation de la mobilité	21
3.2.3.	Les modes alternatifs potentiels	22
3.2.4.	Le plan de programmation des actions	24
3.3.	SOMBREFFE	27
3.3.1.	L'accessibilité de la zone	27
3.3.2.	L'organisation de la mobilité	27
3.3.3.	Les modes alternatifs potentiels	28
3.3.4.	Le plan de programmation des actions	30
3.4.	NANINNE	32

3.4.1.	L'accessibilité de la zone	32
3.4.2.	L'organisation de la mobilité	33
3.4.3.	Les modes alternatifs potentiels	34
3.4.4.	Le plan de programmation des actions	36
3.5.	RHISNES	39
3.5.1.	L'accessibilité de la zone	39
3.5.2.	L'organisation de la mobilité	40
3.5.3.	Les modes alternatifs potentiels	41
3.5.4.	Le plan de programmation des actions	43
3.6.	FLOREFFE-FLORIFFOUX-MALONNE	46
3.6.1.	L'accessibilité de la zone	46
3.6.2.	L'organisation de la mobilité	47
3.6.3.	Les modes alternatifs potentiels	48
3.6.4.	Le plan de programmation des actions	49
3.7.	ACHÊNE	51
3.7.1.	L'accessibilité de la zone	51
3.7.2.	L'organisation de la mobilité	51
3.7.3.	Les modes alternatifs potentiels	53
3.7.4.	Le plan de programmation des actions	55
3.8.	FERNELMONT	57
3.8.1.	L'accessibilité de la zone	57
3.8.2.	L'organisation de la mobilité	57
3.9.	SEILLES	58
3.9.1.	L'accessibilité de la zone	58
3.10.	ROCHEFORT	59
3.10.1.	L'accessibilité de la zone	59
3.10.2.	L'organisation de la mobilité	60
3.11.	CINEY60	
3.11.1.	L'accessibilité de la zone	60
3.12.	MARIEMBOURG	62
3.12.1.	L'accessibilité de la zone	62
3.12.2.	L'organisation de la mobilité	63
4.	CONCLUSIONS	64
Annexe 1: Lettres officielles des membres du Comité d'Accompagnement		54
Annexe 2: Coordonnées des principaux acteurs		55

LE TRANSPORT MARCHANDISES

1. PRÉAMBULE	74
2. LE POTENTIEL DES ZONES D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE	75
2.1. Les pratiques d'intermodalité	75
2.2. La route	75
2.3. La voie ferrée	76
2.4. Les voies navigables	80
3. LES PERSPECTIVES DE CROISSANCE	82
4. CONCLUSIONS	84

Index

Carte n° 1: Situation des zones d'activité économique	4
Carte n° 2: Réseau SNCB.....	77
Graphique 1: Mode de déplacement des travailleurs de Sauvenière.....	15
Graphique 2 : Mode de déplacement des travailleurs de Créalys.....	22
Graphique 3 : Mode de déplacement des travailleurs de Sombreffe	28
Graphique 4 : Mode de déplacement des travailleurs de Naninne.....	34
Graphique 5 : Mode de déplacement des travailleurs de Rhisnes	41
Graphique 6 : Mode de déplacement des travailleurs de Floreffe-Malonne-Floriffoux.....	47
Graphique 7 : Mode de déplacement des travailleurs d'Achêne	53
Tableau 1: Les modes prospectifs potentiels des travailleurs de Sauvenière	16
Tableau 2: Les modes prospectifs potentiels des travailleurs de Créalys.....	23
Tableau 3: Les modes prospectifs potentiels des travailleurs de Sombreffe.....	29
Tableau 4: Les modes prospectifs potentiels des travailleurs de Naninne	34
Tableau 5: Les modes prospectifs potentiels des travailleurs de Rhisnes	42
Tableau 6: Les modes prospectifs potentiels des travailleurs de Floreffe-Malonne-Floriffoux.....	48
Tableau 7: Les modes prospectifs potentiels des travailleurs d'Achêne.....	53
Tableau 8: Tableau récapitulatif des mesures validées par le Comité d'Accompagnement	65
Photo n°1 : Gare de formation de Ronet	78
Photo n° 2: Les Silos de Floreffe (pratique trimodale)	79
Photo n° 3 et n° 4: Les silos de Floreffe – pratique trimodale (eau-fer-route)	79

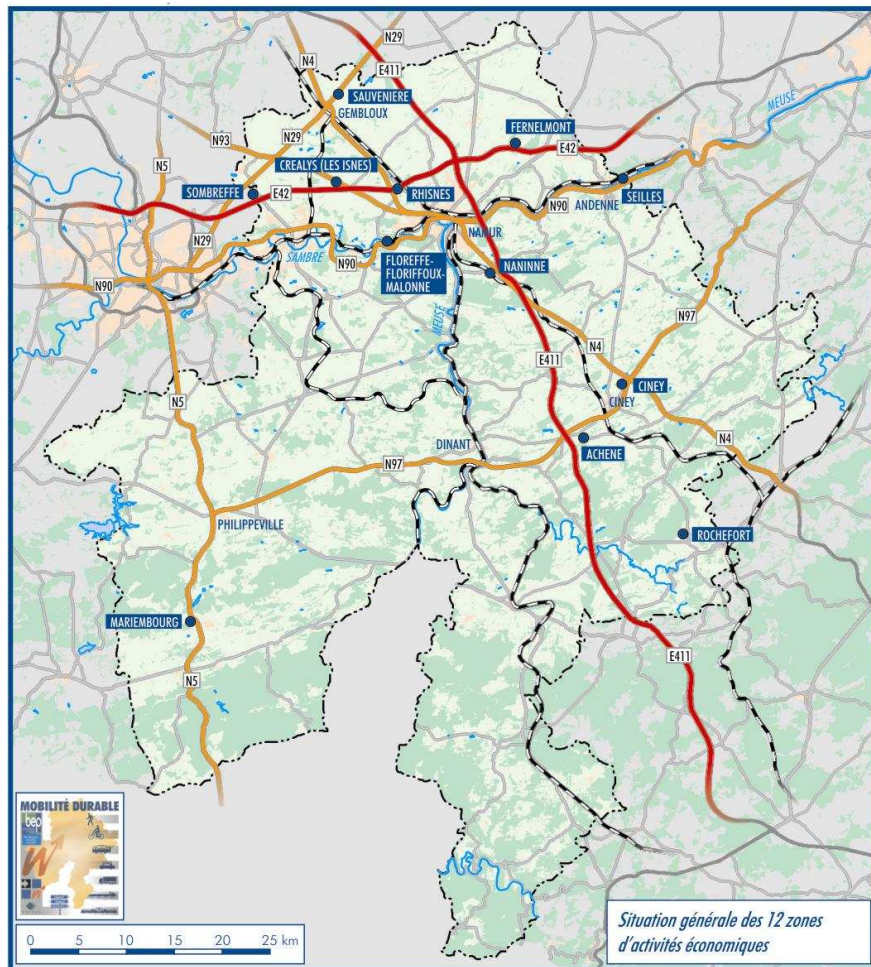
Photo n° 5: Interagri – pratique bimodale (eau-route)	81
---	----

LES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

1. PRÉAMBULE

1.1. Cadre de l'étude

La Région wallonne et le Bureau Economique de la Province de Namur, dans le cadre de la Charte de partenariat conclue entre le Gouvernement wallon et le Conseil Economique et Social de la Région wallonne (CESRW), en collaboration avec les sociétés de transport public et les cellules de mobilité de l'UWE, de la FGTB et de la CSC, ont confié au bureau d'étude TRITEL la conception du plan de mobilité de 12 zones d'activité économique de la Province de Namur : Sauvenière (Gembloux), Rhisnes, Créalys (Les Isnes), Sombreffe, Naninne, Seilles, Fernelmont, Rochefort, Mariembourg, Achêne, Ciney et Malonne, Floreffe, Floriffoux (les 3 dernières formant une seule zone).



Carte n° 1: Situation des zones d'activité économique

Le Bureau Economique de la Province de Namur gère au total 24 zones d'activité économique industrielle, artisanale ou mixte.

L'étude a posé un diagnostic pour les 12 zones d'activité susmentionnées. Ces zones sont implantées sur 8 communes différentes et représentent une superficie totale de 1.013 hectares. 541 entreprises y sont installées occupant ainsi 8.792 personnes. La plus petite zone (Seilles) a une superficie égale à environ 42,4 Ha et la plus grande (Ciney), 120 Ha.

1.2. Objectifs de l'étude

Il s'agit d'un rappel des objectifs de l'étude déjà identifiés dans le rapport de phase 1.

Toute société industrialisée doit aujourd'hui faire face à un accroissement du trafic. La croissance de l'économie sous-tend en effet la croissance de la demande en

transport. Les temps de déplacements sont de plus en plus difficiles à estimer, l'engorgement des routes de plus en plus problématique... Or, sans le transport, les relations entre les personnes et/ou les unités de productions seraient impossibles.

Cette étude vise ainsi à identifier des propositions en vue de rationaliser les déplacements et obtenir un équilibre entre offre et demande de transport et désengorger les routes.

Cette étude repose sur trois objectifs principaux :

- mobilité durable: favoriser la mobilité à long terme en rationalisant les besoins en mobilité en optimisant les infrastructures existantes, les relations entre pôles d'activité économique et en diminuant le nombre de déplacements motorisés;
- socio-économique: améliorer l'accessibilité des sites, entre autres, pour les personnes ne disposant pas d'une voiture ;
- environnemental: diminuer les nuisances atmosphériques et sonores.

1.3. Calendrier de l'étude

Le projet a débuté le 1^{er} mars 2005 pour une durée d'un an. L'enquête « entreprise » a été menée du 29 avril au 3 juin 2005. Le rapport de phase 1 s'est achevé en septembre 2005. L'enquête « travailleurs » a été réalisée du 15 août au 31 octobre. La deuxième phase s'est terminée en janvier 2006.

1.4. Objectifs de ce rapport

Décrire la *mobilité* des parcs d'activité économique implique de connaître, d'une part, la demande de transport et, d'autre part, l'offre de transport. Dans la phase 1 de l'étude, l'enquête auprès des entreprises et les relevés sur le terrain ont permis de déterminer les profils de mobilité et les profils d'accessibilité des 12 zones d'activité économique.

A l'issue de cette phase, un certain nombre de demandes souhaitées par les entreprises ont été traduites sous forme de mesures implicites. Celles-ci ont été formulées par les sociétés de 7 zones d'activité ayant également obtenu les meilleurs taux de participation. C'est pourquoi, à l'issue du diagnostic, le Comité d'Accompagnement a pris la décision de recentrer la phase 2 de l'étude sur ces 7 zones d'activité économique à savoir : Sauvenière, Créalys, Sombreffe, Naninne, Rhisnes, Floreffe/Malonne/Floriffoux et Achêne. Ces zones se caractérisent également par une forte concentration de main-d'œuvre et d'entreprises.

La phase 2 de l'étude a permis de valider les constats de la phase 1 et évaluer la véracité des mesures implicites auprès des travailleurs. L'enquête « travailleurs » réalisée dans les 7 zones d'activité susmentionnées a mis en exergue la propension

des travailleurs à envisager un mode alternatif à la voiture. Le Comité d'Accompagnement a ensuite sélectionner les mesures sur base de leur degré de pertinence, d'acceptation, de facilité d'exécution et de rapport coût-bénéfice.

Le rapport de phase 3 aborde ainsi ces mesures, en premier lieu, de manière transversale (certaines touchant plusieurs zones d'activités) et, en second lieu, par zone. Afin d'expliquer le cheminement qui a conduit à retenir telle ou telle mesure, l'accessibilité et l'organisation de la mobilité est résumée pour les 12 parcs.

L'enquête 'entreprise' a permis d'identifier en profondeur l'organisation de la mobilité sur les différents sites. Les horaires de travail, lieu de domicile et mode de déplacements seront ainsi abordés pour chaque zone d'activité. Les particularités des parcs seront également mises en exergue. Seuls les graphiques du rapport de phase 2 présentant les modes de déplacement des travailleurs seront repris. Les alternatives à la voiture ont été analysées dans le cadre de l'enquête réalisée auprès des travailleurs. Les modes alternatifs potentiels et le plan de programmation des actions ne sont ainsi pas abordés pour les 5 zones non retenues à l'issue de la phase 1 à savoir Fernelmont, Seilles, Mariembourg, Ciney et Rochefort. Par ailleurs, étant donné qu'aucune entreprise de la zone de Seilles n'a souhaité répondre à l'enquête « entreprise », seule l'accessibilité de ce parc est décrite.

Les mesures implicites (ou demande des entreprises) traduites en mesures potentielles (sur base des demandes des travailleurs) ont joué le rôle de fil conducteur tout au long de cette étude. Le rapport de phase 3 reprenant les mesures validées par le Comité d'Accompagnement vise à décrire la mise en œuvre des mesures, le calendrier d'exécution, l'organisme/direction responsables et éventuels partenaires ainsi qu'une estimation du coût de la mesure. Les lettres officielles des membres du Comité d'Accompagnement de l'étude sont reprises en annexe 1 et les coordonnées des principaux acteurs et intervenants dans l'étude en annexe 2.

2. LES MESURES TRANSVERSALES

La mobilité devient un enjeu majeur des sociétés industrialisées. Conscient de cette problématique, le(s) gouvernement(s) vise(nt), par le biais d'enquêtes (enquête sur les ménages, enquête fédérale, obligation de réaliser un plan de transport d'entreprises, Mobilpol,...), à établir un diagnostic des déplacements en Belgique. L'objectif premier étant de conscientiser les entreprises en promouvant une mobilité durable et en mettant en place un certain nombre d'incitants fiscaux et autres (fiches d'accessibilité,...).

Ce plan de mobilité ou plan de transport d'entreprise est un outil mis à la disposition des entreprises. Celui-ci propose toute une série de mesures qui seront prises en charge par les partenaires de cette étude. Cependant, sans le soutien actif des entreprises et des travailleurs, cette étude ne portera pas les fruits escomptés. Les entreprises sont ainsi également invitées à prendre certaines mesures dont quelques exemples sont présentés ci-dessous.

Les critères d'implantation des entreprises (voir rapport de phase 1) démontrent l'importance de l'accessibilité des zones d'activité économique située généralement à proximité de grands axes routiers. Le terreau des zones d'activité économique est ainsi propice à la voiture. Seul un changement profond des mentalités pourra conduire à un transfert modal au profit d'un mode alternatif.

Les mesures exposées sont qualifiées de transversales étant donné qu'elles peuvent être implémentées sur plusieurs zones.

Les mesures peuvent être de différents ordres à savoir:

- des mesures 'hard' (liées aux équipements, à l'infrastructure,...) ;
- des mesures d'organisation (adaptation des horaires en fonction des heures d'arrivée des transports publics, tenir compte de facilités cyclistes lors de la construction de nouveaux bâtiments, organisation des réunions le plus possible en interne,...) ;
- des mesures financières (indemnisation plus élevée des frais de transport public,...),
- des mesures d'information (fiches d'accessibilité, réunion Taxistop,...), promotion ou sensibilisation (ventes de titre de transport au sein de l'entreprise, participation à la semaine de la mobilité, loterie hebdomadaire pour les utilisateurs des modes de transport durable,...).

Les mesures peuvent également être *individuelles* ou *collectives*, *incitatives* (places de stationnement réservées aux covoitureurs,...) ou *contraignantes* (stationnement payant pour les automobilistes en solo,...), *externes* (mesures fiscales fédérales,...)

ou *internes* (nomination d'un coordinateur de mobilité, télétravail, flexibilité des horaires,...) aux entreprises.

La liste des mesures transversales ci-après vise à répondre aux réalités du terrain en tenant compte des besoins existants. Cette liste n'est bien entendu pas exhaustive et n'aborde pas nécessairement tous les aspects liés à la mobilité. C'est ainsi qu'un aperçu est donné sur l'information-sensibilisation-promotion, les modes alternatifs (covoiturage, transport collectif et modes doux), la signalisation, l'implantation de commerces de proximité et services et quelques exemples ou pistes de réflexion pouvant être suivies par les entreprises.

Plus de détails sont fournis lors de l'analyse des modes potentiels par zone.

2.1. L'information-sensibilisation-promotion

Les mesures d'information, de promotion et de sensibilisation sont à mettre en œuvre tout au long du processus d'implémentation des actions (avant-pendant et après) et concernent ainsi toutes les zones d'activité. Elles sont la condition première, la pierre d'achoppement pour obtenir le soutien des travailleurs et employeurs d'autant plus que le terreau des zones d'activité économique est peu propice à un transfert modal. Sur les 12 zones étudiées, 4 ne sont accessibles qu'en voiture, les taux de participation aux enquêtes sont faibles, les entreprises ne constatent pas de problème majeur de mobilité et les travailleurs sont peu enclins à envisager un transfert modal.

Or une volonté de transfert modal au profit d'une autre mode que la voiture privée est intrinsèque à un changement de mentalité.

Le Bureau Economique de la Province de Namur serait ainsi amené à nommer un coordinateur de mobilité qui serait un des relais de l'information auprès des travailleurs et entreprises (en coopération avec les syndicats et tous les partenaires de cette étude) et du suivi de l'implémentation des mesures.

2.2. Le covoiturage (car-pool)

Le covoiturage est le partage d'un même véhicule par au moins deux travailleurs (d'une même entreprise ou non) pour exécuter une partie ou l'entièreté des déplacements domicile-travail. Outre les avantages fiscaux, il offre une certaine convivialité, confort (moins de stress, plus de repos pour celui qui ne conduit pas), une plus grande ponctualité et permet de diminuer le trafic sur les routes.

Depuis la réforme fiscale de 2002-2003, le covoiturage est repris sous la rubrique « transport collectif ». Tant les utilisateurs d'un transport collectif organisé par l'employeur que l'employeur en lui-même peuvent ainsi obtenir une exonération d'impôt intéressante. Si le travailleur opte pour une déduction forfaitaire (équivalent

à un abonnement hebdomadaire de train en première classe), un accord (individuel ou collectif) devra être signé avec l'employeur (ou groupe d'employeurs).

La formule de covoiturage peut s'organiser de différentes manières. Le travailleur s'arrange avec ses collègues, le travailleur s'inscrit en tant que particulier à la base centrale de covoiturage de taxistop, l'entreprise crée sa propre base de données et propose en interne le covoiturage, l'entreprise se coordonne avec les autres sociétés de la zone, l'entreprise s'inscrit individuellement à la base de données de covoiturage de Taxistop ou toutes les entreprises d'une même zone s'inscrivent à la base de donnée centrale de Taxistop.

Taxistop est un service mis en place pour aider les travailleurs et entreprises à trouver un partenaire de route et partager les frais de route. En décembre 2005, la base de données centrale belge comptait déjà plus de 34.000 adhérents. L'inscription est payante pour les entreprises.

La pratique du covoiturage est-elle envisageable sur les zones d'activité?

Parmi les différentes alternatives à la voiture qui ont été proposées dans le cadre de l'enquête « travailleurs » réalisées auprès des 7 zones sélectionnées, le covoiturage rencontre la volonté du plus grand nombre de travailleurs tous sites confondus.

Les travailleurs de quatre zones d'activité économique ont marqué davantage leur intérêt pour cette alternative à savoir :

- Achêne : plus grande propension - 72% à savoir 21 travailleurs – condition principale : un horaire plus stable ;
- Rhisnes 72% des répondants à savoir 79 travailleurs – condition principale : un remboursement des frais plus important ;
- Créalys 70% des répondants à savoir 150 travailleurs – condition principale : l'assurance de pouvoir rentrer à la maison;
- et Sombreffe 70% des répondants à savoir 41 travailleurs – conditions principales : l'assurance de pouvoir rentrer à la maison et un remboursement des frais plus important.

Ces chiffres donnent le potentiel exact de covoitureurs sans prise en compte des covoitureurs actuels. Plus de détails sont donnés dans le chapitre suivant sur les mesures sélectionnées par zone puisque l'intérêt des travailleurs n'est pas le seul facteur à prendre en compte lors de la mise en place d'une telle mesure. Force est de constater que ce sont les parcs non accessibles ou les moins accessibles en transport public où le besoin en covoiturage se fait le plus sentir.

Sous réserve d'une analyse fine des coûts, le Bureau Economique de la Province de Namur pourrait participer à l'inscription d'une ou plusieurs zones à une centrale de covoiturage.

Chaque entreprise peut également apporter sa contribution en nommant un coordinateur de mobilité qui serait, entre autres, responsable du suivi des inscriptions à la base de donnée, de la recherche d'un partenaire de route lorsque le chauffeur habituel fait défaut, d'informer les covoitureurs sur les mesures fiscales,... Les entreprises peuvent encore intervenir en réservant des places de stationnement plus près de l'entrée de l'entreprise pour les covoitureurs,...

2.3. Le transport collectif

Dans les nouveaux contrats de gestion, les TEC doivent devenir les fédérateurs de tous les acteurs de la mobilité (UWE, syndicats, taxistop, SNCB,...). Il est prévu qu'un avenant au contrat de gestion détermine les modalités de mise en œuvre de ce management. L'idée poursuivie serait notamment la participation à des financements de services spéciaux réguliers spécialisés avec une période probatoire d'un an.

Les travailleurs des zones d'activité suivantes pourraient envisager un transfert modal au profit du bus :

- Rhisnes : plus grande propension - 67% à savoir 88 travailleurs mais Rhisnes est caractérisée par une grande dispersion des travailleurs (sauf sur Namur mais liaison ferroviaire) et le plus haut taux de travailleurs à temps partiels et en équipe. De nouvelles liaisons ne peuvent ainsi pas être envisagées.
- Sauvenière : 52% des répondants à savoir 28 travailleurs mais la majorité habite à ± 20 km ce qui représente une distance trop longue que pour être parcourue en bus. La liaison entre la gare de Gembloux et la zone de Sauvenière est primordiale dans un objectif de mobilité durable. Comparé aux autres zones d'activité, la ligne 148a desservant le parc dispose déjà d'une fréquence raisonnable. Le TEC Brabant wallon doit également tenir compte de contraintes telles que la desserte des écoles et les autres correspondances à assurer. Cette liaison peut, par ailleurs, également être parcourue à pied ou en vélo.
- Créalys : parc inaccessible en transport public (depuis janvier 2006), 48% des répondants seraient intéressés (115 travailleurs) mais grande dispersion des domiciles et nombreuses conditions formulées.

La solution est dès lors le développement de 'navette à la demande' (telle proposée sur Créalys) pour ces sites avec un partenariat entre la Région, le BEP, les entreprises,... Pour Créalys, la demande a été formulée par les travailleurs/entreprises et le BEP. Il s'agirait d'une expérience-pilote de partenariat prise en charge par la Région pour une période probatoire d'un an. Les entreprises et le BEP seront ensuite invités à prendre le relais.

A la demande des travailleurs du parc d'Achêne, des abris bus seront installés.

2.4. Les modes doux

Le vélo est un mode économique, fiscalement intéressant tant pour le travailleur que l'employeur, soucieux de l'environnement et procurant des avantages non négligeables en terme de qualité de vie. Pour motiver les travailleurs d'utiliser le vélo, l'accueil est important : stationnement de préférence couvert avec des arceaux en U renversé pour attacher le cadenas, vestiaires et douches, entretien gratuit des vélos,...

Dans un contexte de zone d'activité située le long de grand axes routiers, le vélo doit cependant davantage s'inscrire dans une complémentarité train-vélo. En effet, les distances domicile-travail sont trop longues (selon l'enquête, moyenne située entre 25 et 35 km selon les parcs) et toutes les zones ne sont pas accessibles via des pistes cyclables. Il faut également noter que toutes les zones ne se situent pas à proximité d'une gare. Le relief vallonné de la Province de Namur joue également sur le choix du travailleur.

L'enquête 'travailleurs' a ainsi sondé l'intérêt de la mise à disposition gratuite d'un vélo par l'entreprise à partir de la gare la plus proche du lieu de travail.

Les résultats les plus prometteurs sont obtenus sur deux sites :

- Sauvenière : plus grande propension - 30% à savoir 16 personnes – principale condition : itinéraire cyclables de meilleure qualité et plus sûrs
- Rhisnes : 28% des répondants à savoir 36 travailleurs – principales conditions : itinéraire cyclable de meilleure qualité et plus sûrs et des vestiaires et des douches.

Quant aux piétons (et personnes à mobilité réduite), plusieurs tronçons de route ont été identifiés comme non sécurisés et devant ainsi faire l'objet d'un réaménagement. Il s'agit de la N4 à Naninne, la N29 à Sauvenière et la route de Suarlée à Rhisnes. Les liaisons entre les gares de Naninne et Rhisnes et leurs zones d'activité respectives seront également améliorées dans un objectif de sécurité routière.

Pour les aménagements piétons à l'intérieur de la zone, le BEP peut demander une intervention financière à la Direction de l'Équipement des Zones Industrielles (DEZI).

2.5. La signalisation

Le diagnostic de la phase 1 a mis en avant un certain nombre de lacunes pour l'ensemble des zones au niveau de la signalisation routière (reprise ponctuellement par zone) et de la signalisation du BEP (problème de lisibilité des panneaux, confusion entre numéro de parcelle et de boîte aux lettres, ...). La signalisation routière devrait être améliorée sur les sites de Sombreffe et

Floreffe/Malonne/Floriffoux. Le BEP souhaite la mise en place d'une réflexion sur la signalisation interne et collaboration avec le MET et/ou les communes y compris pour l'aménagement d'emplacements de stationnement pour la lecture des infos relatives aux entreprises.

La DEZI (Direction de l'Équipement des Zones Industrielles) subventionne des équipements dans les zones d'activités économiques dont certains peuvent aider à améliorer l'accessibilité et la mobilité et ceci dans le cadre du Décret du 11 mars 2004 relatif aux infrastructures d'accueil des activités économiques et son arrêté d'application du 21 octobre 2004. Les projets sont présentés par les intercommunales de développement économique qui en sont les maîtres d'œuvre. Un budget d'1.000.000 € à répartir entre les intercommunales est ainsi disponible dans le cadre d'un financement alternatif des zones prioritaires et des budgets de développement durable des activités économiques.

2.6. Commerces de proximité et services dans la zone

De nombreuses entreprises ont demandé l'installation de commerces de proximité et de services dans la zone. Cette mesure permettra de diminuer le nombre de déplacements pendant les trajets domicile-travail et les pauses des travailleurs.

Cette demande a été prise en compte par le BEP et un centre de services auxiliaires et une crèche sont en construction sur le parc de Créalys.

2.7. Quelques exemples de mesures internes aux entreprises

Le télétravail

Le télétravail requière une certaine autonomie dans le travail et touche ainsi principalement les employés du secteur tertiaire. Le télétravail peut s'effectuer à la maison ou tous autres lieux (principalement dans un contexte de nouvelles technologies en pleine expansion) et dans des bureaux satellites. Le travailleur y gagne en temps et en coût de transport. Quant à l'employeur, les bénéfices sont une réduction des frais d'indemnisation, plus de places de disponibles au travail,...

Cette mesure n'a, cependant, pas été retenue par les employeurs lors de l'enquête « entreprise ».

La flexibilité des horaires

De nombreuses entreprises ont déjà adopté un système horaire permettant aux travailleurs de se déplacer en dehors des heures de pointe. Les travailleurs sont moins stressés et les risques d'accident diminués.

Cette solution avait également été proposée dans l'enquête mais n'a pas retenu l'attention des employeurs.

Le car-sharing ou location d'une voiture à la carte

Le car-sharing consiste à partager une voiture mise en location par une société, en l'occurrence Cambio, offrant une grande flexibilité au niveau des formalités administratives (une seule inscription, réservation 1 heure à l'avance, temps de location et km parcourus pris en compte,...). Le car-sharing est une alternative occasionnelle à la voiture personnelle pour les déplacements domicile-travail mais également les déplacements privés. Elle évite l'achat d'une voiture de société/de service supplémentaire pour les entreprises et l'achat d'une nouvelle voiture pour un particulier.

Cambio couvre toute la Belgique. Environ 1.000 entreprises y sont inscrites. Les voitures sont dispersées sur des places de stationnement réservées à cet effet généralement près des lieux d'habitation et à proximité d'un arrêt de transport public. En Wallonie, les stations Cambio sont situées à Namur, Louvain-la-Neuve et Liège. Il s'agit ainsi d'une solution pour une entreprise à condition de disposer d'une station Cambio à proximité.

3. LES MESURES SÉLECTIONNÉES PAR ZONE

3.1. SAUVENIERE

3.1.1. L'accessibilité de la zone

La zone économique de Sauvenière, située de part et d'autre de la N29, est aisément accessible depuis la A4 (E411) – sortie 11 Gembloux (6 km). La Chaussée de Tirlemont constitue un axe important pour rejoindre Gembloux. La zone d'activité économique dispose de 4 entrées. Les entrées/sorties 3 et 4 sont régulées par un feu tricolore. La vitesse sur la N29 est inadaptée au niveau des entrées/sorties 1 et 2 disposant d'un triangle (B1). Le diagnostic de phase 1 avait ainsi mis en évidence que les sorties des véhicules (principalement des longs charrois) sont dangereuses.

Au niveau de la signalisation, outre l'absence de panneau de limitation de vitesse sur toute la N29, on notera également la confusion engendrée par la double appellation du site «Gembloux» et «Sauvenière», la profusion des panneaux directionnels indiquant le nom des entreprises, l'absence d'arrêt possible sans gêner la circulation et la confusion entre numéro de boîte aux lettres et numéro de parcelle.

En ce qui concerne les itinéraires cyclables, les abords de la zone sont bien aménagés. En effet, les nationales 4 et 29 sont dotées d'une piste cyclable latérale des deux côtés et sur toute la longueur. De plus, une route (RAVEL) parallèle à la N29 permet de relier directement la zone à la gare de Gembloux en passant par un chemin de campagne. Le vélo peut ainsi être considéré comme mode alternatif potentiel à la voiture.

Au niveau de l'accessibilité en transport public, on notera que la gare de Gembloux située à environ 2 km est un nœud de transit important pour accéder à la zone. 6 lignes de bus et 2 lignes de train (L161 et L144) passent par Gembloux. Cependant, on notera qu'une seule ligne de bus 148a (Gembloux-Landen) dessert la zone à raison de 5 bus aux heures de pointe du matin (7h00-10h00) et 7 bus aux heures de pointe du soir (16h00-19h00).

Les traversées piétonnes sont inexistantes sur la N29 (y compris à hauteur des arrêts de bus et au carrefour à feux).

3.1.2. L'organisation de la mobilité

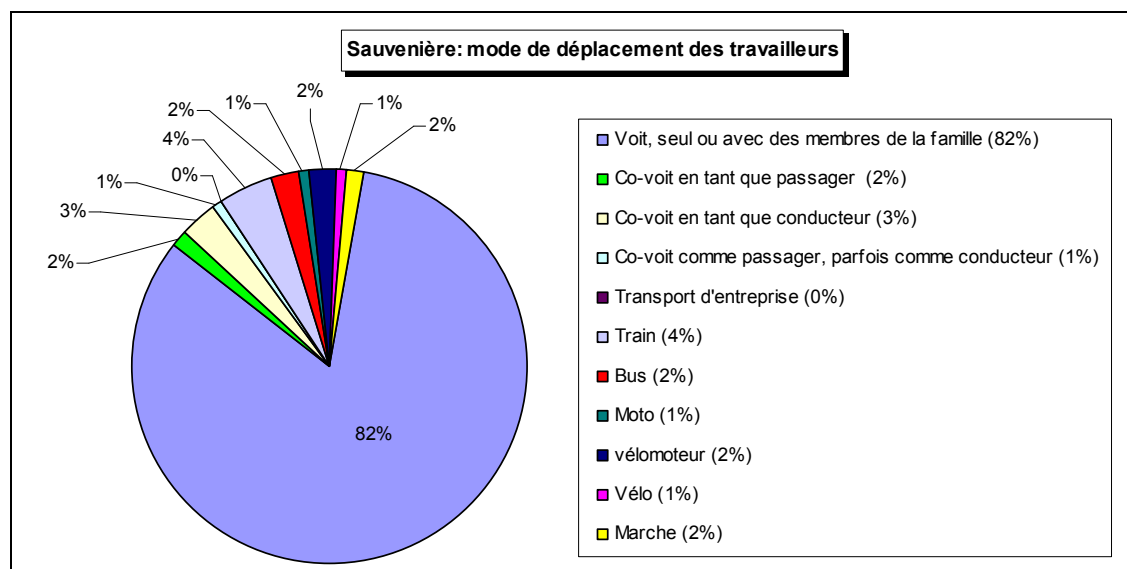
La majorité des travailleurs arrivent entre 7h30 et 9h00 avec une pointe à 8h30 et repartent entre 16h30 et 17h30 avec une pointe à 17h00.

En moyenne, tous modes confondus, les travailleurs ayant répondu aux enquêtes habitent à une distance de 28 km et mettent 31 minutes pour se rendre sur leur lieu de travail (aller simple de porte à porte).

Dans le rapport de phase 1, la carte des domiciles montrait que la grande majorité des travailleurs de Sauvenière habitent à Namur, Gembloux, Franière et Ham-Sur-Sambre. On constatait encore que la concentration des lieux de domicile est beaucoup plus importante au Sud du parc qu'au Nord. Les autres lieux de domiciles sont éparpillés principalement dans la Province du Brabant wallon.

Concernant les modes de déplacements des travailleurs, il est utile de rappeler qu'il faut entendre par 'principal', le mode de déplacement utilisé par les travailleurs pour parcourir la plus grande distance. Le train peut ainsi être indiqué comme mode de déplacement principal bien qu'il soit obligatoirement complété par un ou plusieurs autres modes de déplacement (marche, vélo, bus, voiture,...) non représenté dans le graphique ci-dessous.

Au total, le graphique représente 133 travailleurs sur les 744 présents sur la zone à savoir 18%.



Graphique 1: Mode de déplacement des travailleurs de Sauvenière

Près de 90% des travailleurs se rendent sur le parc d'activité en voiture. 6% de ceux-ci pratiquent le covoiturage. Les 10% restants utilisent le train, le bus, le vélo, le vélomoteur, la moto ou la marche pour se rendre sur leur lieu de travail.

Il ressort que le bus est utilisé par 2% des répondants. Quant au train, il achemine 4% des travailleurs. Ceux-ci utilisent ensuite le bus pour rejoindre la zone. Il faut cependant noter que le PICM de Gembloux, Chastre, Perwez, Walhain et Sombreffe indiquait que 20% des travailleurs se rendaient en transport public sur leur lieu de travail.

3.1.3. Les modes alternatifs potentiels

Le tableau ci-dessous présente en valeur absolue la propension des travailleurs à utiliser un mode alternatif à la voiture privée à savoir le bus, le vélo/train et le covoiturage. La question relative au potentiel vélo portait sur la mise à disposition gratuite d'un vélo par l'entreprise entre la gare la plus proche et le lieu de travail. Les questions étaient formulées de telle manière à ce qu'un travailleur puisse cocher les trois modes.

Le tableau reprend ainsi le nombre de travailleurs utilisant actuellement ce mode (Actuel), prêt à l'utiliser sans conditions (Prosp sans cond) et prêt à l'utiliser moyennant un certain nombre de conditions (Prosp avec cond). La dernière colonne donne le nombre de personnes ne souhaitant en aucune manière envisager ce mode pour se rendre sur son lieu de travail.

54 réponses	ACTUEL	OUI		NON
		Prosp (sans cond)	Prosp (avec cond)	
Bus	3	6	22	26
Vélo/train	5	7	9	38
Covoiturage	5	17	21	16

Tableau 1: Les modes prospectifs potentiels des travailleurs de Sauvenière

On constate, comme pour l'ensemble des sites analysés, que le covoiturage rencontre le plus vif succès auprès des travailleurs.

Les 22 personnes envisageant d'abandonner la voiture au profit du bus sous certaines conditions souhaitent majoritairement de meilleures connexions entre la maison, la gare (ou l'arrêt d'autobus) et le lieu de travail. Le deuxième critère retenu porte sur les horaires du bus qui doivent être en concordance avec les heures de travail. Cette condition rejoint la volonté des entreprises qui avaient à 67 % demandé une amélioration de la fréquence des bus. Il faut encore noter que la ligne de bus actuelle (148a – Gembloux-Landen) correspond aux heures d'arrivées et de départs des travailleurs. Cependant, les zones de couverture des arrêts ne

sont pas suffisantes. Comparé aux autres zones d'activité, la fréquence des bus est satisfaisante mais pourrait être améliorée dans un objectif de mobilité durable.

Seulement 30% des travailleurs seraient prêts à utiliser un vélo entre la gare et le lieu de travail. Néanmoins, la moitié n'émet pas de conditions. Comparé aux autres zones d'activité, les travailleurs de Sauvenière sont les plus intéressés. Les travailleurs envisageant d'utiliser le vélo sous certaines conditions souhaitent des itinéraires cyclables de meilleure qualité et plus sûrs sur le chemin du travail. L'amélioration de l'infrastructure externe à la zone était également demandée par 67% des entreprises.

Bien que l'utilisation du vélo présente certaines limites (cfr météo, physique des travailleurs, distance,...) et rencontrant un faible nombre d'adeptes, il doit être envisagé comme une alternative à la voiture entre la gare de Gembloux et la zone. La zone d'activité est bordée par un réseau cyclable de qualité. La N29 dispose d'une piste cyclable dans les 2 sens. Le site est également directement accessible depuis la gare de Gembloux sans passer par la Ch. de Tirlemont. On notera encore que la gare est équipée de parkings destinés aux vélos. Et qu'il ressort de l'enquête que la moitié des entreprises ayant répondu disposent d'un local réservé aux vélos et d'un vestiaire équipé de douches. La majorité des entreprises pointe l'éloignement des domiciles des travailleurs rendant le site difficilement accessible en vélo.

L'utilisation du vélo sur le site de Sauvenière doit ainsi être envisagée en combinaison avec le train et le potentiel qu'offre la gare de Gembloux à cet égard.

La gare de Gembloux, située à ± 2 km, joue en effet un rôle essentiel lorsqu'on envisage une mobilité durable et l'abandon de la voiture particulière au profit d'un mode alternatif tel que le vélo ou le bus.

Quant au covoiturage, au total, 70% des travailleurs font ou sont prêts à le pratiquer. Seulement la moitié de ceux-ci émet des conditions. Principalement, deux conditions sont 'affichées' par les travailleurs : l'assurance de pouvoir rentrer à la maison et un remboursement des frais plus élevé.

Il ressortait du rapport de phase 2 que les automobilistes 'en solo' qui ne souhaitent pas abandonner leur voiture n'habitent généralement pas près d'une ligne de bus. Il mettait encore en avant que les habitants au Nord de la zone d'activité désirent davantage un transfert modal mais ne disposent pas d'autres possibilités que le covoiturage étant donné les distances et l'absence de ligne de transport public rejoignant Gembloux. On remarque également que les travailleurs habitant le long de la ligne 32 (Gembloux-Namur) sont plus enclins à envisager un autre mode de transport que la voiture.

3.1.4. Le plan de programmation des actions

Le plan de programmation des actions pour la zone économique de Sauvenière est repris en annexe 1.

La priorité y est donnée à l'amélioration de la liaison entre la gare de Gembloux et la zone. En effet, Sauvenière est une des rares zones jouissant de la proximité d'un centre urbain, la ville de Gembloux disposant d'une gare en liaison directe avec Namur et Bruxelles. Plusieurs possibilités sont ainsi envisagées pour rejoindre la gare : le bus (148a), le vélo et le transport d'entreprise.

Le BEP envisage de participer à l'étude du potentiel de la mise en place d'un transport d'entreprise.

La deuxième action retenue vise l'amélioration des cheminements piétons sur la N29

La troisième mesure ambitionne l'adaptation de la signalisation des entreprises. Le BEP développe une réflexion novatrice utilisant l'interface Internet afin de faciliter l'accessibilité aux zones d'activité. Le BEP peut également faire appel aux subsides à la DEZI dans le cadre des zones prioritaires et dans le cadre des budgets de développement durable des activités économiques.

Sauvenière : Plan de programmation des actions

N°	Actions	Responsable(s)	Partenaire(s)	Délai (de x à x)	Sources de financement	Budget disponible
1a	Etudier le potentiel vélo entre la gare de Gembloux et le parc	BEP-entreprises	SNCB -syndicats-D311	2007-2008		
1b	Mettre à disposition des vélos à la gare de Gembloux – projet 'Smart bike'	SNCB	Commune de Gembloux-BEP-entreprises-D311			
1c	Etudier le potentiel transport d'entreprise entre la gare de Gembloux et le parc	BEP	Syndicats-D311-entreprises		BEP EXPA	
2	Améliorer les cheminements piétons, entre autres, par l'installation de feux piétons bicolores aux entrées/sorties 1 et 2 et l'aménagement d'une traversée piétons au droit de l'extension	D131	BEP-DGEE-DGATLP	À partir 2008		
3a	Améliorer la signalisation des entreprises	BEP	DEZI	2006-2007	BEP EXPA-DEZI	
3b	Prévoir un stationnement pour la lecture des informations	BEP	DEZI	2006-2007	BEP EXPA-DEZI	

3.2. CREALYS

3.2.1. L'accessibilité de la zone

Le parc scientifique de Créalys est situé le long de la N93 et directement accessible depuis l'autoroute E42 – sortie 13 (Spy). Créalys est à mi-chemin entre Sombreffe (9 km) et Namur (12 km). Le site dispose d'une entrée principale indiquée dès la sortie de l'autoroute. On notera que le carrefour entre la N93 et la N912 a un indice d'insécurité relativement élevé. Le Ministère de l'Équipement et des Transports envisage la construction d'un rond-point à ce niveau.

Le site est encore en pleine phase de développement. Trois ronds-points sont d'ores et déjà construits à l'intérieur du parc et des passages piétons ont été marqués au sol. Cependant, l'enquête relève, qu'un tiers des entreprises ayant répondu, souhaitent plus de traversées piétonnes sécurisées (passages piétons et trottoirs). Il ressort également de l'enquête que les ronds-points internes au site (1 bande) sont trop étroits pour les poids-lourds.

Créalys dispose d'une signalisation des entreprises différente des autres parcs. En effet, à l'entrée, deux panneaux indiquant la localisation des entreprises sont consultables sur le bas-côté. Le premier attribue une couleur à chaque rue et précise les entreprises situées dans chacune de ces rues. Le second, quant à lui, ne reprend plus que les noms des rues et la couleur qui leur a été attribuée. Le système est clair. À l'intérieur du site, ce système de signalisation par couleur se poursuit à chaque croisement (avec les noms de rues et la couleur).

En ce qui concerne les itinéraires cyclables, la zone ne dispose pas de pistes cyclables. Cependant, on notera que la N4, le tronçon de la N904 de Namur à son intersection avec la N4 et la partie de la N958 située entre la N4 et la N93 sont équipés de pistes cyclables. Il y a également un projet qui consiste à relier Namur à Temploux via la N93.

La gare la plus proche de la ZAE est la gare de Mazy (+/- 5 km depuis l'entrée principale). Un piéton met environ 70 minutes et un cycliste 17 minutes pour rejoindre l'entrée du parc. Toutefois, il faut constater qu'aujourd'hui, il n'existe ni cheminement piéton, ni piste cyclable reliant la gare et le parc. De plus, ce trajet est fortement vallonné et rend l'utilisation du vélo peu attrayante. La gare de Mazy se situe par ailleurs sur la ligne 144 entre les gares de Gembloux et de Jemeppe-sur-Sambre. Il n'y a ainsi pas de train direct vers Namur. La gare est desservie par 2 trains à l'heure de pointe du matin (8-9h) et 2 trains à l'heure de pointe du soir (17-18h) soit un train par heure et direction.

Jusqu'au 31 décembre 2005, le site de Créalys était traversé par une ligne de bus (ligne 73 : Namur – Les Isnes). Trois arrêts se situaient à l'intérieur du parc. Cette ligne desservait le parc à raison de 2 bus pendant les heures de pointe du matin (7h-

10h00) et 2 bus pendant les heures de pointe du soir (16h-19h00). Le temps de parcours entre Namur (Gare des autobus) et Créalys (Lejeune) était de 24 minutes. Des négociations sont en cours pour remplacer la ligne 73 par une « navette à la demande ». Il y a 2 autres lignes de bus (lignes 23 et 144a) qui passent par le village de Les Isnes en empruntant la rue du Saucin, longeant la partie Est du parc.

La plupart des entreprises considèrent que la desserte est/était insuffisante et inadaptée aux besoins.

3.2.2. L'organisation de la mobilité

Abordons, tout d'abord, les horaires de travail.

Les arrivées ont lieu entre 7h00 et 9h00 avec une pointe à 8h30 et les départs entre 15h00 et 19h00 avec une pointe entre 17h00 et 17h30. Les heures d'arrivée et de départ sont ainsi plus étalées que sur certains parcs.

Créalys se différencie également largement par rapport aux autres parcs au niveau du nombre de travailleurs disposant d'un horaire libre. Il ressort en effet de l'enquête que 61% des travailleurs (soit 151 répondants sur 246) disposent d'un horaire libre et 38% d'un horaire fixe. L'enquête « travailleurs » révèle encore qu'un nombre relativement élevé de travailleurs ne se rendent pas tous les jours sur leur lieu de travail (28%). Deux raisons principales ressortent à savoir les travailleurs qui se rendent directement chez le client et, dans une moindre mesure, les travailleurs à temps partiel. La plupart des travailleurs (44%) ne passent pas par l'entreprise à raison de quelques fois par mois. Cependant, 25% des travailleurs ne se rendent pas sur leur lieu de travail à raison d'une fois par semaine et 19% à raison de trois fois par semaine.

Comparé aux autres parcs, le nombre de travailleurs qui se déplacent pendant les pauses est faible ce qui s'explique, entre autres, par le fait que Créalys n'est pas à proximité directe de commerces et ne jouit ainsi pas de l'attractivité d'une ville comme Gembloux pour le parc de Sauvenière. Le parc de Créalys ne répond cependant pas aux besoins des travailleurs et des entreprises puisque 87% de ces dernières demandent l'implantation de services dans la zone.

Créalys affiche également le plus haut taux de travailleurs disposant d'une voiture de société.

Au niveau des distances parcourues, les travailleurs mettent environ 30 minutes pour se rendre sur leur lieu de travail pour une distance moyenne de 34 km (aller simple de porte à porte).

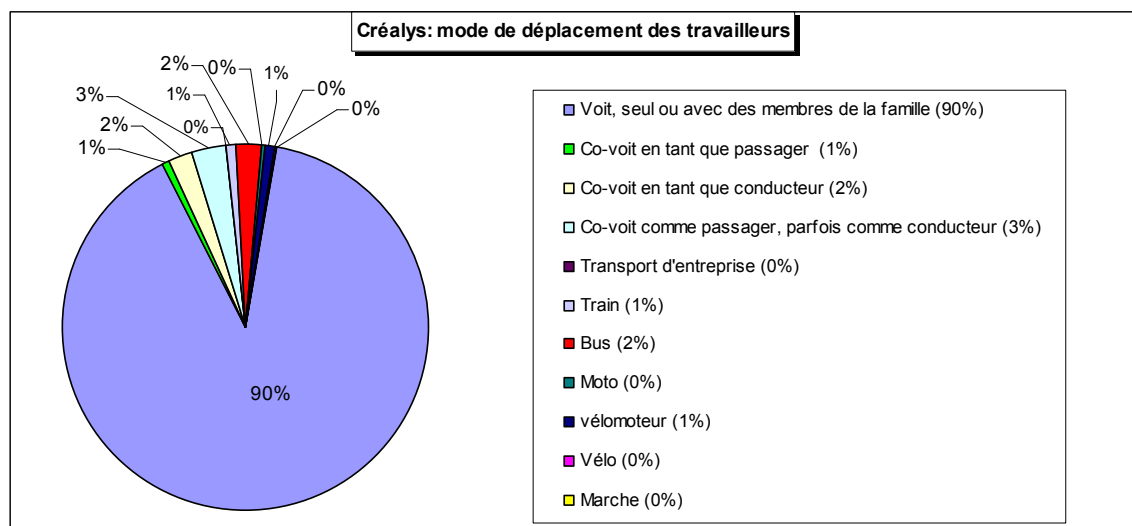
Le parc de Créalys est caractérisé par une très grande dispersion des lieux de domicile des travailleurs. En effet, même si la concentration la plus forte est à et autour de Namur, on constate qu'un grand nombre de travailleurs habitent dans le

Brabant wallon (Wavre, Ottignies et Louvain-la-Neuve), dans et autour de Charleroi et dans et autour de Liège. Certains travailleurs logent également dans la Province du Brabant flamand et dans la Région de Bruxelles-Capitale. On notera encore que 2 travailleurs ont leur domicile en Hollande et 2 autres dans la région de Tournai.

Comment les travailleurs se rendent-ils sur le parc de Créalys ?

A la question sur les modes principaux utilisés, 269 réponses ont été prises en compte ce qui représente un taux de participation de 29%.

Il ressort des enquêtes que 96% des travailleurs se rendent sur le parc d'activité en voiture. Parmi ces 96%, 6% pratiquent le covoiturage. Le reste des travailleurs (4%) utilise le bus (2%), le train (1%) et le vélomoteur (1%).



Graphique 2 : Mode de déplacement des travailleurs de Créalys

3.2.3. Les modes alternatifs potentiels

Le tableau ci-dessous présente en valeur absolue la propension des travailleurs à utiliser un mode alternatif à la voiture privée à savoir le bus, le vélo/train et le covoiturage. La question relative au potentiel vélo portait sur la mise à disposition gratuite d'un vélo par l'entreprise entre la gare la plus proche et le lieu de travail. Les questions étaient formulées de telle manière à ce qu'un travailleur puisse cocher les trois modes.

Le tableau reprend ainsi le nombre de travailleurs utilisant actuellement ce mode (Actuel), prêt à l'utiliser sans conditions (Prosp sans cond) et prêt à l'utiliser moyennant un certain nombre de conditions (Prosp avec cond). La dernière

colonne donne le nombre de personnes ne souhaitant en aucune manière envisager ce mode pour se rendre sur son lieu de travail.

238 réponses	ACTUEL	OUI		NON
		Prosp (sans cond)	Prosp (avec cond)	
Bus	5	3	112	123
Vélo/train	2	8	47	183
Covoiturage	16	61	105	72

Tableau 2: Les modes prospectifs potentiels des travailleurs de Créalys

A la question 'si une nouvelle ligne de bus était créée sur le parc d'activité économique, l'utiliserez-vous', les travailleurs ont répondu majoritairement (52%), non. Il reste ainsi 48 % de travailleurs susceptibles d'utiliser le bus. La majorité des travailleurs émettent un certain nombre de conditions. Ils souhaitent prioritairement des horaires qui s'accordent mieux avec leurs horaires de travail.

Ces conditions sont aujourd'hui d'autant plus hypothétiques que la seule ligne de bus (73 Namur-Les Isnes) passant par la zone est supprimée depuis le 1^{er} janvier 2006. La faible fréquentation explique la fermeture de la ligne. Il ressortait cependant de l'enquête 'employeur' que 79% des entreprises (soit 15 entreprises sur 19) désiraient une augmentation de la fréquence des bus. Plus de 70% des employeurs constatent que les dessertes en transport public sont insuffisantes et 50% des entreprises estiment qu'elles sont inadaptées aux besoins de l'entreprise.

La ligne dispose d'un bon potentiel mais la fréquence des bus est nettement insuffisante pour être attractive auprès des travailleurs. 1 bus arrive à Créalys à 7h47 et 8h47 et 1 bus quitte le parc à 16h59 et 17h59 vers Namur.

Une solution de 'navette à la demande' pourrait être envisagée (voir également les mesures transversales).

En ce qui concerne l'utilisation du vélo pour les trajets entre la gare la plus proche et la zone d'activité, ce mode ne peut être envisagé comme une alternative. En effet, d'une part, la distance à la gare et le terrain vallonné sont des obstacles à son utilisation et d'autre part, le potentiel vélo (23%=55 travailleurs) est trop faible. Rappelons également que les alentours de la zone ne disposent pas de pistes cyclables.

Le covoiturage reste ainsi la mesure la plus envisageable par les travailleurs.

26% des travailleurs (soit 61 travailleurs) seraient prêts à pratiquer le covoiturage sans conditions. Pour les potentiels covoitureurs requérant un certain nombre de conditions (44% soit 105 travailleurs), l'assurance de pouvoir rentrer à la maison est le

critère principal. Sur les 7 zones étudiées, Créalys compte ainsi en valeur absolue le plus grand nombre de covoitureurs potentiels.

L'enquête menée auprès des entreprises mettait également en avant que 47% de celles-ci souhaitent l'adhésion à une banque de données centrale pour la zone, 32% aimeraient favoriser le covoiturage avec d'autres entreprises de la zone et 26% des sociétés seraient prêtes à créer leur propre base de données.

Sur les cartes représentant les domiciles des travailleurs et leurs modes prospectifs (voir rapport de phase 2), on constate un certain regroupement des travailleurs pratiquant ou souhaitant pratiquer le covoiturage ce qui faciliterait l'implémentation de cette mesure.

3.2.4. *Le plan de programmation des actions*

Sur base du diagnostic (phase 1) et de la propension des travailleurs à envisager un mode alternatif (phase 2), quatre mesures ont été retenues par le Comité d'Accompagnement de l'étude. Elles sont présentées ci-dessous selon l'ordre de priorité accordé.

La mesure qui devrait être mise en place cette année et financée par la Région est la mise en place d'une navette de transport collectif qui viendrait remplacer la ligne 73. A l'heure actuelle, l'intérêt des travailleurs et des entreprises est sondé et des négociations sont en cours. La taille et l'itinéraire de cette navette ne sont ainsi pas encore décidés.

La deuxième action qui devrait être entreprise est la promotion du covoiturage et l'inscription de l'ensemble de la zone à la base de données de Taxisop.

La troisième action porte sur l'ouverture du parc à des commerces et services. Un centre de services auxiliaires est en construction et une crèche est en projet.

Enfin, la signalisation du parc sera revue et un emplacement dédié à la lecture des informations sera prévu. Ces deux projets peuvent faire l'objet d'un financement de la part de la DEZI.

Créalys : Plan de programmation des actions

<u>N°</u>	<u>Actions</u>	<u>Responsable(s)</u>	<u>Partenaire(s)</u>	<u>Délai (de x à x)</u>	<u>Sources de financement</u>	<u>Budget disponible</u>
1a	Etudier le potentiel d'une 'navette à la demande'	BEP-entreprises	D311-syndicats-Région-TEC Namur-Luxembourg	En cours	Entreprises-Région	
1b	Mettre en place une 'navette à la demande'	BEP-entreprises	TEC Namur-Luxembourg	Mai 2006 (?) - 31-12-2006	TEC-Région-entreprises	
2a	Promouvoir le covoiturage auprès des entreprises et des travailleurs – informations	BEP-Syndicats-UWE	Taxistop	À partir de 2006		
2b	Inscrire l'ensemble des entreprises de la zone à la centrale de covoiturage Taxistop	BEP	Entreprises	2006-2007	BEP EXPA	
3	Ouvrir le parc à des commerces de proximité et des services	BEP	DEZI	En cours	BEP EXPA - DEZI	500.000 €
4a	Améliorer la signalisation des entreprises	BEP	DEZI	2007	BEP EXPA - DEZI	

4b	Prévoir un stationnement pour la lecture des informations	BEP	DEZI	2007	BEP EXPA - DEZI	
----	---	-----	------	------	-----------------	--

3.3. SOMBREFFE

3.3.1. L'accessibilité de la zone

La zone d'activité économique de Sombreffe, située le long de la N98, est directement accessible depuis l'autoroute E42 – sortie 14 (Gembloux- Sombreffe). Le site est à 21 km de Namur et à 24 km de Charleroi. Ce tronçon a fait récemment l'objet de travaux de réaménagement étant donné les indices d'insécurité sur la N98, la N912, et la N90. Deux nouveaux ronds-points ont ainsi été aménagés.

À l'intérieur de la zone, le revêtement du sol est en 'mauvais état' et l'absence de marquage au sol incite à une augmentation de la vitesse sur de longues et larges voiries. Le site accueille également un centre de tri pour les papiers – cartons, les PMC et les déchets verts. Ces derniers sont triés et compostés sur place. Les résidus issus du tri sont évacués par camion à destination du centre d'enfouissement technique de Mont-Saint-Guibert. De l'enquête et des contacts téléphoniques avec les entreprises implantées sur le site, il est ressorti que le transport de ces déchets occasionne des nuisances (déchets légers jonchés sur les voiries,...).

La construction d'une double piste cyclable en site propre sur la N98 le long de la zone d'activité est envisagée par le MET. Cette piste cyclable relierait la piste cyclable existante de la N273 en liaison avec le RAVeL de Ligny à Sombreffe. En ce qui concerne le RAVeL, il est prévu d'une part, de le prolonger vers le Nord jusque Fleurus, et d'autre part, vers le Sud jusque Gembloux.

Le site de Sombreffe n'est pas directement desservi par les transports publics. Cependant, 2 lignes de bus : 70 (Sombreffe – Sambreville) et 147a (Gembloux – Tamines) passent par le carrefour « quatre bras » (N29, N273 et N98) situé à 1,2 km de l'entrée Nord du site. Un piéton met donc environ 17 minutes pour rejoindre l'entrée Nord du site depuis le carrefour précité.

La gare de Fleurus est trop éloignée du parc pour envisager un transfert modal.

3.3.2. L'organisation de la mobilité

Pour comprendre comment s'organise la mobilité sur la zone économique de Sombreffe, seulement certains aspects seront résumés dans ce chapitre à savoir : les horaires de travail, les distances domicile-travail, les lieux de domicile et les modes de déplacements des travailleurs. La mobilité et ses multiples facettes sont détaillées dans les rapports de phase 1 et 2.

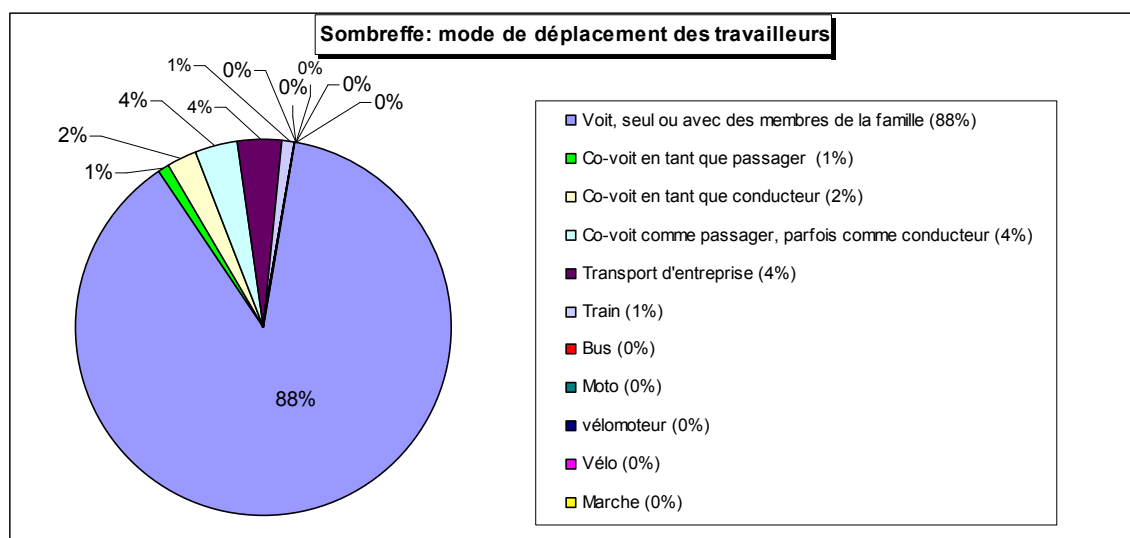
Les heures d'arrivées et de départs des travailleurs sont fort groupées. Les travailleurs arrivent entre 7h30 et 8h00 avec une pointe à 8h00 et repartent entre 16h00 et 17h00.

En moyenne, les travailleurs de Sombreffe ayant répondu à l'enquête réalisent 27 km en 23 minutes (aller simple de porte à porte).

On constate une certaine dispersion des domiciles des travailleurs entre la zone et Charleroi et entre la zone et Namur. Une faible concentration des travailleurs est observée à Charleroi, Namur, Ligny et Sombreffe.

Au niveau des modes de déplacements, 82 travailleurs ont été pris en compte dans le graphique ci-dessous ce qui représente un taux de participation de 10%. La voiture reste le mode principal utilisé par 94% des travailleurs pour se rendre sur leur lieu de travail. Parmi ces travailleurs, 7% pratiquent le covoiturage. Le transport d'entreprise représente 4% des déplacements.

Sombreffe n'est pas accessible en transport public. Les gares de Fleurus et Ligny sont également trop éloignées. Les modes doux ne sont pas utilisés par les travailleurs.



Graphique 3 : Mode de déplacement des travailleurs de Sombreffe

3.3.3. Les modes alternatifs potentiels

Le tableau ci-dessous présente en valeur absolue la propension des travailleurs à utiliser un mode alternatif à la voiture en solo à savoir le bus, le vélo/train et le covoiturage. La question relative au potentiel vélo portait sur la mise à disposition gratuite d'un vélo par l'entreprise entre la gare la plus proche et le lieu de travail. Les questions étaient formulées de telle manière à ce qu'un travailleur puisse cocher les trois modes.

Le tableau reprend ainsi le nombre de travailleurs utilisant actuellement ce mode (Actuel), prêt à l'utiliser sans conditions (Prosp sans cond) et prêt à l'utiliser moyennant un certain nombre de conditions (Prosp avec cond). La dernière colonne donne le nombre de personnes ne souhaitant en aucune manière envisager ce mode pour se rendre sur son lieu de travail. Le travailleur était invité à cocher une seule proposition.

67 réponses	ACTUEL	OUI		NON
		Prosp (sans cond)	Prosp (avec cond)	
Bus	0	2	30	35
Vélo/train	1	3	12	52
Covoiturage	6	25	22	20

Tableau 3: Les modes prospectifs potentiels des travailleurs de Sombreffe

Il ressort que le parc de Sombreffe (comme celui de Rhisnes) est le plus volontaire à envisager l'abandon de la voiture au profit d'un autre mode.

48% des travailleurs seraient prêts à emprunter le bus si une ligne desservait la zone. Les 30 répondants envisageant d'abandonner la voiture au profit du bus moyennant des conditions souhaitent majoritairement des horaires qui s'accordent mieux avec leurs heures de travail. Pour rappel, Sombreffe n'est actuellement pas accessible en transport public. La ligne la plus proche (147a Gembloux-Tamines) se situe à 1,2 km de l'entrée Nord du parc. Les gares de Fleurus et Ligny sont également trop éloignées. Aucune demande de la part des entreprises n'est formulée en faveur des transports publics. Par ailleurs le rapport de phase 2 révèle que les travailleurs envisageant un transfert modal au profit du bus ne sont pas nécessairement le long d'une ligne de transport public et sont dispersés dans une zone de 20 km au Sud de la zone. Il semble ainsi préférable de favoriser une 'navette à la demande' que la prolongation ou la mise en place éventuelle d'une ligne de transport public. Par ailleurs, il ressortait également de l'enquête 'employeur' que 50% des entreprises souhaitaient l'organisation d'un transport collectif avec d'autres entreprises de la zone.

Quant au vélo, il n'est actuellement pas utilisé par les travailleurs ayant répondu aux enquêtes. Seulement 22% seraient prêts à se rendre au travail en vélo moyennant un certain nombre de conditions. Deux conditions principales sont ainsi affichées à savoir des itinéraires de meilleure qualité et plus sûrs sur le chemin du travail et un remboursement des km ou autres stimulants financiers. 75% des entreprises souhaitent également une amélioration de l'infrastructure cyclable externe et 50% des entreprises demandent une amélioration de l'infrastructure cyclable interne. 75% des entreprises ont cependant répondu que le domicile des travailleurs était trop éloigné pour envisager l'utilisation du vélo et ne souhaitent ainsi prendre aucune mesure en faveur du vélo. Pour rappel, le MET envisage la construction d'une piste cyclable protégée sur la N98.

Vu les distances domicile-travail, travail-gares et le faible potentiel cycliste, ce mode ne peut être envisagé comme une alternative pour les déplacements domicile-travail.

Au niveau du covoiturage, il est intéressant de constater que la majorité des travailleurs (25) ne requièrent aucune condition. Les 22 autres ont majoritairement porté leur choix sur l'assurance de pouvoir rentrer à la maison. Le rapport de phase 2 a mis en avant que la majorité des covoitureurs actuels ou volontaires habitent à Charleroi. Le covoiturage apparaît ainsi comme la meilleure alternative à la voiture en solo.

3.3.4. *Le plan de programmation des actions*

La première action retenue par le Comité d'Accompagnement porte sur la promotion du covoiturage auprès des travailleurs et des entreprises.

La deuxième action vise à rendre la zone plus accessible. Les enquêtes ont mis en avant la difficulté de mettre en place de nouvelles lignes de transport public étant donné la dispersion des travailleurs. Elles ont également révélé que 50% des entreprises souhaitaient l'organisation d'un transport collectif avec les autres entreprises de la zone. Le BEP souhaite ainsi étudier l'opportunité et le potentiel d'une 'navette à la demande'.

La troisième action porte sur l'amélioration de la signalisation horizontale et verticale à l'intérieur de la zone.

La DEZI dispose de budget pour les aménagements à l'intérieur d'une zone d'activité économique dans le cadre des zones prioritaires et dans le cadre des budgets de développement durable des activités économiques.

Sombreffe : Plan de programmation des actions

<u>N°</u>	<u>Actions</u>	<u>Responsable(s)</u>	<u>Partenaire(s)</u>	<u>Délai (de x à x)</u>	<u>Sources de financement</u>	<u>Budget disponible</u>
1a	Promouvoir le covoiturage auprès des entreprises et des travailleurs – informations	BEP	Syndicats-Taxistop-UWE			
1b	Inscrire l'ensemble des entreprises de la zone à la centrale de covoiturage Taxistop	BEP	Entreprises			
2	Etudier le potentiel d'une 'navette à la demande'	BEP	D311-TEC Namur-Luxembourg-TEC Charleroi-Région-entreprises-syndicats			
3	Améliorer de la signalisation horizontale et verticale à l'intérieur de la zone	BEP-Commune de Sombreffe	DEZI		BEP-DEZI	

3.4. NANINNE

3.4.1. L'accessibilité de la zone

La zone d'activité économique de Naninne, située le long de la N4, est directement accessible depuis l'autoroute E411 – sortie 16 (Wierde). Le zoning se situe au Sud de Namur (7 km). Le trafic sur la N4 est dense et la vitesse est élevée et inadaptée (limitation : 90 km/h) et ceci, d'autant plus, que le site dispose de 4 entrées - sorties débouchant sur cette voirie. D'ailleurs, plus d'un quart des entreprises ayant répondu à l'enquête font le constat que la circulation est dangereuse de et vers l'entreprise. La N4 a cependant été récemment réaménagée. Elle dispose de 2 bandes de circulation, d'une bande de « tourne à gauche » et d'une piste cyclable de chaque côté. Le tourne à gauche dispose d'îlots directionnels. On peut encore déplorer l'absence de passage piétons sur le tronçon de la N4 longeant le site, et ceci malgré les arrêts de bus (DLM et SAN) des lignes 42 et 66.

Au total, le site dispose de 6 entrées, dont 4 sont situées le long de la N4. Les entrées n°1, 2 et 3 font partie de « Naninne Nord » alors que l'entrée n°4 représente la partie « Naninne Sud ». On peut également accéder au site via la Rue de Jausse (au Sud de la ZAE). Cette entrée souffre d'un important trafic de transit. En effet, l'interdiction de tourner à gauche au niveau du carrefour du Quinaux provoque, à cet endroit, un contournement de ce dernier débouchant dans la N4 via l'entrée-sortie n°4.

En ce qui concerne la signalisation des entreprises, chaque entrée dispose d'un grand panneau attribuant à chaque entreprise, située dans cette partie du parc d'activité, un numéro permettant de la localiser. Ce système est efficace, compte tenu que les panneaux ne sont pas trop chargés car les noms des différentes entreprises sont répartis sur les 4 entrées – sorties.

Au niveau des transports publics, le site de Naninne est traversé par une ligne de bus (ligne 89 : Namur – Naninne). Deux arrêts sont situés à l'intérieur du zoning (Zoning, DLM). Cette ligne dessert le zoning à raison d'un bus aux HPM et de 2 bus aux HPS. Le temps de parcours entre Namur (Place de la station) et le site (arrêt Zoning) est de 20 minutes. Deux autres lignes de bus (lignes 42 et 66) passent le long du parc d'activité via la N4.

Il est apparu dans le cadre de l'enquête que plus d'un quart des entreprises mentionne que la desserte est insuffisante.

La gare la plus proche de la ZAE est la gare de Naninne (+/- 1,5 km du site). On peut estimer qu'un piéton met 21 minutes et un cycliste 5 minutes pour rejoindre le site. On notera que les guichets de cette gare sont fermés depuis le 10-05-2005.

La gare de Naninne est située sur la ligne 162 et est desservie par trois trains à l'heure de pointe du matin (8-9h) et 3 trains à l'heure de pointe du soir (17-18h).

3.4.2. L'organisation de la mobilité

Le fort étalement des heures d'arrivées et des heures de départs des travailleurs est une des caractéristiques de la zone d'activité de Naninne. Les arrivées ont lieu entre 7h00 et 9h00 et les départs entre 16h00 et 18h00. Cependant, 70% des travailleurs arrivent entre 8h00 et 8h30 et 60% des travailleurs partent entre 16h30 et 17h00. On notera encore un plus grand étalement des départs le vendredi entre 15h00 et 18h00.

Comparé aux autres parcs, Naninne se distingue encore au niveau du nombre de travailleurs qui se déplacent pendant les pauses. En effet, seulement 24% des répondants ne se déplacent jamais. Naninne comptabilise également le plus grand nombre de travailleurs combinant, tous les jours, leurs déplacements avec d'autres activités pendant les déplacements domicile-travail. La proximité des commerces environnants explique ces déplacements.

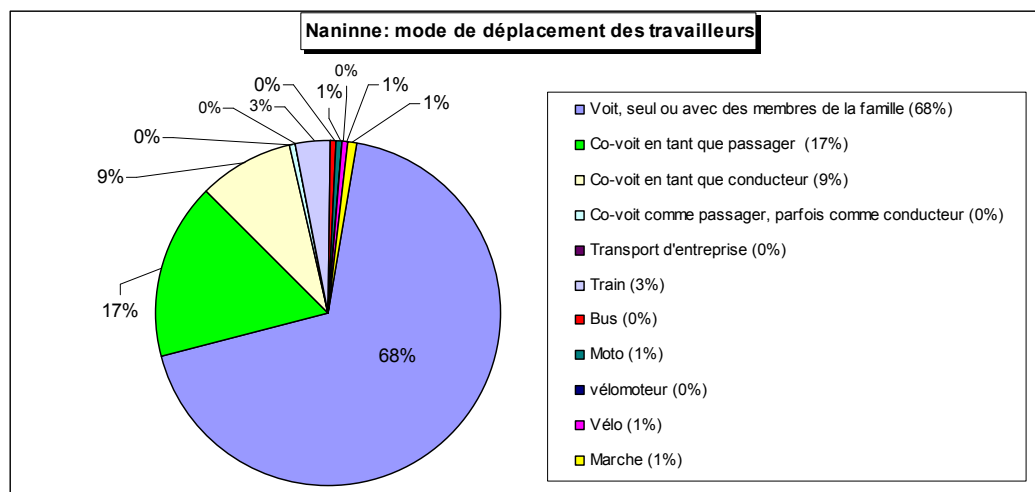
En moyenne, les 128 travailleurs ayant répondu à l'enquête habitent à une distance de 25 km du parc et mettent 24 minutes pour s'y rendre (aller simple de porte à porte).

Dans le rapport de phase 1, la carte domicile-travail est caractérisée par une dispersion des travailleurs tout autour de la zone d'activité de Naninne. Cette carte représentait le domicile de 356 travailleurs. On assiste néanmoins à une concentration des domiciles à Namur, Gesves et Profondeville.

Au niveau du mode de déplacement, au total, le graphique ci-dessous représente 430 travailleurs sur les 1.509 présents sur le site ce qui donne un taux de participation de 28%.

Il ressort ainsi que 94% des répondants se rendent sur le parc d'activité en voiture. Il faut encore noter que ce pourcentage prend en compte 26% de travailleurs pratiquant le covoiturage. Naninne rassemble ainsi le plus grand nombre de covoitureurs.

Les 6% restant utilise le train (3%), la moto (1%), le vélo (1%) ou se rendent à pied (1%) sur leur lieu de travail. Pour rappel, la question portait sur le mode principal de déplacement à savoir le moyen de transport utilisé pour parcourir la plus grande distance.



Graphique 4 : Mode de déplacement des travailleurs de Naninne

3.4.3. Les modes alternatifs potentiels

Le tableau ci-dessous présente en valeur absolue la propension des travailleurs à utiliser un mode alternatif à la voiture en solo à savoir le bus, le vélo/train et le covoiturage. La question relative au potentiel vélo portait sur la mise à disposition gratuite d'un vélo par l'entreprise entre la gare la plus proche et le lieu de travail. Les questions étaient formulées de telle manière à ce qu'un travailleur puisse cocher les trois modes.

Le tableau reprend ainsi le nombre de travailleurs utilisant actuellement ce mode (Actuel), prêt à l'utiliser sans conditions (Prosp sans cond) et prêt à l'utiliser moyennant un certain nombre de conditions (Prosp avec cond). La dernière colonne donne le nombre de personnes ne souhaitant en aucune manière envisager ce mode pour se rendre sur son lieu de travail. Le travailleur était invité à cocher une seule proposition.

118 réponses	ACTUEL	OUI		NON
		Prosp (sans cond)	Prosp (avec cond)	
Bus	2	3	46	71
Vélo/train	3	4	12	102
Covoiturage	5	28	48	42

Tableau 4: Les modes prospectifs potentiels des travailleurs de Naninne

A la question portant sur la mise en service d'une nouvelle ligne de bus, les travailleurs ont répondu majoritairement (59%), non. Naninne est un des sites les plus aisément accessibles en transport public. Or, on constate que le nombre de

travailleurs empruntant le bus ou intéressé par une nouvelle ligne de bus est limité. Il reste 41 % des répondants susceptibles d'utiliser le bus moyennant un certain nombre de conditions. Ces travailleurs réclament, entre autres, des horaires de bus qui correspondent à leurs heures de travail. Ces demandes sont également soutenues par 50% des entreprises souhaitant une amélioration de la fréquence des bus. Pour rappel, malgré le grand étalement des heures de travail, on constatait que 70% des travailleurs arrivent entre 8h00 et 8h30 et 60% des travailleurs partent entre 16h30 et 17h00

Le parc est actuellement desservi par 3 lignes de bus : 89 (Namur-Naninne), 42 (Seilles-Namur) et 66 (Namur-Ciney). Seul le bus 89 dessert l'intérieur du zoning. Le bus 42 ne passe pas par le zoning dans le sens Namur vers Seilles et il n'y a aucun bus 42 le soir.

Les horaires des bus ne correspondent pas aux heures d'arrivée et de départ des travailleurs mais sont en concordance avec les horaires scolaires. En effet, le matin, il y a 1 bus 89 (Namur=>Naninne) à 7h32, 1 bus 42 à 7h24 (Seilles=>Namur), 1 bus 66 à 7h34 (Ciney=>Namur) et 1 bus 66 à 8h11 (Namur=>Ciney). Le soir, il y a 1 bus 89 (Namur=>Naninne) à 16h08 et 17h13, 1 bus 66 (Ciney=>Namur) à 16h14 et 1 bus 66 (Namur=>Ciney) à 16h56 et 17h56. La fréquence est ainsi trop faible et les zones de couverture des arrêts ne sont pas suffisamment larges. Pour rappel, les arrêts de bus des lignes 42 et 66 sont situés sur la N4 et impliquent la traversée de 5 bandes de circulation (vitesse maximale autorisée 90 km/h) sans passage à piétons.

Il est encore intéressant de constater que les travailleurs souhaitant pratiquer le covoiturage et prendre le bus habitent la plupart à et autour de Namur.

Le vélo est utilisé par une minorité de travailleurs à savoir 3 sur 430 répondants. Parmi les 7 parcs étudiés, Naninne affiche le plus grand nombre de travailleurs non enclin à utiliser le vélo. En effet, seulement 13% seraient susceptibles d'utiliser un vélo entre la gare de Naninne et le lieu de travail. La gare de Naninne se situe cependant à $\pm$ 1,5 km de la zone. Elle est desservie par trois trains à l'heure de pointe du matin et 3 trains à l'heure de pointe du soir.

Quant au covoiturage, Naninne enregistre, à nouveau, un pourcentage relativement élevé de travailleurs ne souhaitant pas pratiquer le covoiturage. Naninne affiche cependant le plus grand nombre de covoitureurs actuels. Il reste ainsi 40% des répondants (48 travailleurs) susceptibles de pratiquer le covoiturage moyennant un certain nombre de conditions. Deux facteurs sont prépondérants pour les travailleurs à savoir l'assurance de pouvoir rentrer à la maison et des solutions pour effectuer des activités qu'ils combinent avec leurs déplacements domicile-travail.

3.4.4. Le plan de programmation des actions

Le Comité d'Accompagnement souhaite l'implémentation de 6 mesures sur la zone d'activité de Naninne.

La préoccupation principale porte sur le réaménagement des accès sur la N4. La N4 ayant fait récemment l'objet d'un réaménagement, cette mesure s'inscrit dans le long terme.

La promotion du covoiturage a ensuite été retenue. Le BEP souhaite augmenter le nombre de covoitureurs en participant à l'inscription de la zone à la base de données de Taxistop.

L'étude de l'opportunité et de la faisabilité de mettre en place un transport collectif concerne tant les entreprises de la zone que celles en dehors de celle-ci. De nombreuses sociétés sont en effet installées tout le long de la N4. Cette mesure vise, d'une part, à combler les faiblesses des transports publics et, d'autre part, à améliorer la liaison avec la gare de Naninne. La gare pourrait en effet être un des points de ralliement de la navette.

La quatrième action vise l'amélioration des cheminements piétons depuis la gare. La DEZI dispose d'un budget à répartir entre les intercommunales pour des aménagements à l'intérieur de la zone. Il s'agit d'un financement alternatif dans le cadre des zones prioritaires et dans le cadre des budgets de développement durable des zones d'activités économiques.

La signalisation a également été retenue. Il s'agit en effet d'améliorer la signalisation des entreprises en prévoyant entre autres un emplacement de stationnement pour la lecture des informations mais également d'améliorer la signalisation externe.

Le TEC ne jouissant actuellement pas de suffisamment de budget, l'aménagement d'arrêt de qualité s'inscrit dans le long terme.

Naninne : Plan de programmation des actions

N°	Actions	Responsable(s)	Partenaire(s)	Délai (de x à x)	Sources de financement	Budget disponible
1a	Réaménager la N4 pour faciliter les tourne-à-gauche	D131				
1b	Réaménager la N4 pour faciliter les traversées piétonnes	D131				
1c	Réaménager la N4 en installant un feu de trafic à hauteur de l'entrée principale pour réduire la vitesse et faciliter les traversées piétonnes	D131				
2a	Promouvoir le covoiturage auprès des entreprises et des travailleurs – informations	BEP	Syndicats-Taxistop-UWE			
2b	Inscrire l'ensemble des entreprises de la zone à la centrale de covoiturage Taxistop	BEP	Entreprises			
3	Etudier l'opportunité et la faisabilité de mettre en place un système de transport collectif organisé par les entreprises du parc et autres	BEP	D311-entreprises-syndicats			
4	Aménager les cheminements piétons depuis la gare	BEP-Commune	DGEE-DGATLP-DEZI			
5a	Améliorer la signalisation des entreprises	BEP				
5b	Améliorer la signalisation externe du zoning	Commune	BEP			
5c	Prévoir un stationnement pour la lecture des	BEP				

	informations					
6	Aménager des arrêts de bus de qualité	TEC	Commune-SRWT			

3.5. RHISNES

3.5.1. L'accessibilité de la zone

La zone d'activité économique de Rhisnes, située entre la N4 et la N904, est directement accessible depuis l'autoroute E42 – sortie 12 (Gembloux). Le « zoning de Rhisnes » est indiqué à plusieurs endroits comme étant le « zoning Namur ».

La N4 (au niveau de la ZAE) dispose de 2 x 2 bandes de circulation, d'une bande de tourne à gauche, d'une bande de tourne à droite et d'une piste cyclable de chaque côté. La limitation de vitesse (90 km/h) est inadaptée vu l'approche du carrefour (sortie du zoning) et les difficultés de traverser plusieurs bandes de circulation. Le feu de trafic à proximité de l'entrée/sortie de l'autoroute provoque également une remontée des files d'attente jusqu'à l'entrée du parc. La majorité des entreprises ayant répondu à l'enquête considèrent que la circulation de et vers le site est dangereuse. Les problèmes de sécurité routière constatés seront partiellement résolus par la construction de deux ronds-points de part et d'autre de l'autoroute. La route de Suarlée se brancherait sur ce rond-point (projet inscrit au programme de réserve 2006).

Quant à la N904 (au niveau de la ZAE), elle dispose d'une 1 bande de circulation dans chaque sens, d'une bande de tourne à gauche, d'une bande de tourne à droite et d'une piste cyclable de chaque côté. La limitation de vitesse est fixée à 70 km/h.

La nouvelle route de Suarlée qui relie les deux nationales est très large et ne dispose pas de marquage au sol. La limitation de vitesse (50 km/h) n'est pas respectée.

En ce qui concerne les itinéraires cyclables, l'enquête relève que la majorité des entreprises constatent qu'il y a « pas ou peu de pistes cyclables » et la moitié de celles-ci désirent une amélioration de l'infrastructure cyclable. La piste cyclable de la N4 est continue de Namur à Gembloux. Il y a également un projet pour poursuivre la piste cyclable de la N93 le long du tronçon reliant Temploux à Namur. Le site pourra donc être accessible (via la piste cyclable de la route de Floreffe) à partir de Temploux.

Au niveau des transports publics, le site de Rhisnes est desservi par une seule ligne de bus (ligne 32 : Namur – Gembloux). Un arrêt (Zoning industriel) est situé le long de la N904 au droit du parc d'activité. Cette ligne dessert l'arrêt précité à raison de 2 bus pendant les HPM et 2 bus pendant les HPS dans le sens Namur – Gembloux. Alors que dans le sens Gembloux – Namur, il n'y a qu'un bus aux HPM. Les temps de parcours entre Namur (Place de la station) et le site (arrêt Zoning industriel) et le site et Gembloux (La gare) sont respectivement de 14 minutes et 46 minutes. Dans le cadre de l'enquête, les entreprises ont relevé que la desserte est insuffisante et qu'il n'existe pas d'arrêt de bus suffisamment proche des entreprises.

La gare la plus proche de la ZAE est la gare de Rhisnes (+/- 800 m du parc d'activité) située le long de la ligne 161 reliant Bruxelles à Namur. Un piéton met ± 11 minutes et un cycliste ± 3 minutes pour rejoindre l'entrée du site.

3.5.2. L'organisation de la mobilité

Les horaires de travail ont joué un rôle important lors de la sélection des mesures principalement pour la zone d'activité de Rhisnes caractérisée par des arrivées et des départs tout au long de la journée. Ceci s'explique, entre autres, par le nombre de travailleurs à temps partiel (26%) et le nombre de travailleurs en équipe (33%). Rhisnes affiche ainsi le plus haut taux de travailleurs à temps partiels. Les horaires des travailleurs en équipe sont de 6h à 14h, de 14h à 22h et de 22h à 6h avec une tournante entre les équipes.

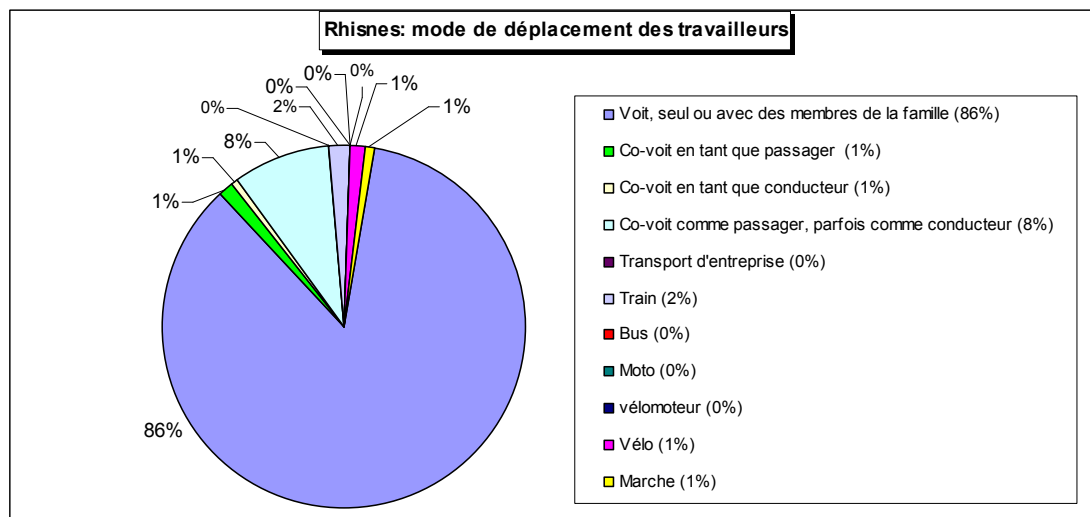
Les enquêtes révèlent ainsi que les tranches horaires principales, 8h-9h00, n'accueillent que 45% des travailleurs et 16h00-18h00, près de 50% des départs.

Lorsque l'on analyse les distances domicile-travail, on constate qu'en moyenne, les 135 répondants habitent à une distance de 25 km du parc et mettent 24 minutes pour s'y rendre (aller simple de porte à porte).

Dans le rapport de phase 1, la carte domicile-travail présentait une concentration massive des lieux de domicile des travailleurs dans un périmètre ne dépassant pas les 20 km. Cette carte représentait le domicile de 604 travailleurs. On assistait à une forte concentration à Namur, Jemeppe-sur-Sambre, Sambreville et Aiseau-presles.

Au niveau des modes de déplacements des travailleurs, 142 réponses ont été prises en compte ce qui représente un taux de participation de 15%.

Il ressort ainsi des enquêtes que 96% des travailleurs se rendent sur le parc d'activité en voiture. Parmi ces 96%, 10% pratiquent le covoiturage. Le reste des travailleurs (4%) utilise le train (2%) et le vélo (1%) et la marche à pied (1%).



Graphique 5 : Mode de déplacement des travailleurs de Rhisnes

3.5.3. Les modes alternatifs potentiels

Le tableau ci-dessous présente en valeur absolue la propension des travailleurs à utiliser un mode alternatif à la voiture en solo à savoir le bus, le vélo/train et le covoiturage. La question relative au potentiel vélo portait sur la mise à disposition gratuite d'un vélo par l'entreprise entre la gare la plus proche et le lieu de travail. Les questions étaient formulées de telle manière à ce qu'un travailleur puisse cocher les trois modes.

Le tableau reprend ainsi le nombre de travailleurs utilisant actuellement ce mode (Actuel), prêt à l'utiliser sans conditions (Prosp sans cond) et prêt à l'utiliser moyennant un certain nombre de conditions (Prosp avec cond). La dernière colonne donne le nombre de personnes ne souhaitant en aucune manière envisager ce mode pour se rendre sur son lieu de travail. Le travailleur était invité à cocher une seule proposition.

Les résultats aux trois alternatives proposées sont impressionnants puisque les travailleurs de Rhisnes, comparés aux autres parcs étudiés, affichent la plus grande volonté à un transfert modal. Cependant, la mise en application de mesures sera particulièrement difficile dans un contexte d'emploi à temps partiel et de travail en équipe.

131 réponses	ACTUEL	OUI		NON
		Prosp (sans cond)	Prosp (avec cond)	
Bus	0	8	80	43
Vélo/train	4	5	31	95
Covoiturage	15	41	53	37

Tableau 5: Les modes prospectifs potentiels des travailleurs de Rhisnes

Le bus est un mode alternatif à la voiture en solo pour 67% des répondants. 88 personnes seraient ainsi prêtes à emprunter le bus si une nouvelle ligne était créée sur le parc. Les travailleurs de Rhisnes sont ainsi les plus enclins à envisager un transfert modal au profit du bus.

80 répondants emprunteraient le bus uniquement si un certain nombre de conditions étaient réunies. 11 possibilités de réponse leur étaient offertes. Au total, 224 ont été cochées à savoir en moyenne 1,7 réponses par travailleur.

Le choix des travailleurs s'est porté majoritairement sur 5 possibilités. Ils souhaitent en priorité des horaires qui s'accordent mieux avec leurs heures de travail. Les employeurs n'ont, en revanche, formulé aucune demande par rapport aux transports publics.

Pour rappel (voir rapport de phase 1), le parc est actuellement desservi par une seule ligne de bus (ligne 32 : Namur-Gembloux). Un arrêt (Zoning industriel) est situé le long de la N904. Dans le sens Namur-Gembloux, le site est desservi à 7h34 et 8h44 et, le soir, 16h44 et 17h44. Dans l'autre sens, il n'y a qu'un seul bus le matin à 7h43 et pas de bus le soir. Les travailleurs habitant Namur sont ainsi dans l'impossibilité de retourner chez eux le soir. Le temps de parcours entre Namur et le zoning est de 14 minutes.

La gare de Rhisnes est située à $\pm$ 800m et est desservie depuis Namur par un train à 7h02, 7h27 et 8h10 à l'heure de pointe du matin et à 16h42, 17h12 et 17h47 le soir vers Namur. Le train met 6 minutes entre les deux gares.

Les travailleurs de Rhisnes habitent majoritairement Namur, Sambreville/Jemeppe-sur-Sambre et, dans une moindre mesure, Gembloux. Le train est ainsi une solution pour une majorité de travailleurs. Il ne faut cependant pas oublier que 26% des travailleurs occupent un temps partiel et que 33% des répondants travaillent en équipe.

Le vélo est actuellement utilisé par une minorité des répondants et 72% des travailleurs n'envisagent pas un transfert modal en faveur du vélo/train. Il reste ainsi 28% susceptibles d'utiliser le vélo dont 31 travailleurs moyennant un certain nombre de conditions. Les deux premières conditions affichées par les travailleurs sont 'des vestiaires et des douches pour les cyclistes' et 'des itinéraires cyclables de meilleure qualité et plus sûrs sur le chemin du travail' qui obtiennent le même nombre de

réponses. Dans l'enquête 'employeur', 50% des entreprises demandaient une amélioration de l'infrastructure cyclable externe à la zone et la création de nouvelles pistes cyclables.

94 personnes ont répondu être prêtes à pratiquer le covoiturage ce qui représente 72% des répondants. Avec Achêne, Rhisnes est ainsi le parc le plus demandeur au niveau de covoiturage. 53 répondants souhaitant pratiquer le covoiturage moyennant un certain nombre de conditions dont, entre autres, l'assurance de pouvoir rentrer à la maison.

3.5.4. Le plan de programmation des actions

Rhisnes jouit de la proximité de la gare de Rhisnes située sur la ligne 161 reliant Bruxelles à Namur. La priorité a ainsi été donnée à la liaison entre la gare et la zone par l'étude du potentiel de la mise à disposition de vélo à la gare, la mise en place d'un transport collectif et l'aménagement des cheminements piétons de et vers la gare. L'aménagement de la Route de Suarlée a également été retenu par les membres du Comité d'Accompagnement. Cette action pourrait être prise en compte lors de la construction des deux ronds-points sur la N4.

L'aménagement de cheminements piétons à l'intérieur de la zone pourrait faire l'objet d'un financement de la part de la DEZI.

Le principal employeur de la zone est également intéressé par le covoiturage. Le BEP pourrait ainsi participer à l'inscription de cette zone à la base de données de Taxistop.

La dernière action porte sur l'amélioration de la signalisation des entreprises.

Rhisnes : Plan de programmation des actions

N°	Actions	Responsable(s)	Partenaire(s)	Délai (de x à x)	Sources de financement	Budget disponible
1a	Etudier le potentiel d'une liaison vélo entre la gare de Rhisnes et le parc	BEP	SNCB-entreprises-syndicats-D311			
1b	Mettre à disposition des vélos à la gare de Rhisnes – projet 'Smart bike'	SNCB	Commune de Namur-BEP-entreprises			
2	Etudier l'opportunité et la faisabilité de mettre en place un système de transport collectif organisé par les entreprises du parc	BEP	D311-entreprises-syndicats			
3	Aménager la route de Suarlée (trottoir, traversée piétonnes,...)	Commune de Namur	BEP-DGATLP-D131			
4	Améliorer les cheminements piétons de et vers la gare	D131-Commune de Namur	BEP-DGATLP-DEZI		BEP-DEZI	
5a	Promouvoir le covoiturage auprès des entreprises et des travailleurs – informations	BEP	Syndicats-Taxistop-UWE			
5b	Inscrire l'ensemble des entreprises de la zone à la centrale de covoiturage Taxistop	BEP	Entreprises			
6	Améliorer la signalisation des entreprises	BEP	DEZI		BEP-DEZI	



TRITEL

3.6. FLOREFFE–FLORIFFOUX–MALONNE

3.6.1. L'accessibilité de la zone

L'accessibilité de cette zone d'activité a été détaillée dans le rapport de phase 1. Cette zone d'activité économique est subdivisée en 3 entités: le site de Floreffe (reprenant le parc industriel de Floreffe 10 et 17 et le parc industriel de Floreffe 3), le site de Floriffoux (reprenant le parc industriel de Floriffoux Nord et le parc industriel de Floriffoux Sud) et le site de Malonne.

Le parc industriel de Floreffe 10 et 11 se situe de part et d'autre de la N958 sur la rive Nord de la Sambre. Le site de Floriffoux Nord se situe sur la rive Sud de la Sambre. Le long de la N90 vers Namur se trouvent successivement les zonings de Floreffe 3 (de part et d'autre de la voirie), Floriffoux Sud et Malonne implantés entre la N90 et la Sambre.

Les différentes entités de la zone et les entreprises qui les composent sont ainsi difficilement identifiables sur le terrain. Des longues files d'attente ont également été constatées aux feux de trafic du carrefour entre les N90 et N958.

L'Etude du réseau cyclable des voiries régionales de la Province de Namur propose la construction d'une double piste cyclable poursuivant, d'une part, la piste cyclable existante au niveau de la N958 au Sud de la Sambre, et d'autre part, d'en créer une nouvelle le long de la N90 allant du carrefour avec la N958 jusqu'au site de Malonne. Il faut également noter que le long de cette piste cyclable, 4 voies d'accès au réseau RAVeL (le long de la Sambre) sont également prévues. Les entités sont ainsi aisément accessibles en vélo en longeant la voie d'eau.

Les sites de Floreffe, Floriffoux et Malonne sont desservis par deux lignes de bus : 10 Namur – Châtelineau et 56 Namur - Couvin. Ces lignes empruntent la N90.

En ce qui concerne la ligne 10, deux arrêts se trouvent au droit du site de Floreffe 3 et deux autres au droit du site de Malonne. La ligne dessert ces zonings dans le sens Namur - Châtelineau à raison de 2 bus pendant les HPM et 3 pendant les HPS. Cette même ligne dans le sens Châtelineau - Namur dessert ces zonings à raison de 4 bus pendant les HPM et 2 pendant les HPS. La ligne 56, quant à elle, ne s'arrête qu'à l'arrêt « Port Malonne ». Cette ligne dessert ainsi le site de Malonne, dans le sens Namur - Couvin, à raison de 4 bus pendant les HPM et dans le sens Couvin – Namur, à raison de 5 bus pendant les HPM. On notera encore qu'en terme de transport public, la ligne 22 (Namur – Soye) emprunte la N958 juste au Nord du site de Floriffoux Nord et la ligne 6 (Namur – Mettet) remontent également jusqu'à la N90 au niveau de l'arrêt « Port de Malonne ».

Les gares les plus proches des zones d'activités sont les gares de Floreffe et de Flawinne. La gare de Floreffe se situe à 450 m de l'entrée du parc industriel de

Floreffe 10 et 17 et à 2 km du bout du parc industriel de Floreffe 3. La gare de Flawinne est à 1,6 km de l'entrée du site de Malonne.

3.6.2. L'organisation de la mobilité

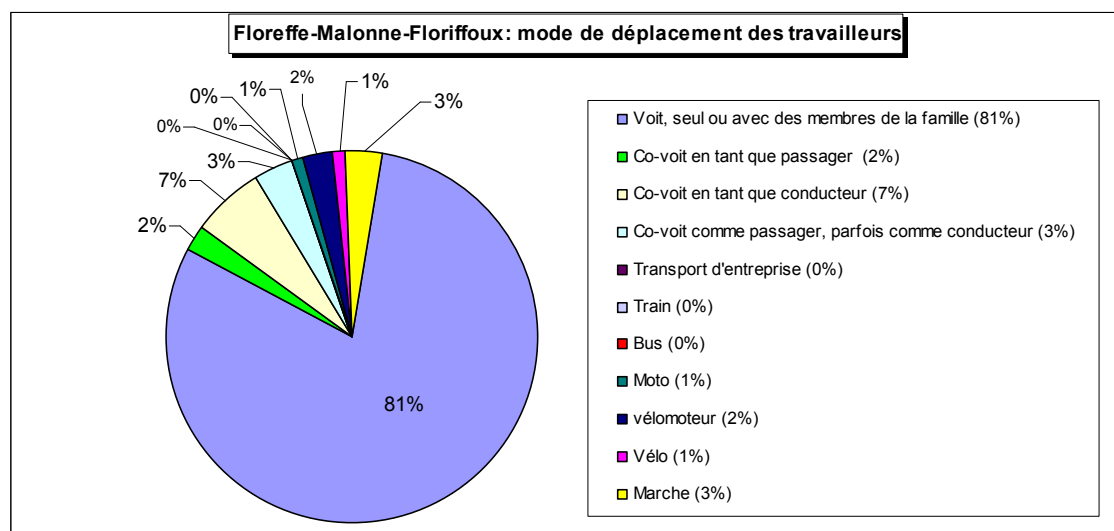
Au niveau des horaires de travail, on constate que la majorité des répondants commencent entre 7h00 et 8h00 pour terminer entre 15h30 et 17h00.

En moyenne, les travailleurs de la zone d'activité de Floreffe-Malonne-Floriffoux parcourent 23 km en 25 min (aller simple de porte à porte).

La carte des lieux de domicile des travailleurs (voir rapport de phase 1) présentait un éparpillement de ceux-ci autour de la zone d'activité avec une faible concentration à Namur, Profondville et Sambreville. Cette carte représentait le domicile de 205 travailleurs.

L'étude des modes de déplacements des travailleurs a comptabilisé 175 réponses soit un taux de participation de 13%. Il ressort ainsi des enquêtes que 93% des travailleurs se rendent sur le parc d'activité en voiture. Ce pourcentage comprend 12% de travailleurs pratiquant le covoiturage.

Les 7% restant se rendent à pied (3%), en vélomoteur (2%) en moto (1%) ou à vélo (1%) sur leur lieu de travail. Selon les résultats des enquêtes, aucun travailleur n'utilise les transports publics.



Graphique 6 : Mode de déplacement des travailleurs de Floreffe-Malonne-Floriffoux

3.6.3. Les modes alternatifs potentiels

Le tableau ci-dessous présente en valeur absolue la propension des travailleurs à utiliser un mode alternatif à la voiture en solo à savoir le bus, le vélo/train et le covoiturage. La question relative au potentiel vélo portait sur la mise à disposition gratuite d'un vélo par l'entreprise entre la gare la plus proche et le lieu de travail. Les questions étaient formulées de telle manière à ce qu'un travailleur puisse cocher les trois modes.

Le tableau reprend ainsi le nombre de travailleurs utilisant actuellement ce mode (Actuel), prêt à l'utiliser sans conditions (Prosp sans cond) et prêt à l'utiliser moyennant un certain nombre de conditions (Prosp avec cond). La dernière colonne donne le nombre de personnes ne souhaitant en aucune manière envisager ce mode pour se rendre sur son lieu de travail. Le travailleur était invité à cocher une seule proposition.

73 réponses	ACTUEL	OUI		NON
		Prosp (sans cond)	Prosp (avec cond)	
Bus	0	3	23	47
Vélo/train	0	5	11	57
Covoiturage	11	28	15	30

Tableau 6: Les modes prospectifs potentiels des travailleurs de Floreffe-Malonne-Floriffoux

Avant de commenter ce tableau, il convient de préciser que les travailleurs du parc de Floreffe-Malonne et Floriffoux sont les moins enclins (par rapport aux autres zones étudiées) à envisager un mode alternatif à la voiture. Ce parc affiche également le plus faible taux de participation à l'enquête 'travailleur'.

Les réponses à la question 'si une nouvelle ligne de bus était créée sur le parc d'activité économique, l'utiliserez-vous', met en évidence ce manque d'intérêt puisque 64% des travailleurs y ont répondu 'non'. La zone de Floreffe-Malonne-Floriffoux est cependant aisément accessible en transport public. Le parc dispose de deux lignes (voire 3 lignes sur une partie du zoning) et de deux gares à proximité. Les 23 travailleurs susceptibles d'utiliser le bus ont coché un trop grand nombre de conditions que pour offrir une offre en transport public répondant à leurs demandes.

78% des travailleurs n'envisagent, en aucune manière, d'utiliser le vélo entre la gare et leur lieu de travail. Ce pourcentage est élevé. Cependant, comparé aux réponses aux deux autres alternatives et comparé aux autres zones d'activité, les répondants de ce parc seraient proportionnellement plus enclins à utiliser ce mode de transport plutôt qu'un autre. Ils souhaitent en majorité des itinéraires de meilleure qualité et plus sûrs sur le chemin du travail

Bien que plus de la moitié des travailleurs souhaitent pratiquer le covoiturage, comparé aux autres parcs étudiés, les travailleurs sont peu intéressés par cette alternative. Cependant, 38% des répondants (à savoir 28 travailleurs) n'ont aucune exigence quant à l'implémentation de cette mesure. Les 15 autres répondants potentiels souhaitent un trajet de retour garanti.

Le rapport de phase 2 a mis en avant que les quelques répondants souhaitant abandonner leurs véhicules au profit du bus ou du covoiturage habitent en majorité à plus de 20 km de la zone. Vu la distance, le covoiturage devrait être préconisé pour ces travailleurs.

3.6.4. Le plan de programmation des actions

La première mesure retenue par le Comité d'Accompagnement de l'étude porte sur la signalisation des différentes entités de la zone. Il s'agit d'une responsabilité communale et du BEP qui ...

La priorité est ensuite accordée à la liaison entre les gares et le rôle qu'elles pourraient jouer dans un objectif de mobilité durable. C'est ainsi que le BEP pourrait s'engager à étudier le potentiel vélo par rapport aux gares de Flawinne et Floreffe ainsi que l'opportunité de la mise en place d'une navette de transport collectif organisé par les entreprises et organisé un transport collectif à partir d'une des deux gares.

L'amélioration des cycles des feux aux carrefours entre les N90 et 958 a été choisie en quatrième position.

Enfin, le BEP souhaite l'amélioration de la signalisation des entreprises sur la zone d'activité. Dans ce contexte, la DEZI dispose d'un financement alternatif dans le cadre des zones prioritaires et dans le cadre des budgets de développement durable des activités économiques.

Floreffe-Malonne-Floriffoux : Plan de programmation des actions

N°	Actions	Responsable(s)	Partenaire(s)	Délai (de x à x)	Sources de financement	Budget disponible
1	Améliorer la signalisation des différentes entités de la zone	BEP-Commune	D131			
2	Etudier le potentiel vélo par rapport aux gares de Flawinne et Floreffe	BEP	SNCB-entreprises-syndicats-D311			
3a	Etudier l'opportunité et la faisabilité de mettre en place un système de transport collectif organisé par les entreprises du parc	BEP	D311-entreprises-syndicats			
3b	Organiser un transport collectif à partir d'une des deux gares	Entreprises	BEP			
4	Améliorer les cycles du carrefour à feux Materne	D131				
5	Améliorer la signalisation des entreprises	BEP	DEZI		BEP-DEZI	

3.7. ACHÊNE

3.7.1. L'accessibilité de la zone

Le parc d'activité d'Achêne est situé à 35 km au Sud de Namur et à 109 km au Nord d'Arlon. Il est accessible depuis l'autoroute E411 – sortie 20 (Achêne). Le zoning est indiqué depuis l'autoroute. A la sortie de l'autoroute, il faut emprunter la N936 (en passant par le village d'Achêne) jusqu'au croisement avec la N938. Un nouvel échangeur sur la E411 devrait être prochainement construit (les plans sont établis et le permis est délivré). Les travaux devraient débuter en octobre 2006. Celui-ci se situera en aval du village d'Achêne et établira une liaison directe entre l'E411 et le parc d'activité. L'échangeur permettra de diminuer le trafic de transit dans le village d'Achêne.

La zone s'étire sur une longueur de 1,1 km (le long de la N938). Elle dispose de 3 entrées. Des panneaux de signalisation des entreprises sont placés devant les 2 entrées principales, ces panneaux attribuent un numéro (correspondant au numéro d'implantation) à chaque entreprise implantée sur le site. Il faut souligner que les emplacements (zones permettant de marquer un arrêt) pour visualiser ces panneaux sont particulièrement bien conçus (suffisamment larges et longs). On notera toutefois l'absence de panneau de signalisation au niveau de l'entrée n°2.

Le site d'Achêne n'est pas directement desservi par une ligne de bus. Le bus 43/1 circule sur la N936. L'arrêt (Route de Leignon) est à 400 m de l'entrée 1. Cette ligne dessert l'arrêt précité à raison de 1 bus pendant les HPM (7-10h00) et 2 bus pendant les HPS (16-19h) dans le sens Dinant- Ciney et 2 bus aux HPM et 2 bus le soir aux HPS dans le sens Ciney - Dinant. Le temps de parcours entre Dinant (Gare) et l'arrêt (Route de Leignon) est de 17 minutes et le temps de parcours entre Ciney (Gare autobus) et ce même arrêt est de 7 minutes. Les deux autres lignes circulant aux abords du site sont les lignes 47 (Custinne – Ciney) et 57/1 (Leignon – Ciney). Ces deux lignes empruntent la N982 dont l'arrêt le plus proche (Leignon bragard) du site est 1100 m de l'entrée 3. Tous les arrêts de bus ne sont pas couverts.

En ce qui concerne l'accessibilité pour les modes doux (vélos et piétons), les voiries aux abords du site ne disposent ni de piste cyclable, ni de cheminement piétons. Selon l'enquête, le seul travailleur qui se rend à pied sur son lieu de travail est satisfait. Dans le rapport de la phase 1, 50% des entreprises souhaitaient cependant une sécurisation des traversées piétonnes dans la zone et un meilleur éclairage public.

3.7.2. L'organisation de la mobilité

Qu'en est-il des horaires de travail ?

Les heures d'arrivée et de départ des travailleurs sont fortement groupées. En effet, 85% des travailleurs arrivent entre 7h30 et 8h00 et quittent leur lieu de travail entre 16h15 et 17h00.

En moyenne, les travailleurs de la zone d'activité d'Achêne parcourent 18 km entre leur domicile et leur lieu de travail en 24 minutes (aller simple de porte à porte).

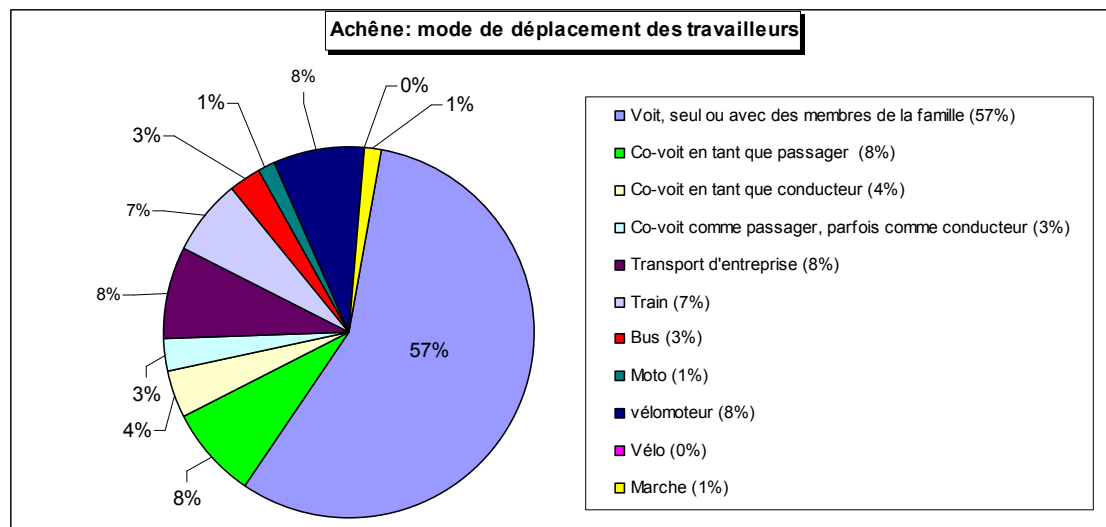
Dans le rapport de phase 1, la carte domicile-travail présentait 4 pôles d'habitation : Ciney, Leignon, Anhée et la commune de Dinant. Cette carte représentait le domicile de 230 travailleurs.

Au niveau des modes de déplacements, il est utile de rappeler qu'il faut entendre par 'principal', le mode de déplacement utilisé par les travailleurs pour parcourir la plus grande distance. Le train peut ainsi être indiqué comme mode de déplacement principal bien qu'il soit obligatoirement complété par un ou plusieurs autres modes de déplacement (marche, vélo, bus, voiture,...) non représenté dans le graphique ci-dessous. Au total, le graphique représente 74 travailleurs sur les 442 présents sur la zone à savoir 17%.

72% des travailleurs se rendent sur le parc d'activité en voiture. 15% de ceux-ci pratiquent le covoiturage. Comparé aux autres zones étudiées, Achêne se caractérise ainsi par le plus faible nombre d'automobilistes utilisant la voiture en solo. Il est par ailleurs intéressant de constater qu'à l'exception de Sombreffe, Achêne est la seule zone où un transport d'entreprise est organisé et utilisé par 8% des travailleurs.

C'est ainsi que les transports publics remportent également un vif succès. En comparaison avec les autres zones, Achêne obtient le pourcentage le plus élevé de travailleurs utilisant les transports publics à savoir 10%. Achêne est cependant quasi inaccessible en transport public. Les usagers du train et des bus combinent ainsi leur déplacement avec le transport d'entreprise. Les travailleurs empruntant le transport d'entreprise se rendent également à pied, en moto ou vélomoteur au point de ralliement.

Le vélo est le seul mode non utilisé par les répondants.



Graphique 7 : Mode de déplacement des travailleurs d'Achêne

3.7.3. Les modes alternatifs potentiels

Le tableau ci-dessous présente en valeur absolue la propension des travailleurs à utiliser un mode alternatif à la voiture en solo à savoir le bus, le vélo/train et le covoiturage. La question relative au potentiel vélo portait sur la mise à disposition gratuite d'un vélo par l'entreprise entre la gare la plus proche et le lieu de travail. Les questions étaient formulées de telle manière à ce qu'un travailleur puisse cocher les trois modes.

Le tableau reprend ainsi le nombre de travailleurs utilisant actuellement ce mode (Actuel), prêt à l'utiliser sans conditions (Prosp sans cond) et prêt à l'utiliser moyennant un certain nombre de conditions (Prosp avec cond). La dernière colonne donne le nombre de personnes ne souhaitant en aucune manière envisager ce mode pour se rendre sur son lieu de travail. Le travailleur était invité à cocher une seule proposition.

43 réponses	ACTUEL	OUI		NON
		Prosp (sans cond)	Prosp (avec cond)	
Bus	2	8	12	23
Vélo/train	5	2	4	37
Covoiturage	11	21	10	12

Tableau 7: Les modes prospectifs potentiels des travailleurs d'Achêne

A la question 'si une nouvelle ligne de bus était créée sur la zone d'activité économique, l'utiliseriez-vous ?', les travailleurs ont répondu 'non' à une faible majorité (53%).

8 personnes seraient disposées à emprunter, sans conditions, une nouvelle ligne de bus qui desservirait la zone. 12 travailleurs envisageraient également un transfert modal au profit du bus uniquement si un nombre de conditions étaient réunies. Pour ces travailleurs, les horaires de ce bus devraient en priorité s'accorder avec leurs heures de travail.

Le bus est actuellement utilisé par deux répondants aux enquêtes. Tel qu'indiqué dans le rapport de phase 1, la zone d'activité d'Achêne n'est pas directement desservie par une ligne de bus. L'arrêt le plus proche est situé à $\pm$ 400 m de l'entrée 1. La ligne 43/1 dessert cet arrêt le matin à 8h09 (Dinant=>Ciney) et 7h53 et 8h53 (Ciney=>Dinant). Le soir, la fréquence est un peu plus élevée avec un bus à 16h06, 16h52 et 19h07 (Dinant=>Ciney) et à 16h02 et 18h17 (Ciney=>Dinant). Ces horaires correspondent aux heures d'arrivée et de départ des travailleurs mais l'arrêt est trop éloigné du parc. Par ailleurs, il ressortait de l'enquête que les entreprises souhaitent un arrêt à proximité immédiate du parc et une augmentation des fréquences des bus. Parmi les 11 zones d'activité économique ayant répondu à l'enquête, Achêne est le parc caractérisé par la plus haute fréquentation des transports publics (bus, train). Ceci s'explique par la mise à disposition d'un transport collectif par une entreprise entre la gare et le parc et l'arrêt de bus. La gare la plus proche est celle de Ciney située à 6 km de la zone.

Les arrêts de bus sont rudimentaires. En tant que point de ralliement de nombreux travailleurs utilisant le transport d'entreprise, ces arrêts pourraient offrir un abri couvert.

En ce qui concerne le vélo, il n'est actuellement pas utilisé par les répondants. Au niveau du potentiel, 86% des travailleurs ne souhaite pas utiliser le vélo entre la gare et leur lieu de travail. Pour rappel, la distance entre la gare et la zone est de plus ou moins 6 km.

Au niveau du covoiturage, seulement 28% ne souhaitent pas le pratiquer. Avec le site de Rhisnes, Achêne présente ainsi le plus haut pourcentage de travailleurs intéressés par le covoiturage (72%).

Achêne est encore la zone qui affiche le plus haut pourcentage de répondants (49%) souhaitant pratiquer le covoiturage sans condition ce qui représente 21 travailleurs.

10 autres travailleurs souhaiteraient pratiquer le covoiturage mais moyennant un certain nombre de conditions. La condition principale invoquée est la stabilité des horaires. Or, Achêne se caractérise par un groupement des heures d'arrivées et de départ des travailleurs et une stabilité au niveau des jours de la semaine.

L'enquête 'employeur' révélait encore que 50% des entreprises souhaitaient favoriser le covoiturage avec les entreprises voisines.

3.7.4. Le plan de programmation des actions

Lors de la hiérarchisation des mesures potentielles par les membres du Comité d'Accompagnement, la priorité a été donnée à l'installation d'abri bus.

La promotion du covoiturage et l'inscription de la zone à la base de données centrale de Taxisstop a été choisie comme deuxième action.

Le BEP visera ensuite à améliorer la signalisation des entreprises principalement au niveau de l'entrée 2 du parc où elle fait défaut. La DEZI (Direction de l'Équipement des Zones Industrielles) pourrait subsidier cette mesure dans le cadre d'un financement alternatif des zones prioritaires et des budgets de développement durable des activités économiques.

La dernière action qui sera mise en place par le BEP ou le MET (D311) est une mesure d'information auprès de la ville de Ciney qui a mis en place une navette sociale.

Achène : Plan de programmation des actions

<u>N°</u>	<u>Actions</u>	<u>Responsable(s)</u>	<u>Partenaire(s)</u>	<u>Délai (de x à x)</u>	<u>Sources de financement</u>	<u>Budget disponible</u>
1	Installer des abris bus	TEC	Commune-SRWT			
2a	Promouvoir le covoiturage auprès des entreprises et des travailleurs – informations	BEP	Syndicats-Taxistop-UWE			
2b	Inscrire l'ensemble des entreprises de la zone à la centrale de covoiturage Taxistop	BEP	Entreprises			
3	Améliorer la signalisation des entreprises	BEP	DEZI		BEP-DEZI	
4	Informar la ville de Ciney (lien avec la mise en place d'une navette sociale)	BEP-D311				

3.8. FERNELMONT

Fernelmont est la première zone présentée dans ce chapitre qui n'a pas été retenue dans le cadre de la phase 2 et qui n'a dès lors pas été sondée lors de l'enquête 'travailleurs'. Seules l'accessibilité et l'organisation de la mobilité sur la zone seront ainsi exposées.

3.8.1. L'accessibilité de la zone

Le parc d'activité de Fernelmont est aisément accessible depuis l'autoroute E42 – sortie 10a (Fernelmont). Il se situe à l'Est de Namur (6 km) et à l'Ouest de Liège (51km). Le site dispose de 2 entrées/sorties.

La zone n'est pas indiquée depuis l'autoroute mais en haut de la bretelle d'autoroute. Toutefois, les panneaux indiquant le zoning au carrefour entre la route des Combattants et la N942 dénomme le zoning comme étant : « zoning de Noville-les-Bois ». Cette double appellation porte à confusion.

En ce qui concerne la signalisation des entreprises, l'entrée principale dispose de grands panneaux attribuant à chaque entreprise un numéro permettant de suivre la direction adéquate. Les panneaux sont idéalement situés (visible et sur un croisement suffisamment large permettant ainsi aux conducteurs de s'arrêter).

Au niveau de l'accessibilité du site en vélo, beaucoup de voiries aux abords du parc d'activité sont des chemins de remembrement accueillant peu de trafic. Le MET souhaite ainsi profiter de ces chemins pour créer des itinéraires cyclables.

Deux lignes de bus desservent la zone d'activité. La fréquence de la ligne 55/1 est d'un bus pendant les HPM (7h-10h00) (dans le sens Marchovelette – Eghezée) et d'un bus pendant les HPS (16h-19h00) (dans le sens Eghezée – Marchovelette). En revanche, la ligne 16 (Namur – Hannut) dessert le parc à raison de 2 à 3 bus aux HPM selon le sens et 2 à 3 bus aux HPS. Le temps de parcours entre Namur (Gare des autobus) et le site est de 24 minutes.

3.8.2. L'organisation de la mobilité

La zone de Fernelmont n'a pas été reprise dans la suite de l'étude étant donné le faible taux de participation à l'enquête « entreprise ». Les résultats tirés de cette enquête et présentés ci-dessous doivent donc être abordés avec la plus grande prudence.

Les heures d'arrivée des travailleurs s'étalent de 06h00 à 08h30. En revanche, les heures de départ de ceux-ci se regroupent entre 16h30 et 17h30.

Au niveau des domiciles, tous les travailleurs (sauf 2 : un en Flandre et l'autre en Région bruxelloise) habitent la Région wallonne. La majorité se concentre dans la Province de Namur autour de la ville de Namur. Les plus éloignés de ceux-ci se trouvent à 30 km (à vol d'oiseau du parc d'activité). Toutefois, on notera encore que certains travailleurs habitent les Provinces de Liège, du Brabant wallon et de Charleroi mais ceux-ci restent marginaux par rapport à la majorité des travailleurs.

Concernant les déplacements, seuls les modes de 19 travailleurs ont été identifiés. Les résultats sont donc trop faibles que pour être interprétés. Le choix des travailleurs a tendance à se porter sur la voiture.

3.9. SEILLES

Seule l'accessibilité de la zone sera abordée pour la zone économique de Seilles puisqu'aucune société (malgré des rappels téléphoniques) n'a souhaité répondre à l'enquête « entreprise ». Cette zone d'activité n'a ainsi pas été retenue dans le cadre de la phase 2 (enquêtes « travailleurs » et analyse des mesures potentielles).

3.9.1. L'accessibilité de la zone

Le parc d'activité de Seilles est situé à 29 km à l'est de Namur et à 16 km à l'ouest de Huy. Le zoning est accessible depuis l'autoroute E42 – sortie 9 (Andenne). Il est indiqué depuis l'autoroute jusqu'au site proprement dit. A la sortie de l'autoroute, il faut emprunter la N921 sur 5,8 km. Cette voirie sinueuse dispose d'une bande dans chaque sens et traverse des zones d'habitats avant d'arriver au village de Seilles. Une augmentation du nombre de charrois peut ainsi s'avérer problématique dans le cadre d'un développement de la zone. Au rond-point, il faut emprunter la rue des Marais jusqu'à l'entrée de la ZAE (2,6 km). Le site s'étire sur une longueur de 1,2 km (le long de la rue Wanhériffe). Cette rue est dépourvue de marquage au sol et la limitation de vitesse est fixée à 70 km/h.

La signalisation des entreprises aux abords et à l'intérieur du site est totalement inexistante. En ce qui concerne le stationnement, les entreprises possèdent leur propre parking. Cependant, certains parkings sont pleins avec un stationnement des véhicules à l'extérieur, le long de la rue Wanhériffe.

En ce qui concerne l'accessibilité en vélo, la zone est accessible en longeant la Meuse. Il existe des tronçons de pistes cyclables le long de la N90 et au Sud du centre de Seilles. Le MET a également un projet, d'une part, de prolonger la piste cyclable du centre de Seilles vers le Nord (le long de la N921 sur une longueur d'environ 1,5 km), et d'autre part, de développer une piste cyclable en continu le long de la N90 et ceci afin de relier le RAVeL avec le Sud de Seilles et le Nord d'Andenne. En effet, le RAVeL passe le long de la Meuse (rive Sud).

Le site de Seilles était traversé par une ligne de bus (ligne 125b : Andenne - Huy) qui est depuis lors fermée due à la trop faible fréquentation. La ligne 68 relie également

le site à la gare. Cependant, cette ligne s'arrête à la Prison (à 250 m de l'entrée ouest du site) et n'est desservie que par un bus par heure à partir de l'après-midi jusqu'en début de soirée.

Seilles et Andenne sont, par ailleurs, desservies par 9 autres lignes de bus (lignes 19, 37, 38, 43, 69, 13, 42, 42s, 14s) permettant ainsi aux voyageurs de prendre une correspondance avec les lignes 68 pour se rendre sur la zone en bus.

La gare la plus proche du parc d'activité est la gare d'Andenne (3,3 km du site) située le long de la ligne 125 reliant Liège à Namur. On peut estimer qu'un piéton met 46 minutes et un cycliste 11 minutes pour rejoindre l'entrée du site.

3.10. ROCHEFORT

Rocheftort est une des 5 zones d'activité n'ayant pas été retenue dans le cadre de la phase 2 de l'étude. Seules l'accessibilité de la zone et l'organisation de la mobilité, sur base du diagnostic de phase 1, seront ainsi abordées.

3.10.1. L'accessibilité de la zone

Le parc d'activité de Rocheftort est situé à 54 km au Sud de Namur et à 94 km au Nord d'Arlon. Le zoning est accessible, d'une part, via la N949 (entrées 1 et 2) et, d'autre part, via la N911 (entrée 3). La N949 (le long du zoning) dispose de 1x1 bande avec une bande « tourne à gauche » et une piste cyclable de chaque côté. La N911, quant à elle, dispose de 1x1 bande avec une bande « tourne à gauche ».

Il existe un projet de construction d'une route de contournement de la ville de Rocheftort. Cette route permettra de relier la N86 à la N911 en évitant la ville de Rocheftort. Les véhicules circulant sur la N86 (venant de Wellin ou de Jemelle) pourront ainsi emprunter cette route de contournement et accéder directement au parc d'activité par l'entrée 3.

En venant de Ciney (Nord) par la N949, le zoning est indiqué par les panneaux du BEP mais ces panneaux sont placés trop tardivement. De plus, à l'entrée 1, le panneau est caché par un autre panneau (Lejac GBC). En venant de la N911, il existe un panneau indiquant le zoning mais cette entrée est dépourvue de panneaux du BEP indiquant les entreprises proprement-dites.

A l'intérieur, les voiries sont larges et la signalisation des entreprises (via des numéros) est claire.

Le site de Rocheftort est desservi par une ligne de bus. Le bus 421 circule sur la N949. L'arrêt (Zoning industriel) est situé au niveau de l'entrée 2. Cette ligne dessert l'arrêt précité à raison d'un bus pendant les HPM (7-10h00) (dans le sens Beauraing – Jemelle) et de 2 bus aux HPS (16-19h00) (dans le sens Jemelle – Beauraing).

La ligne 166a (Houyet – Jemelle) passe par la N911 avant de rejoindre la ville de Rochefort. Toutefois, il faut noter que, selon le sens, l'arrêt le plus proche de l'entrée 2 du zoning est à une distance située entre 1,2 et 1,9 km.

3.10.2. L'organisation de la mobilité

L'organisation de la mobilité peut être abordée sous plusieurs aspects. L'attention sera ici portée sur les horaires des travailleurs, les lieux de domiciles et les modes de déplacements. D'autres facettes sont détaillées dans le rapport de phase 1.

Les heures d'arrivée et de départ sur le parc sont fortement étalées. Cependant, la grosse majorité des arrivées se fait entre 03h00 et 09h00 et les départs ont lieu de 15h00 à 17h30.

Les lieux de domicile des 103 travailleurs dont les adresses ont été cartographiées (voir rapport de phase 1) sont relativement groupés. En effet, presque tous les travailleurs ont leur domicile en Région wallonne au Sud de Namur. On distingue 2 grands pôles : Ciney et Rochefort. Le reste des travailleurs ont tous un domicile dans un rayon de 40 km autour du parc d'activité.

Au niveau des modes de déplacements, il ressort que sur les 107 répondants, 98,1 % se rendent sur le parc d'activité en voiture et presque 60 % de ceux-ci utilisent leur propre véhicule en tant que chauffeur. Les 40 % restants utilisent soit une voiture personnelle ou familiale en tant que passager, soit le covoiturage avec d'autres travailleurs de la même zone (en tant que chauffeur ou passager), soit le covoiturage avec d'autres travailleurs d'une autre zone (en tant que chauffeur ou passager).

Le reste des travailleurs (moins de 2 %) utilise pour moitié la moto et l'autre moitié le vélo.

3.11. CINEY

Trois sociétés (représentant 9 travailleurs) ont répondu à l'enquête 'entreprise'. Il n'a dès lors pas été possible de tirer des conclusions pointilleuses pour l'ensemble du zoning. C'est d'ailleurs pour cette raison, que tous les graphiques du rapport de phase 1 reprennent des valeurs absolues (nombre de travailleurs) et non des pourcentages, afin que la lecture des résultats se fasse avec rigueur et nuance.

Ce chapitre n'abordera ainsi que l'accessibilité de la zone d'activité économique de Ciney.

3.11.1. L'accessibilité de la zone

Le parc d'activité de Ciney est situé à 9 km de l'E411. Ce dernier est divisé en deux entités distinctes Ciney-Biron et Ciney-Lienne. La 1^{ère} entité est accessible depuis la

N97. La seconde entité est accessible via la N921. Une route interne au zoning de Biron permet, d'une part, de relier les deux parties du site, et d'autre part, de contourner la ville de Ciney soit pour se rendre sur le site de Lienne venant de la N97, soit pour rejoindre la N97 à partir de ce dernier.

La sortie de la N97 pour se rendre sur le zoning via la rue de Saint-Gilles présente quelques dysfonctionnements. En venant de Dinant, au bout de la bretelle de sortie, le conducteur se trouve en contre bas (vue en aveugle) de la rue Saint-Gilles. A cet endroit, il est autorisé de tourner à droite, sur une distance de 200 m, pour accéder à l'entrée 1. Cependant, aucun panneau n'indique la présence d'une entrée dans cette direction. En revanche, dans l'autre sens (venant d'Havelange) des panneaux du BEP sont présents mais la zone prévue à la lecture des panneaux des entreprises est trop courte pour les poids lourds.

Le site de Biron dispose de 3 entrées. Un panneau de signalisation des entreprises est placé devant les entrées 2 et 3. L'emplacement réservé à la visualisation de ces panneaux est trop étroit et oblige les poids lourds à empiéter sur la voirie.

Le Site de Lienne est implanté de part et d'autre de la N921. On peut constater qu'au niveau de la partie située à l'Ouest, le panneau du BEP (en venant de Gesves) est trop petit et positionné trop loin. En revanche, celui placé en contre bas du « Y » est suffisamment grand et explicite.

Le site de Ciney Biron est desservi par une ligne de bus. Le bus 126a (Huy – Ciney) emprunte la N97 et poursuit son itinéraire le long de la rue de Saint-Gilles jusqu'à la ville de Ciney. L'arrêt (Zoning entrée) est situé à quelques mètres au Nord de l'entrée 3 et l'arrêt (Vivaco) est situé à quelques mètres au Nord de l'entrée 2. Cette ligne dessert les arrêts précités à raison de 4 bus aux HPM (7-10h00) et de 2 bus aux HPS (16-19h00) dans le sens Huy - Ciney et 1 bus aux HPM et 6 bus aux HPS dans le sens Ciney - Huy. Le temps de parcours entre Huy et l'arrêt (Zoning entrée) est de 81 minutes.

Le site de Ciney Lienne est desservi par 2 lignes de bus : 66 (Gesves - Ciney) et 13 (Andenne - Ciney). Ces lignes empruntent la N921. L'arrêt (Champs Elysées) est situé au droit du Centre de Zootechnie. La ligne 66 dessert l'arrêt précité à raison de 2 bus aux HPM et 2 bus aux HPS dans le sens Namur - Ciney et 1 bus aux HPM et 1 bus aux HPS dans le sens Ciney - Namur. La ligne 13, quant à elle, dessert l'arrêt précité à raison de 1 bus aux HPM et 2 bus aux HPS dans le sens Andenne - Ciney et 1 bus aux HPM et 3 bus aux HPS dans le sens Ciney – Andenne.

Il faut également signaler qu'il existe 6 autres lignes de bus se rendant dans la ville de Ciney : 47 (Custinne - Ciney), 48 (Bonsin - Ciney), 50s (Serinchamps - Ciney) et 57/1 et 2 (Leignon – Ciney), 128a (Yvoir – Ciney) et 430 (Dinant – Ciney).

La ville de Ciney dispose d'une gare située le long de la ligne 162 reliant Namur à Marloie. Cette gare est située à $\pm$ 4 km du parc de Biron.

3.12. MARIEMBOURG

Sur les 26 entreprises (représentant 212 travailleurs) présentes sur la zone de Mariembourg, 2 entreprises (représentant 27 travailleurs) ont répondu à l'enquête. Les résultats présentés dans le paragraphe relatif à l'organisation de la mobilité devront donc être abordés avec la plus grande prudence.

3.12.1. L'accessibilité de la zone

Le parc d'activité de Mariembourg est situé à 15 km au Sud de Philippeville et à 6 km au Nord de Couvin. La ZAE est accessible depuis la N5 (Route à Grand Gabarit 3).

En termes d'accessibilité, il faut également mentionner qu'un projet de modernisation de la N5 est programmé. Cette nationale se situe sur l'axe Bruxelles – Charleroi – Reims. A cet effet, un tronçon d'autoroute (14 km) reliant le Nord de Couvin à la frontière belgo – française va être construit. Ces travaux auront des retombées positives en termes d'accessibilité pour le Parc de Mariembourg.

Le zoning est très bien indiqué depuis la nationale et ceci dans les deux sens. Le rond-point à la sortie de la N5 (venant de Philippeville) est suffisamment large pour les poids lourds. A la sortie de la N5 (venant de Couvin) le carrefour débouchant sur la chaussée de Philippeville est cependant dépourvu de panneau indiquant le zoning. Sur la N5 (venant de Philippeville), le panneau indiquant la 2^{ème} entrée du zoning est mal positionné (trop près de la sortie)

Le site dispose de 4 entrées. Un panneau de signalisation des entreprises est placé devant l'entrée principale (entrée 1). Pour accéder plus rapidement aux différentes entreprises et mieux répartir les trajets au sein du zoning, il serait utile de numérotter les entrées. On notera également que le cul-de-sac à l'entrée de la rue du zoning industriel n'est pas indiqué.

Le parc d'activité n'est pas directement accessible via des pistes cyclables. Le réseau RAVeL et la piste cyclable existante relient le village de Fagnolle à la ville de Mariembourg. Il y a un projet de construction de piste cyclable pour relier cette dernière aux villages de Frasnes et de Viroinval.

Le parc d'activité de Mariembourg n'est pas directement desservi par une ligne de bus. Les lignes de bus 451 (Charleroi-Couvin) et 56 (Namur- Couvin) s'arrêtent chaussée de Philippeville au niveau du croisement avec la N5. L'arrêt (Route de Philippeville) est à 1100m de l'entrée 1.

La ligne 451, dans le sens Charleroi – Couvin dessert l'arrêt précité à raison de 4 bus aux HPM (7-10h00) et de 2 bus aux HPS (16-19h00) et, dans le sens Couvin – Charleroi, elle dessert l'arrêt précité à raison de 2 bus aux HPM et 2 bus aux HPS. Le temps de parcours entre Charleroi et l'arrêt précité est de 71 minutes et le temps de parcours entre Couvin et ce même arrêt est de 17 minutes.

La ligne 56 dans le sens Namur – Couvin dessert l'arrêt précité à raison de 3 bus aux HPM et 3 bus aux HPS et, dans le sens Couvin – Namur, elle dessert l'arrêt précité à raison de 3 bus aux HPM et 2 bus aux HPS. Le temps de parcours entre Namur et l'arrêt précité est de 83 minutes et le temps de parcours entre Couvin et ce même arrêt est de 18 minutes.

Trois autres lignes vont jusqu'à la ville de Mariembourg : 156c (Chimay – Mariembourg), 156b (Heer- Agimont – Mariembourg) et 60/2 (Heer-Agimont – Couvin).

La gare de Mariembourg (située le long de la ligne 132 relie Charleroi à Couvin) est à 2,4 km de la ZAE. On peut estimer qu'un piéton met 34 minutes et un cycliste 8 minutes pour rejoindre l'entrée principale du site.

3.12.2. L'organisation de la mobilité

Pour rappel, vu le taux de participation des entreprises de la zone de Mariembourg, les résultats de la phase 1 résumé ci-dessous doivent être abordés avec grande prudence et ne sont pas nécessairement représentatifs de l'ensemble de la zone.

Les heures d'arrivée des travailleurs ont tendance à se concentrer entre 07h30 et 09h00 et les heures de départ entre 16h00 et 17h30.

A la lecture de la carte représentant les domiciles de 32 travailleurs, il ressort que l'étalement des lieux de domicile des travailleurs est relativement important. En effet, 2 travailleurs habitent en Flandre. Le reste des travailleurs ont leur domicile en Wallonie. La moitié de ceux-ci ont leur domicile dans le Sud de la Province de Charleroi (non loin du parc d'activité). L'autre moitié des travailleurs ont leur domicile dans la Province de Namur (partie Sud-Est et partie Nord de la Province).

Au niveau des modes de déplacements, il ressort de l'enquête que 100 % des répondants se rendent sur le parc d'activité en voiture et plus de 90 % de ceux-ci utilisent leur propre véhicule en tant que chauffeur. Le reste des travailleurs pratique le covoiturage avec d'autres travailleurs de la même zone en tant que chauffeur.

4. CONCLUSIONS

Cette étude dont l'objectif premier vise à identifier des propositions en vue de rationaliser les déplacements et obtenir un équilibre entre l'offre et la demande de transport, a porté sur 12 zones d'activité économique de la Province de Namur. Parmi celles-ci, 7 zones d'activité ont davantage marqué leur intérêt en formulant des demandes particulières.

Une liste de mesures répondant au profil, intérêt et potentiel des sociétés (ou programme d'action) a ainsi été établie sur base du degré de nécessité, d'acceptation et de priorité des actions tout en tenant compte du temps et des moyens nécessaires à leur mise en œuvre.

Ce rapport de phase 3 résume ainsi les profils de mobilité et d'accessibilité des zones (identifiés dans les phases 1 et 2 de cette étude) qui ont orienté le choix des mesures.

Il ressortait du rapport de phase 1 que, chaque jour, minimum 6.500 travailleurs circulent matin et soir sur le réseau pour les déplacements domicile-travail. La voiture est en effet le mode de transport principal utilisé par les travailleurs.

Toutes les zones sont situées à proximité des grands axes routiers et sont aisément accessible en voiture. Excepté certains problèmes ponctuels, les voiries d'accès sont fluides.

Cette étude s'est ainsi inscrite dans un terreau peu favorable à un transfert modal. En effet, vu le peu de problèmes de mobilité rencontrés en transport privé mécanisés, l'inaccessibilité de certaines zones en transport public et le tissu formé par une majorité de petites et moyennes entreprises, les taux de participation aux enquêtes sont faibles et les résultats montrent que les travailleurs sont peu enclins à envisager l'utilisation d'un mode alternatif.

Ce sont cependant ces mêmes raisons qui forment l'ossature de cette étude. En effet, l'accessibilité des zones est cruciale dans un contexte de mobilité durable. Il est également apparu que malgré le peu de problèmes constatés par les entreprises, le nombre d'attente était élevé. Il faut en effet rappeler que selon l'INS, 1/4 des ménages wallons ne disposent pas de voiture.

La mise en place et l'acceptation des mesures par les entreprises et les travailleurs requièrent ainsi un changement profond des mentalités. Les actions retenues ne visent pas à entraver la liberté de mouvement des travailleurs mais à accroître l'accessibilité des zones et la convivialité des trajets.

Le tableau récapitulatif ci-dessous met en avant le type de mesures qui ont été demandées par les entreprises (=D) et retenues (=R) par les membres du Comité d'Accompagnement pour les 7 zones d'activité économique ayant formulé des demandes.

	Sauf		Cré		Som		Nan		Rhis		flo		Ach	
	D	R	D	R	D	R	D	R	D	R	D	R	D	R
Aménagement	x	x					x	x	x	x	x	x	x	
Signalisation		x		x	x	x		x	x	x		x		x
Co-voiturage	x		x	x		x		x	x	x			x	x
Transport entreprise		x			x			x		x		x		
Transport public	x		x	x		x	x							x
Vélos	x	x			x				x	x		x	x	
Piétons	x	x					x	x	x	x			x	
Autres (commerces)	x		x	x			x						x	

Tableau 8: Tableau récapitulatif des mesures validées par le Comité d'Accompagnement

Ce tableau met en avant un mix de mesures.

Les mesures d'aménagement répondent principalement à la volonté de résoudre les problèmes d'insécurité routière constatés par les entreprises, le MET et le bureau d'études. Cette insécurité routière est le plus souvent liée à une vitesse inappropriée ou à des traversées de voiries dangereuses.

Une amélioration de la signalisation routière et du BEP est préconisée. C'est principalement cette deuxième qui peut être problématique. Les indications des entreprises à l'entrée du parc sont trop nombreuses et il peut y avoir confusion entre les numéros de parcelle et numéro de boîte aux lettres. LE BEP développe actuellement une réflexion novatrice utilisant l'interface Internet afin de faciliter l'accessibilité des zones d'activité économique. Quant à la signalisation routière, le BEP souhaite la mise en place d'une réflexion sur l'amélioration interne et externe en collaboration avec le MET et/ou les communes.

Le covoiturage a rencontré le plus vif succès auprès des travailleurs et a été retenu comme potentiellement intéressant pour 5 zones d'activité. Cette mesure dépend grandement de la volonté des entreprises et des travailleurs. Sous réserve d'une analyse plus fine des coûts, le BEP pourrait participer à l'inscription d'une ou plusieurs zones à une centrale de covoiturage.

Le transport d'entreprise est déjà organisé sur certains parcs. L'étude du potentiel et de la faisabilité de la mise en place d'un transport collectif organisé par les entreprises a été retenue pour 4 parcs.

Quant au transport public, la demande est trop faible que pour améliorer ou mettre en place une nouvelle ligne de bus. Cependant, dans les nouveaux contrats de gestion, les TEC doivent devenir les fédérateurs de tous les acteurs de la mobilité (UWE, syndicats, taxistop, SNCB,...). Il est ainsi prévu qu'un avenant au contrat de gestion détermine les modalités de mise en œuvre de ce management. Là où le TEC, pour des raisons de rentabilité, n'est pas la solution la plus appropriée, l'idée poursuivie serait alors un subside régional à des financements de services spéciaux réguliers spécialisés avec une période probatoire d'un an. Des négociations sont actuellement en cours pour la zone de Créalys. Selon les résultats, cette initiative pourrait également s'appliquer au parc de Sombreffe et d'Achêne inaccessible ou difficilement accessible en transport public.

Le vélo est un mode alternatif à envisager à partir de la gare la plus proche étant donné les distances domicile-travail. Cette mesure a ainsi été retenue pour les gares de Gembloux, Rhisnes et Floreffe où des vélos pourraient être mis à disposition des travailleurs.

Des mesures seront prises pour améliorer l'accessibilité des piétons que ce soit à l'intérieur de la zone ou à l'extérieur (cheminement piétons depuis les gares les plus proches, traversées des voiries).

La dernière mesure de ce tableau récapitulatif porte sur l'ouverture du parc à des commerces et services de proximité. Cette mesure a été validée pour Créalys où un centre de services auxiliaires et une crèche sont en construction.

La mise en place de ces mesures requière la participation active des entreprises, travailleurs et de tous les partenaires de cette étude. Le BEP précise, par ailleurs, dans son courrier officiel au Ministère de l'Équipement et des Transport que « ..., la mobilité dans les parcs est un enjeu global qui dépasse largement les compétences de l'intercommunale de développement économique et nécessite un engagement soutenu des autres partenaires (TEC, MET, SNCB, DGEE, DGATLP, cellules de mobilité,...) ».

ANNEXE 1 :

LETTRES OFFICIELLES

DES MEMBRES DU

COMITE D'ACCOMPAGNEMENT

ANNEXE 2 :

COORDONNEES DES PRINCIPAUX

ACTEURS

MEMBRES DU COMITE D'ACCOMPAGNEMENT

Ministère wallon de l'Équipement et des Transports (MET)

Direction Générale des Transports

Division de la Programmation et de la coordination des Transports

Direction des Etudes et de la Programmation (D311)

Attaché (responsable PMZA Namur)

M. Pascal Blocteur

Boulevard du Nord 8

5000 Namur

Tel : 081/77.30.90

pblocteur@met.wallonie.be

<http://met.wallonie.be>

Bureau Economique de la Province de Namur (BEP)

Département entreprise

Bureau d'Etudes

Avenue Sergent Vriethoff 2

5000 Namur

Tel : 081/71.71.64

MDG@bep.be

<http://www.bep.be>

Ministère wallon de l'Équipement et des Transports (MET)

Direction Générale des Autoroutes et des Routes

Division du Réseau Centre

Direction des Routes de Namur (D131)

Attaché

M. Vincent Helmus

Avenue Gouverneur Bovesse 37

5000 Namur

Tel : 081/

vhelmus@met.wallonie.be

<http://met.wallonie.be>



Cabinet du Ministre André Antoine (Ministre du Logement, des Transports et du Développement Territorial)
Cellule Transports

Expert

M. Benoît Laloux

Rue d'Harscamp 2

5000 Namur

Tel : 081/25.38.15

benoit.laloux@gov.wallonie.be

<http://www.andre-antoine.be>

Ministère de la Région wallonne

Direction Générale de l'Emploi et de l'Economie (DGEE)

Division de l'Industrie et du Crédit public

Direction de l'Equipement des Zones Industrielles (DEZI)

Chargé de Mission

M. Stéphane Jaumotte

Place de la Wallonie 1

5100 Namur

Tel : 081 33 37 13

s.jaumotte@mrw.wallonie.be

<http://economie.wallonie.be>

Ministère de la Région wallonne

Direction générale de l'Aménagement du territoire, du Logement et du Patrimoine (DGATLP)

Chargée de Mission

M. Anne Daubechies

Rue des Brigades d'Irlande 1

5100 Namur

Tel : 081 32 10 24

a.daubechies@mrw.wallonie.be

<http://mrw.wallonie.be/dgatlp>

Union Wallonne des Entreprises (UWE)

Cellule Mobilité



Responsable Cellule Mobilité

M. Samuel Saelens

Chemin du Stockoy 1-3

1300 Wavre

Tel : 010 48 94 05

samuel.saelens@uwe.be

<http://www.uwe.be>

Transport En Commun Namur-Luxembourg (TEC)

Attachée

Mme Carine Etienne

Avenue Stassart 12

5000 Namur

Tel : 081 72 08 18

carine.etienne@tec-wl.be

<http://www.tec-namur-luxembourg.be>

Société Nationale des Chemins de Fer Belge (SNCB)

District Sud-Est

Attaché

M. Jean-Luc Pirard

Place des Guillemins 2

4000 Liège

Tel : 04 241 28 72

jeanluc.pirard@b-rail.be

<http://www.sncb.be>

Société Nationale des Chemins de Fer Belge (SNCB)

District Sud-Ouest

Attaché

M. Alain Guiot

Quai de la Gare du Sud 1

6000 Charleroi

Tel : 071 60 46 05

alain.guiot@b-rail.be

<http://www.sncb.be>

Centre d'Education Populaire André Genot (CEPAG)

Cellule Mobilité CEPAG-FGTB

Attaché

M. Jean-Luc Dossin

Rue Haute 42

1000 Bruxelles

Tel : 02/506.83.80

jean-luc.dossin@cepag.be

<http://www.cepag.be>

Formation Education Culture (FEC)

Cellule Syndicale de Mobilité FEC-CSC

Attachée

Mme. Véronique Thirifays

Place L'Ilion 13

5000 Namur

Tel 081/25.40.83

vthirifays@acv-csc.be

<http://www.csc-en-ligne.be>

Transport, Infrastructure & Télématicque (TRITEL – Bureau d'études)

Chargée de projet

Mme Daphné Wouters

Tour et Taxis

Avenue du Port 86c, bte 206

1000 Bruxelles

Tel 02/205.01.05

daphne@tritel.be

<http://www.tritel.be>

AUTRES INTERVENANTS DE L'ETUDE



Ministère wallon de l'Équipement et des Transports (MET)

Direction Générale des Transports

Division de la Programmation et de la coordination des Transports

Direction des Etudes et de la Programmation (D311) – **Fiches d'Accessibilité**

Attachée

Mme Véronique Licciardi

Boulevard du Nord 8

5000 Namur

Tel : 081/77.31.22

vllicciardi@met.wallonie.be

<http://mobilite.wallonie.be>

Taxistop – Co-voiturage

Personne de contact

Michel Rozek

boulevard Martin 27

1340 Ottignies

Tel. 010/23.58.01

covoiturage@taxistop.be

<http://www.carpool.be/wallonie/>

Cambio – Location voiture à la carte

Personne de contact

Michel Rozek

boulevard Martin 27

1340 Ottignies

Tel. 010/23.58.01

wallonie@cambio.be

<http://www.cambio.be>

LE TRANSPORT MARCHANDISE

1. PRÉAMBULE

Bien que l'objectif premier de cette étude soit l'identification et la description des déplacements domicile-travail, on ne pouvait omettre le transport marchandises, terreau des parcs d'activités économiques.

En vue d'établir le diagnostic de la situation, parallèlement à l'enquête 'entreprises', une enquête 'marchandises' a ainsi été menée dans la phase 1 de cette étude. Les résultats de l'enquête ne seront pas repris dans ce rapport à l'exception du volet 'perspective'.

Le potentiel des zones d'activité économiques a ainsi été analysé en mettant en exergue les particularités de chaque zone.

2. LE POTENTIEL DES ZONES D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

2.1. Les pratiques d'intermodalité

Portée par l'essor spectaculaire de la motorisation, par le modèle du 'just-in-time' et par l'atomisation des entreprises avec zone de stockage de plus en plus restreinte, la mobilité des personnes et des biens explose. Dans ce contexte, la logistique et la chaîne intermodale peuvent aider à briser cette croissance en tirant profit des capacités de chaque mode.

La province de Namur se situe au centre du quadrilatère formé par les plateformes multimodales de Bruxelles, Liège-Bierset, Dourges et Bettembourg (Athus). La Province de Namur ne dispose actuellement pas d'une plate-forme multimodale mais de nombreux autres atouts : la route (E411-E42 et projet E420), les voies navigables (Sambre et Meuse), le chemin de fer (L130-125, 165-166, Ronet). Namur constitue ainsi un nœud de développement stratégique incontournable.

2.2. La route

L'accessibilité des zones d'activité économique est abordée en détail dans le volet 1 'déplacement domicile-travail' du diagnostic. Tous les parcs sont aisément accessibles par route. A l'exception de Mariembourg (40 km)¹, ils se situent tous à moins de 15 kilomètres du réseau autoroutier.

La route assume aujourd'hui, au niveau européen, 44% du fret et 79% du transport de passagers.² En Belgique, ces chiffres s'élèvent respectivement à 80,5% et 86,6%. Entre 1970 et 2000, le parc automobile de la Communauté a triplé, passant de 62.5 millions de véhicules à près de 175 millions. En Belgique, pour la même période, le nombre a doublé passant de 2.059.616 voitures à 4.678.376. Le nombre de camions (+ de 3,5 tonnes) est, quant à lui, passé de 70.718 à 113.243.³ Avec près de 10.000 poids-lourds, l'autoroute reste le principal vecteur de transport marchandise.

L'étude du bureau de conseil STRATEC sur le développement intégré des réseaux et terminaux fret en Région wallonne prévoit, à l'horizon 2020, une augmentation de 53.8% des tonnes.km transportées sur le territoire wallon dont près des 2/3 par route

¹ Le projet d'aménagement d'un nouvel axe entre Charleroi, Couvin et Charleville-Mézières rendra également Mariembourg aisément accessible depuis l'autoroute..

² Le Livre Blanc, La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix, 2001, p13

³ Les cahiers du MET, 'Trafic et sécurité sur les routes et autoroutes en Wallonie', décembre 2002, p10

et une utilisation de la capacité routière fret avoisinant les 100% sur la E411 (entre Courrière et Neufchâteau) et sur la E42 (entre Fleurus et Namur).

En vue d'endiguer cette croissance, le gouvernement wallon souhaite massifier les flux, entre autres, en recentrant les activités (zoning) et en attirant les activités logistiques à haute valeur ajoutée (centre de distribution). Le Gouvernement wallon s'est encore engagé à introduire un système de péage routier pour les poids-lourds dont le poids total en charge est égal ou supérieur à 12 T sur une partie ou l'entièreté du réseau routier wallon. Ce système est appelé à remplacer le système actuel à savoir l'Eurovignette.

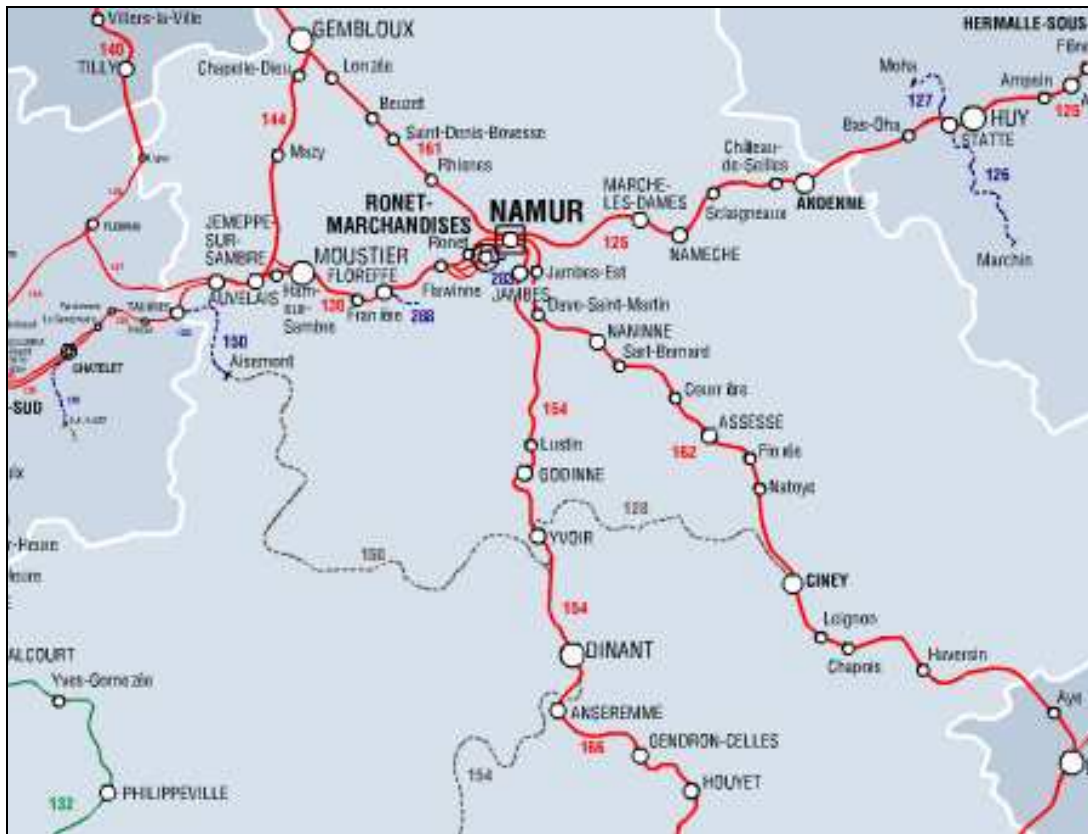
2.3. La voie ferrée

Comparé à la route, le fret ferroviaire n'est, à l'heure actuelle, pas rentable en ne répondant pas à des exigences techniques (interopérabilité du matériel roulant, type de tension), logistiques (pas de réseau dédié au fret) et de services (ponctualité).

En Europe, le transport de fret par rail est passé de 21% en 1970 à 8.4% en 1998. Dans ce contexte, 600 km de voie sont fermés chaque année.⁴ En Belgique, en 1997, le chemin de fer assumait 7,5%⁵ du trafic marchandises.

⁴ Le Livre Blanc, La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix, 2001, p37

⁵ 7,5% selon les données du MET, 16% selon les données de l'INS - Les cahiers du MET, 'Trafic et sécurité sur les routes et autoroutes en Wallonie', décembre 2002, p23.



Carte n° 2: Réseau SNCB⁶

La province de Namur est traversée par plusieurs lignes stratégiques: 165-166 (Athus-Meuse) et 130-125 (Liège-Charleroi).

La liaison Athus-Meuse est un axe de développement important entre le Nord et le Sud du pays et un maillon important dans la chaîne européenne. Ronet, situé à proximité de cette ligne, occupe une position stratégique. Gare de stockage et d'entretien du matériel, elle assure également le groupement et le dégroupement des trafics de marchandises. La gare de Ronet est chargée de concentrer des acheminements en provenance de divers terminaux belges vers le sud de la France, l'Italie et l'Espagne. Cette gare de formation, expédiant un grand nombre de trains de containers par jour, permet de massifier les flux avec la constitution de train plus longs et plus lourds. Ronet est aussi le terminal TRW (Transport Route Wagon), filiale de la SNCB.

⁶ Source : SNCB



Photo n°1 : Gare de formation de Ronet

Les lignes 165-166, essentiellement utilisée par le fret, permettent de désengorger les lignes 161 et 162 (Bruxelles-Luxembourg) prioritairement dédiée au transport passager.

La ligne 130, reliant Namur à Charleroi, et la ligne 125, reliant Liège à Namur, drainent un important trafic aussi bien de marchandises que de voyageurs en connectant les bassins liégeois et carolo. Elles connectent directement le Nord de l'Allemagne et la France. La plupart des trains qui empruntent l'Athus-Meuse transitent par la ligne 130 et l'intermédiaire des lignes 144 Jemeppe-sur-Sambre - Gembloix et 147 Auvelais - Fleurus.

Sur la province de Namur, Malonne, Floreffe, Seilles et Ciney sont directement raccordés à la dorsale wallonne SNCB. Il existe ainsi le long de la ligne 130 quelques raccordements en service tels que celui de Dematex (Malonne), Silos de Floreffe (tri-modal : route-fer-eau) et dans une moindre mesure celui de Joassin (Malonne). La technique du feroutage est encore utilisée à Seilles (CarMeuse) et Ciney (Rovaux).



Photo n° 2: Les Silos de Floreffe (pratiques trimodales)



Photo n° 3 et Photo n° 4: Les silos de Floreffe – pratique trimodale (eau-fer-route)



2.4. Les voies navigables

Le transport fluvial est une alternative fiable, économique, peu polluante et peu bruyante au transport terrestre. La Wallonie gère plus de 450 km de voies navigables dont 365 km sont au moins d'un gabarit de classe IV, classe d'intérêt international (à savoir 1.350 tonnes). La Province de Namur est traversée transversalement par l'axe Dunkerque - Liège passant par Mons, Charleroi et Namur. En territoire belge, il est formé par le canal Nimy-Blaton-Péronnes (classe IV), du canal du Centre (classe I), du canal Charleroi-Bruxelles (classe IV), de la Basse-Sambre et de la Meuse. La Province de Namur est encore traversée du Nord au Sud, depuis Namur, par la Meuse et Sambre et la Haute Meuse (V). Les zones portuaires situées le long de la Meuse en amont de Namur et celles situées le long de la Sambre sont accessibles aux bateaux de 1.350 tonnes. Celles situées le long de la Meuse à l'aval de Namur sont accessibles aux convois de 9.000 tonnes.

Le port autonome de Namur gère 25 ports et zones portuaires ou industrielles, 5 ports publics et 8 ports de plaisance qui s'étendent le long de la Meuse et de la Sambre sur le territoire de la Province de Namur. Le port autonome de Namur loue, vend ou concède des parcelles de terrain et construit les murs de quai. Les entreprises sont responsables du matériel pour le transbordement.

Depuis 1996, la Région wallonne subsidie, via le 'plan wallon', les entreprises souhaitant s'équiper de matériels de transbordement et, depuis 2004, accorde une allocation fixée à 12 EUR par EVP (équivalent vingt pieds).

Parmi les 12 zones économiques étudiées, Floreffe, Floriffoux, Malonne et Seilles sont implantées le long de la voie d'eau. Seules les trois dernières zones offrent actuellement une plateforme bi-modale et sont susceptibles d'offrir un transport trimodal (fer-route-eau). Aucun projet n'est actuellement prévu pour raccorder les quais de chargement aux voies de chemin de fer.

Le trafic marchandise par voie d'eau est essentiellement axé sur les pondéreux et les céréales.

Floreffe dispose uniquement d'un mur de quai public. Il n'y a donc pas de déchargement de marchandises. Les silos de Floreffe disposent de leur propre équipement.

La zone d'activité économique de Malonne a fait l'objet d'une demande d'extension de la part du port autonome de Namur⁷ en 2004 avec modification du

⁷ Arrêté du Gouvernement wallon adoptant définitivement la révision du plan de secteur de Namur en vue de l'inscription d'une zone d'activité économique industrielle sur le territoire de la commune de NAMUR (Malonne), en extension de la zone d'activité économique de Malonne (planche 47/7N)

plan de secteur. Cette demande a été acceptée. Malonne dispose d'un mur de quai qui n'est actuellement pas utilisé.

La zone d'activité de Floriffoux comprend actuellement 1 entreprise utilisant la voie d'eau (ETS HUBLET ET CIE SA – recyclage de matériaux).

La zone de Seilles dispose d'un certain potentiel. La société SCAM et Interagri utilisent déjà la voie d'eau. Cependant, étant donné la localisation de la zone, un éventuel développement de l'intermodalité route-eau risque de se heurter à l'environnement local avec la traversée urbaine de Seilles par les charrois.



Photo n° 5: Interagri – pratique bimodale (eau-route)

3. LES PERSPECTIVES DE CROISSANCE

Ce chapitre se base sur les résultats obtenus dans le cadre de l'enquête marchandise envoyée le 29 avril 2005 aux entreprises des 12 zones d'activités étudiées. Seule la dernière partie de l'enquête visant à connaître les attentes des entreprises en matière de mobilité et les pratiques d'intermodalité est abordée dans ce chapitre. Les résultats de l'enquête sont en effet détaillés dans le rapport de phase 1.

Il ressort de l'enquête, qu'aujourd'hui, aucune entreprise n'utilise de plate-forme multimodale. En revanche, une société emploie actuellement la voie d'eau depuis Tournai et Liège et deux autres entreprises se disent disposées à changer de mode de transport au profit du train. Une de celle-ci se situe dans la zone d'activité économique de Rhisnes. Une extension de ce parc est actuellement en projet avec une réhabilitation possible des voies de chemin de fer.

Selon les entreprises, la technique du feroutage serait la plus avantageuse sur des longues distances (>800 km). Une entreprise envisage néanmoins d'utiliser le train sur une distance de moins de 400 km.

Les critères d'acheminement des marchandises sont hiérarchisés dans le tableau ci-dessous ; la valeur 1 étant le critère auquel le plus d'importance est accordée.

CRITÈRES	RANG
Porte-à-porte	1
Ponctualité (just in time)	2
Vitesse	3
Flexibilité	4
Sécurité	5
Fiabilité	6

Tableau n° 1: Critères d'acheminement des marchandises par train

Le train doit donc permettre le porte-à-porte, être ponctuel et rapide.

La dernière question portait sur les perspectives de croissance des entreprises d'ici 10 ans.

Les réponses à cette question varient fortement selon les entreprises (de 10% à 100%) que ce soit au niveau du tonnage ou du transport camionné. Toutes les entreprises entrevoient une croissance. Il est intéressant de noter que l'entreprise

pratiquant la bi-modalité route-eau prévoit une augmentation de son tonnage total de 15% soit, 10% par camion et 5% par voie d'eau.

30% des entreprises envisagent également une diversification de leur gamme de produits. Ces produits continueraient à être transportés par camion.

La dernière question de ce volet portait sur les attentes éventuelles des entreprises. A la question 'Si vous avez des attentes particulières concernant le transport marchandises, veuillez nous les indiquer ci-après ?', seulement 3 entreprises ont répondu. Leurs commentaires sont retranscrits littéralement ci-dessous. Afin de garantir la confidentialité des données, aucun nom de société n'est divulgué.

Entreprise 1 (Rochefort):

« A ce jour, les clients ne veulent plus de stock d'où l'obligation de rouler plus (avec frais en constante augmentation) pour livrer moins à chaque client mais avec une augmentation de services :

- le stockage des produits surgelés étant onéreux, le client vous impose une fréquence de livraisons plus grande ;
- vos marges rétrécissent d'année en année.

Que font nos dirigeants pour les PME ? «

Entreprise 2 (Créalys):

- « Signalisation mieux adaptée ;
- Rond-point adapté aux poids lourds. »

Entreprise 3 (Naninne) :

- « Accès large pour convoi exceptionnel (N4 est une route pour ce type de transport) ;
- Signalisation et marquage au sol conforme et réaliste. »

4. CONCLUSIONS

La Wallonie présente de nombreux atouts. Elle dispose d'une position géographique stratégique au sein de l'Europe, dans les courants d'échange nord-sud mais également est-ouest. Cependant, d'une part, la Wallonie n'utilise pas toutes ses ressources que ce soit au niveau du transport fluvial et ferroviaire. D'autre part, elle est exposée à la forte concurrence des pôles stratégiques voisins.

Pour la grande majorité des déplacements des entreprises des 12 zones d'activité économique, les alternatives à la route ne sont pas de qualité suffisante et ne sont pas utilisées. L'intermodalité implique en effet de tenir compte des relations de complémentarité et de compétitivité entre mode. Toute nouvelle rupture de charge entraîne un coût supplémentaire que l'on doit chercher à minimiser. La complémentarité doit produire une valeur ajoutée alors que la compétitivité doit réduire les coûts. L'intermodalité qui suppose l'utilisation d'au moins deux modes implique également une interconnectivité spatiale et une interopérabilité des techniques et procédures. Pour certains produits, la vitesse d'acheminement reste le critère principal. Le trafic marchandise par train et/ou la voie d'eau repose ainsi essentiellement sur les pondéreux et les céréales.

Chaque mode dispose ainsi de ses propres atouts.

Le camion est synonyme de flexibilité et reste plus économique que la voie d'eau et le chemin de fer sur de courtes distances. Bien que les trains marchandises ne soient pas prioritaires par rapport aux trains passagers, ils répondent mieux au critère de la ponctualité que le camion qui est soumis aux impondérables du trafic. Quant à la voie d'eau, elle est la plus respectueuse pour l'environnement.

De l'analyse du type d'activité, il ressort que certains sites sont davantage propices à l'intermodalité de par leur localisation et le type de production (ex : Seilles, Floreffe,... - activité agro-alimentaire).

Aujourd'hui, le nombre d'entreprises utilisant un autre mode de transport que le camion est limité. Les entreprises sont néanmoins intéressées mais les coûts engendrés peuvent s'avérer exorbitants, principalement pour des PME. Deux entreprises sur les vingt-huit entreprises ayant répondu à l'enquête envisagent le train comme alternative à la route.

Certains facteurs ont, en effet, tendance à inciter les entreprises à utiliser un autre mode de transport que la route:

- les problèmes de congestion et les risques de retards encourus ;
- l'augmentation du prix des carburants ;
- la politique nationale et européenne en matière de péages ;

- la limitation de dépassement pour les poids-lourds ;
- l'interdiction de rouler certains jours ;
- le nombre d'heures de route du chauffeur ;
- la fixation d'un poids maximum ;
- les facteurs environnementaux.

Le choix d'implantation sur la zone d'activité économique est également dicté par l'accessibilité routière. Les sites sont aujourd'hui tous aisément accessible depuis une autoroute ou une route nationale à grand gabarit (N5). La route reste donc le principal vecteur de transport de marchandises.