

SESSAM

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



PHILIPPEVILLE

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

Philippeville dispose de réserves foncières à proximité directe de la gare et du centre urbain (environ 29ha) qui permettrait de répondre en partie à la demande en nouveaux logements sur la commune (+1971 habitants d'ici 2030). On peut noter comme réserve foncière présentant le plus fort potentiel :

- La ZACC d'une superficie de 12,5ha idéalement localisée entre le pôle multimodal et le centre urbain. Cette zone en plus de valoriser le quartier de gare permettrait d'assurer une continuité urbaine en reliant le centre-ville à la gare via une zone d'habitat ;
- Une réserve foncière de +- 2ha le long de la voie ferrée à l'ouest de la gare

L'utilisation de ces réserves permettrait de valoriser le quartier de la gare 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 développer les zones d'activités sur les réserves foncières existantes à proximité de la gare de Philippeville

Dans ce cadre, les liaisons entre la ZAE « les quatre-vents » (+- 9ha) et le pôle multimodal autour de la gare de Philippeville doivent être valorisées notamment en modes doux de déplacements (piste cyclable...) afin de mettre en valeur l'accessibilité de la ZAE en transports publics.

De même, l'implantation d'activités denses en emplois (bureaux, services...) dans la ZACC en plus de la fonction logement est à recommander.

L'implantation d'activités dans ces zones participerait :

- à renforcer le pôle multimodal autour des gares chemin de fer et routières et cette même offre en transport public limiterait les nuisances éventuelles liées aux déplacements
- à l'attractivité du quartier de gare en favorisant la mixité des fonctions

Voir carte en annexe.

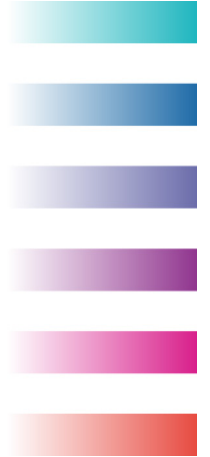
Faciliter le télétravail et développer des télécentres

Dans le cadre de la rénovation du quartier de gare de Philippeville, l'implantation d'un télécentre offrant une accessibilité multimodale 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

Entre Frasnes et Somzée, la Sofico prévoit de progressivement sécuriser et mettre au gabarit autoroutier l'actuelle N5-E420. A terme, le rôle de cette section dans le réseau sera donc accru, tenant également compte de l'aboutissement du dossier du contournement de Couvin. Transformer la N5-E420 en autoroute implique de prévoir des mesures d'accompagnement pour les convois agricoles, les accès riverains et les transports en commun.

Au nord de Somzée, les autorités publiques n'ont pu encore faire émerger une vision claire de l'évolution de l'axe de la N5-E420. 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.).

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

Réaménager les traversées d'agglomération et certains carrefours

A Philippeville, le SPW prévoit de réaménager le carrefour (échangeur) entre le contournement (N40) et la N5-E420 (enjeux d' « entrée de ville », importance de permettre un accès à la rue de Charleroi pour les usagers provenant de Dinant, accès à la gare, etc.).

Supprimer les passages à niveau les plus problématiques

Sans objet pour Philippeville.

Valoriser et créer des parkings pour le covoiturage

Des réflexions doivent être menées pour la création d'un parking de covoiturage au Nord de Philippeville pour les flux à destination de Charleroi. Un partenariat public-privé pourrait être mené avec les enseignes Carrefour Market, Champion ou Maxi-Toys localisées à proximité immédiate de l'échangeur entre la N5-E420 et la N40.

La création d'un parking de covoiturage pourrait également s'envisager sur ces différents axes, 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) 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

Notre proposition prévoit l'application du principe des nœuds de correspondance sur l'axe ferroviaire Charleroi – Couvin et à Charleroi-sud. Cela se traduirait par des correspondances performantes, à Philippeville vers différentes lignes de bus locales, ainsi qu'à Couvin d'une part et Walcourt d'autre part. A Charleroi-sud, des correspondances attractives seraient également planifiées vers notamment Bruxelles, Mons et Namur. Les horaires de trains seraient parfaitement cadencés, et la fréquence assurée à la demi-heure.

La ligne express 56 serait quant à elle renforcée (fréquence à la demi-heure), et limitée à Philippeville. Une nouvelle ligne régulière vers Beaumont serait également créée.

Philippeville deviendrait ainsi un réel nœud de correspondance pour toute la zone, avec notamment le regroupement, autour de la gare, des lignes de trains, bus (régulières et à la demande) ainsi que d'autres services de mobilité.

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

A Philippeville, le principal enjeu consiste à simplifier et fluidifier l'accès à la gare.

Transformer les gares en pôles d'échanges

Etant le rôle majeur que la gare de Philippeville est appelée à jouer dans le futur réseau, celle-ci doit faire l'objet d'un réaménagement ambitieux répondant aux besoins des différents modes de transport.

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

La commune doit veiller à limiter les ruptures qui seront provoquées par la mise au gabarit autoroutier de la N5-E420 en permettant les traversées pour les piétons, les cyclistes et les convois agricoles.

Améliorer les infrastructures cyclables

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

- Liaison depuis le centre et la futur ZAE vers la gare
- Itinéraires vers Neuville, Sautour, Jamiolle, Jamagne, Vodecée et Villers-le-Gambon
- Itinéraire vers la ZAE

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 multimodal à la gare (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 :

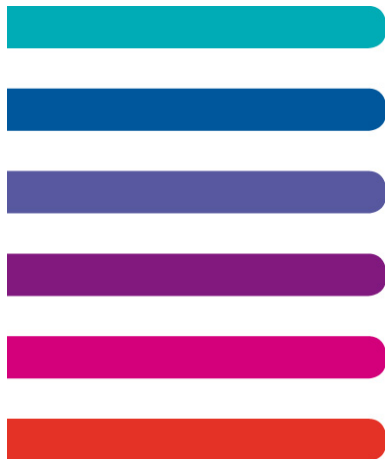
- Entretien et réparation
- Location de vélos (courte et longue durée)
- Mise à disposition d'informations

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

L'étude a fait des propositions pour encourager le report modal des carrières notamment située dans la zone de Philippeville. Cela passe par une utilisation accrue de la voie d'eau (moyennant pré-acheminement routier), et/ou le report vers un « Railport » (plateforme commune de chargement) qui pourrait notamment se situer à Yves-Gomezée (au-delà du raccordement de la carrière « Les Petons »). Pour ce dernier, le regroupement des flux de différents industriels du même secteur doit permettre de rendre pertinente une solution ferroviaire.

Susciter des synergies industrielles

Cette démarche vise à développer les synergies entre différentes entreprises voisines, afin que, par exemple, une entreprise valorise les déchets d'une autre. Une autre piste est la mise en commun de services ou d'infrastructure au sein d'une zone bien délimitée (tel qu'un zoning).

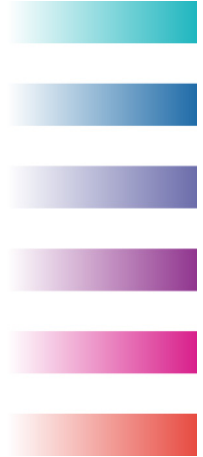
En ce qui concerne les transports, l'application de ce type de réflexion doit permettre de réduire les flux de transports, ou de rendre pertinentes des solutions mutualisées de transport (voir ci-avant). Un axe important de réflexion nous semble celui de l'optimisation des tournées des véhicules. Les nouvelles technologies de suivi et de localisation permettent d'optimiser facilement les tournées, à partir du moment où les entreprises se-

raient prêtes à centraliser leurs besoins auprès d'une plateforme commune type « GIE » (Groupement d'Intérêt Economique), GIE qui travaillerait alors en partenariat avec des transporteurs. Ce type de démarche permettrait par exemple à un camion qui décharge dans l'entreprise A, d'aller recharger dans l'entreprise B située à quelques kilomètres (alors que ce type de synergie est aujourd'hui peu pratiqué, en raison de l'absence d'information).

Sécuriser le trafic des poids lourds

Les itinéraires privilégiés pour le trafic lourd doivent être respectés, dont notamment l'usage de la N5-E420.

Le renforcement des contrôles, et notamment la pesée des poids lourds, doit également être accentué. Installer, en particulier sur la N5-E420, un équipement de pesée dynamique (sans arrêt du véhicule) jouerait un rôle dissuasif important.





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 Philippeville est particulièrement concernée par la mise au gabarit autoroutier de la N5-E420 et doit veiller à

harmoniser les développements le long de cet axe en collaboration avec les communes de Couvin, Walcourt et Gerpinnes.

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

La commune doit accompagner les écoles et les futures 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 dispose déjà d'un conseiller en mobilité. D'autres membres du personnel communal pourraient être invités à la suivre la formation CeM donnée par le SPW afin d'améliorer les connaissances techniques au sein des services communaux.

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.