

# SESSAM

Schéma d'accessibilité et de mobilité  
du Sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse

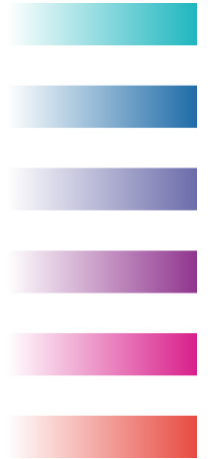


# FLORENNES

Cette fiche communale a pour objectif de permettre aux autorités et aux techniciens de mieux cerner les recommandations de l'étude SESSAM par rapport au contexte spécifique de leur commune. Chaque volet de l'étude y est repris de manière très synthétique.

Les rapports complets peuvent être téléchargés sur le site du projet :

<http://sessam.plateforme-esem.be/>





## DEVELOPPEMENT TERRITORIAL

### Densifier l'habitat et optimiser les réserves foncières disponibles

Florennes dispose de réserves foncières à proximité directe du centre urbain et de la gare routière en centre-ville (environ 22ha) qui permettraient de répondre en partie à la demande en nouveaux logements sur la commune (+406 habitants d'ici 2030). On peut noter comme réserve foncière présentant le plus fort potentiel :

- Une ZACC de 5,4 ha entre la rue de Corenne et la rue Gérard de Cambrai qui grâce à un cheminement mode doux propose un accès direct au centre urbain et aux facilités en transports publics;
- Deux bandes de 1 ha chacune le long de la rue de la Tannerie et de l'Avenue Jules Lahaye, en tenant compte ici de l'affectation agricole au plan de secteur. Dans un horizon plus lointain, il pourrait être intéressant de réfléchir à une densification de l'habitat entre ces deux rues ce qui permettrait d'assurer une continuité urbaine dans le sud de la ville qui est moins dotée en fonction logement

L'utilisation de ces réserves permettrait de valoriser le centre urbain et d'axer le développement territorial autour des systèmes de transport existant. De même une densification de l'habitat de l'ordre de 60 à 30 log/ha (maisons 2 façades et appartements) limiterait l'éparpillement urbain et réduirait la dépendance à l'usage de la voiture en favorisant le report modal vers le transport public.

Voir carte en annexe.

### Promouvoir des lieux d'emplois offrant une accessibilité multimodale

Afin d'optimiser l'accessibilité des entreprises aux axes de communication et de favoriser le transfert modal dans les déplacements vers les lieux d'emplois, il est important de valoriser l'implantation d'activités denses en emplois (bureaux, services...) dans la ZACC en plus de la fonction logement.

L'implantation d'activités dans ces réserves participerait :

- à renforcer le pôle multimodal du centre-urbain et cette même offre en transport public limiterait les nuisances éventuelles liées aux déplacements
- à l'attractivité du quartier créé en favorisant la mixité des fonctions

### Faciliter le télétravail et développer des télécentres

L'implantation d'un télécentre offrant une accessibilité multimodale à Florennes permettrait d'éviter certains déplacements vers les lieux de travail.

Le travail à distance, possible aujourd'hui grâce à l'utilisation d'ordinateur portable, téléphone et connexion internet, doit être encouragé car il permet d'agir sur les trois piliers du développement durable :

- Social : diminuer les temps perdus en déplacement, le stress et l'absentéisme ;
- Economique : limiter les dépenses des employés en déplacement et optimiser les surfaces de bureaux des entreprises ;
- Ecologique : réduire la consommation énergétique liée aux déplacements et aux bureaux

## TRANSPORT ROUTIER

### Tenir compte des projets sur la N5-E420

Bien qu'extérieur au territoire de Florennes, la N5-E420 joue un rôle très important pour les déplacements vers Charleroi et vers le sud depuis cette commune. Les questions restent nombreuses quant à l'avenir de cet axe et il est probable que celles-ci continueront à occuper le débat public durant les prochaines années. Face à ces incertitudes, la présente étude propose des mesures qui rende le territoire d'étude le plus indépendant possible de l'évolution du dossier de la sortie sud de Charleroi et de la congestion routière du tronçon Somzée – Charleroi aux heures de pointe (amélioration du réseau de transport public, mise en place de parkings de délestage aux abords des nœuds de transport en commun et de parkings de covoiturage, politique d'aménagement du territoire qui renforce les centralités, etc.).

A un niveau plus local, le projet des autorités régionales de transformer le tronçon Frasnes-lez-Couvin – Somzée de la N5-E420 en autoroute doit s'accompagner d'une réflexion pour maintenir un nombre suffisant de traversées (désormais dénivelées), pour permettre des connexions entre les communes de Florennes et Walcourt notamment (convois agricoles, trafic local, etc.).

Un autre enjeu important est la pression immobilière accrue que va générer tout projet d'amélioration de la N5-E420 entre Charleroi et Philippeville.

### Réaménager les traversées d'agglomération et certains carrefours

A Florennes, la réalisation d'une voirie dédiée au trafic de la carrière « Berthe » (entre la carrière et la N98) doit permettre de réduire considérablement les trafics de poids lourds dans le centre-ville. Cela constitue une opportunité pour revoir l'aménagement des voiries du centre, dont notamment la N98 (rue de Mettet).

### Supprimer les passages à niveau les plus problématiques

Sans objet.

### Valoriser et créer des parkings pour le covoiturage

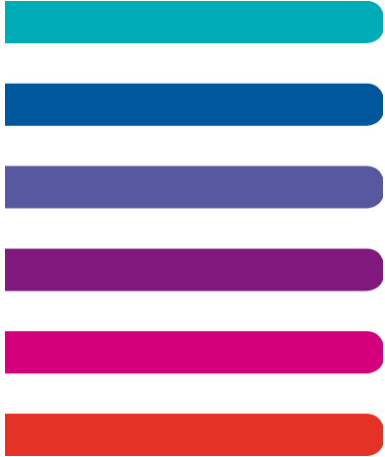
Des réflexions doivent être menées pour la création d'un parking de covoiturage au Nord de Florennes pour les flux à destination de Charleroi et Namur. Un partenariat public-privé pourrait être mené avec les enseignes Lidl localisée sur la N98.

La création d'un parking de covoiturage pourrait également s'envisager sur les différents axes qui desservent la commune, en collaboration avec la Direction des Routes.

### Mener des projets pilotes d'autopartage et faire connaître l'autopartage entre particuliers

La commune peut réfléchir à la mise en place d'un projet d'autopartage à destination des employés de la commune, en particulier lors du renouvellement de certains véhicules de service. Le système pourrait être également ouvert aux habitants.





La promotion de l'autopartage entre particuliers ([www.autopia.be](http://www.autopia.be)) peut faire l'objet de séances d'information et d'articles dans les médias communaux (site Web, journal communal, etc.).

## TRANSPORT PUBLIC

### Accompagner la hiérarchisation du transport public

A Florennes, notre proposition de réorganisation du réseau de transport public prévoit :

- Le renforcement de l'actuelle ligne express 56 Namur - Philippeville, et son cadencement à la demi-heure ;
- Un renforcement similaire de l'actuelle ligne 138, Florennes – Charleroi ;

En correspondance avec ces 2 lignes structurantes, le réseau local serait organisé autour d'une ligne Florennes – Somzée et une ligne Florennes – Dinant. Florennes serait ainsi reliée de manière performante (sans correspondance) à tous les pôles d'attraction voisins (Charleroi, Namur, Walcourt, Philippeville, Dinant).

Florennes deviendrait en effet un nœud de correspondance, avec un regroupement des départs / arrivées des différentes lignes sur une plage de temps limité, permettant ainsi d'optimiser les correspondances.

Combinées avec d'autres mesures (information, aménagement des arrêts, mise en place d'un service de transport à la demande, etc.), ces propositions permettront une nette amélioration de l'attractivité du transport public.

### Améliorer les performances du réseau de bus

Il n'y a pas vraiment d'enjeu majeur en la matière sur le territoire de Florennes.

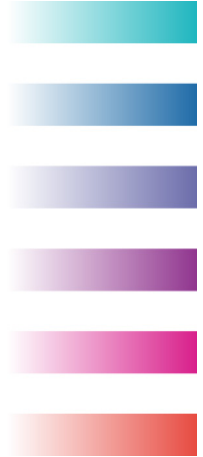
### Transformer les gares en pôles d'échanges

A Florennes, la gare des bus actuelle n'est pas du tout satisfaisante (surdimensionnée, éloignée du centre, absence de contrôle social, etc.). Nous plaignons pour une solution plus centrale, plus animée, plus intégrée dans le cadre bâti, soit autour de la rue de la Chapelle, soit à la Place Verte. Les dimensions de cette nouvelle gare peuvent être beaucoup plus réduite que l'actuelle, mais avec un aménagement de grande qualité intégré à l'espace public.

### Développer le transport à la demande à l'échelle du territoire

La commune aurait un intérêt à s'associer aux autres communes de la zone SESSAM et aux opérateurs de transport (TEC, sociétés de taxis, etc.) pour le développement d'un service de transport à la demande à l'échelle supracommunale, ceci afin de mutualiser les moyens financiers et humains et permettre des déplacements intercommunaux depuis/vers des zones moins bien desservies en transport public ou à des heures où l'offre est plus faible.

Ce partenariat pourrait être mis en œuvre par l'ASBL MobilE-SEM.





## PIETONS ET CYCLISTES

### Assurer un meilleur partage de l'espace public

Lors de la rénovation des voiries, les autorités communales doivent veiller à un rééquilibrage de l'espace public en faveur des modes actifs (piétons et cyclistes) et une meilleure prise en compte des personnes à mobilité réduite. L'accent doit être mis prioritairement sur les rues du centre de l'entité et sur les liaisons vers les pôles principaux (administration communale, écoles, commerces, etc.) et vers les arrêts principaux de transport public.

### Faire de l'accessibilité universelle une priorité absolue

Lors de tout projet d'aménagement de l'espace public, une priorité absolue doit être donnée à l'accueil des personnes à mobilité réduite au travers d'aménagement qui pourront servir à améliorer le confort de circulation de l'ensemble de la population.

### Réduire les ruptures provoquées par les infrastructures de transport

Ce point ne concerne pas particulièrement la commune de Beaumont.

### Améliorer les infrastructures cyclables

La commune devrait privilégier la mise en œuvre des aménagements suivants :

- Itinéraire vers la base aérienne
- Itinéraire vers Stave
- Itinéraire vers Morialmé et Donveau
- Itinéraire vers Chaumont
- Entretien des tronçons de RAVeL existant
- Création de nouveaux tronçons du RAVeL

Voir carte en annexe.

### Développer le stationnement pour les vélos

La commune devrait progressivement développer le stationnement vélo à proximité des différents équipements : écoles, commerces, services, arrêts de transport public. Une réflexion doit également être menée pour le développement de stationnement vélo sécurisé dans le cadre de la création d'un pôle multi-modal (voir ci-avant).

### Disposer de services pour les cyclistes

La commune doit encourager l'accueil d'un vélociste qui pourrait offrir des services pour les cyclistes :

- Entretien et réparation
- Location de vélos (courte et longue durée)
- Mise à disposition d'informations

### **Accompagner le développement d'une politique de cyclotourisme à l'échelle du territoire**

Il s'agit pour la commune de collaborer avec les différents GAL de la zone SESSAM et les maisons du tourisme pour mettre en place une véritable politique de cyclotourisme. Un projet de points nœuds est en cours d'élaboration par le GAL Entre-Sambre-et-Meuse et le GAL Botte du Hainaut.







## TRANSPORT DE MARCHANDISES

### Encourager le report modal pour la filière extractive

Le charroi lié aux carrières est un enjeu important à Florennes. Si l'éventuelle future carrière de Carmeuse à Hemptinne expédiera toute sa production par chemin de fer, il n'en sera pas de même pour la carrière « Berthe » et pour la carrière de Merlemont. A partir de ces 2 sites, un usage plus intensif de la voie d'eau doit être encouragé, moyennant un pré-acheminement routier. A Florennes, celui-ci passerait par une nouvelle voirie reliant la carrière Berthe (dont l'extension est envisagée) et la N98, permettant ainsi d'éviter tout transit dans le centre et offrant une voie de sortie vers les ports de la Basse-Sambre (Sambreville, etc.).

La création d'un « Railport » (plateforme commune de chargement) a également été envisagée à proximité de Florennes, qui pourrait s'implanter à Hemptinne (à l'extrémité du raccordement Carmeuse) ou à Yves-Gomezée (au-delà du raccordement « Les Petons »). Pour ce dernier, le regroupement des flux de différents industriels du même secteur doit permettre de rendre pertinente une solution ferroviaire. Les conditions technico-économiques d'un raccordement ferroviaire uniquement dédié à la carrière berthe ne semblent en effet pas réunies (flux limités, destinations éclatées, coût des aménagements).

### Susciter des synergies industrielles

#### Sécuriser le trafic des poids lourds

Le charroi lié aux carrières est un enjeu important à Florennes. Si l'éventuelle future carrière de Carmeuse à Hemptinne expédiera toute sa production par chemin de fer, il n'en sera pas de même pour la carrière « Berthe » et pour la carrière de Merlemont. A partir de ces 2 sites, un usage plus intensif de la voie d'eau doit être encouragé, moyennant un pré-acheminement routier. A Florennes, celui-ci passerait par une nouvelle voirie reliant la carrière Berthe (dont l'extension est envisagée) et la N98, permettant ainsi d'éviter tout transit dans le centre et offrant une voie de sortie vers les ports de la Basse-Sambre (Sambreville, etc.).

## COMMUNICATION ET GOUVERNANCE

### Proposer une information multimodale de qualité

La commune doit développer l'information sur les différents modes de transport dans les différents médias communaux : site Web, journal communal, etc.

### Organiser des événements sur la mobilité

La commune doit prévoir l'organisation d'évènements sur la mobilité pour le grand public ou pour des publics plus ciblés : écoles, personnes âgées, services communaux, etc.

### Accompagner la mise en œuvre d'une centrale de mobilité à l'échelle du territoire

La commune a signé la charte de collaboration pour soutenir les activités de l'ASBL MobilESEM dont l'objectif est précisément la création d'une centrale de mobilité. La commune doit communiquer sur les services de MobilESEM.

### Harmoniser les politiques de mobilité avec les régions voisines

La commune de Florennes est particulièrement concernée par la mise à jour du plan communal de mobilité de Charleroi et doit

suivre de près son élaboration. Elle doit également renforcer ses collaborations avec les communes voisines, en particulier Gerpinnes, Mettet, Walcourt, Philippeville et Hastières, pour assurer une cohérence dans les politiques de mobilité.

### Mettre en place des plans de mobilité dans les parcs d'activités et les écoles

La commune doit accompagner les écoles et les entreprises de la ZAE à se lancer dans la réalisation d'un plan de mobilité.

### Améliorer la formation dans le domaine de la mobilité

La commune doit envisager de disposer d'un conseiller en mobilité et de l'inviter à suivre la formation organisée par le SPW. Ce poste de conseiller en mobilité pourrait être partagé avec une commune voisine.

### Développer la participation citoyenne et l'émergence de projets locaux

La commune pourrait se lancer dans une démarche de participation citoyenne visant à développer des projets de réaménagement de l'espace public en concertation avec les habitants d'un quartier.

### Participer à la mise en place d'une conférence des Bourgmestres

La commune doit accompagner la mise en place d'une conférence des Bourgmestres qui pourrait notamment traiter des questions de mobilité et d'accessibilité.



