

**Plan Intercommunal de Mobilité  
de Haute Sambre**  
Communes d'Erquelines, Lobbes et Merbes-le-Château

**Rapport de Phase 1**

**septembre 2008**

**agora**  
E T U D E S

Rue Montagne aux Anges, 26  
B - 1081 Bruxelles  
T. +32 2 779 13 55  
F. +32 2 779 22 75  
[agora@agora-urba.be](mailto:agora@agora-urba.be)  
[www.agora-urba.be](http://www.agora-urba.be)

# Table des matières

<b>1. Introduction.....</b>	<b>10</b>
1.1 Contexte -----	10
1.1.1 Contexte-----	10
1.1.2 Démarche suivie par le bureau d'études -----	10
1.2 La phase 1 : le diagnostic-----	10
1.2.1 Les objectifs du diagnostic-----	10
1.2.2 Le contenu du document -----	11
<b>2. Analyse territoriale et communale.....</b>	<b>12</b>
2.1 Le contexte régional-----	12
2.1.1 Au cœur de la Belgique-----	12
2.1.2 Influence de différents pôles-----	12
2.2 Le contexte local-----	13
2.2.1 Erquelinnes : -----	13
2.2.2 Lobbes : -----	13
2.2.3 Merbes-le-Château :-----	14
<b>3. Les données socio-économiques.....</b>	<b>15</b>
3.1 La population -----	15
3.1.1 Démographie -----	15
3.1.2 Répartition de la population par âges -----	17
3.1.3 Densité-----	18
3.2 Les activités et les emplois-----	19
3.2.1 Les emplois-----	19
3.2.2 La population active -----	20
3.2.3 Les profils de mobilité -----	21
3.3 L'enseignement -----	23
3.3.1 Fréquentation -----	23
3.3.2 Localisation -----	23
3.3.2.1 A Lobbes :-----	23
3.3.2.2 A Merbes-le-Château: -----	23
3.3.2.3 A Erquelinnes: -----	24
3.3.3 Le diagnostic des écoles -----	25
3.4 Les projets urbanistiques -----	31
3.4.1 Erquelinnes -----	32
3.4.2 Lobbes -----	32
3.4.2.1 Le projet de contournement de la Portelette. ....	33
3.4.3 Merbes-le-Château -----	35
3.5 Conclusion-----	35
<b>4. Le transport public ferré.....</b>	<b>36</b>
4.1 L'offre -----	36
4.1.1 Les différents trains-----	36
4.1.1.1 Les trains L -----	36
4.1.1.2 Les trains P-----	36
4.1.1.3 Les trains SNCF (ligne Aulnoye – Maubeuge – Jeumont – Erquelinnes).....	37
4.1.1.4 Les trains de marchandises.....	37
4.1.2 La ligne 130A (Charleroi-Sud – Erquelinnes) :-----	37
4.2 Les gares et points d'arrêts SNCB -----	38
4.2.1 Erquelinnes -----	38

4.2.2	Erquelinnes Village -----	40
4.2.3	Fontaine Valmont -----	42
4.2.4	Labuissière-----	44
4.2.5	Lobbes -----	46
4.2.6	Solre-sur-Sambre -----	48
<b>5.</b>	<b>Le transport public routier.....</b>	<b>50</b>
5.1	Offre de services-----	50
5.1.1	Description générale du réseau -----	50
5.1.2	Caractérisation des lignes TEC Hainaut et Charleroi -----	51
5.1.3	Fréquence des lignes -----	52
5.1.3.1	En semaine.....	53
5.1.3.2	Les week-ends.....	54
5.1.3.3	En période de vacances scolaires.....	54
5.1.3.4	Temps de parcours.....	54
5.1.3.5	Horaire et cadencement .....	55
5.1.4	Caractérisation structurelle des services TEC -----	55
5.2	La demande-----	56
5.2.1	TEC CHARLEROI-----	56
5.2.1.1	Analyse des oblitérations des billets et cartes.....	56
5.2.1.2	Analyse des données origines-destination (O/D) .....	57
5.2.2	TEC HAINAUT -----	61
5.2.2.1	Analyse des oblitérations des billets et cartes.....	61
5.2.2.2	Analyse des données origines-destination (O/D) .....	63
5.2.3	Conclusion -----	68
5.3	Les services scolaires -----	69
5.3.1	Le bus scolaire mis à disposition par Lobbes -----	69
5.3.2	Autres services scolaires -----	69
5.4	Les autres aspects de la qualité des services TEC -----	70
5.4.1	Les arrêts-----	70
5.4.2	L'information aux voyageurs-----	70
5.4.3	L'accessibilité PMR -----	71
5.5	L'intermodalité TC -----	71
5.5.1	Complémentarité des services SNCB et TEC-----	71
5.5.2	Complémentarité TC / modes doux-----	72
5.5.3	Complémentarité TC / véhicules -----	72
5.6	Conclusions -----	73
5.6.1	Points forts du réseau bus -----	73
5.6.2	Points faibles du réseau bus -----	73
<b>6.</b>	<b>Le transport privé.....</b>	<b>74</b>
6.1	L'offre de transport -----	74
6.1.1	Le taux de motorisation-----	74
6.1.2	Le réseau viaire principal-----	76
6.1.3	Synopsis des principales infrastructures -----	77
6.1.3.1	La N559 .....	77
6.1.3.2	La N59 .....	79
6.1.3.3	La N562 depuis Merbes-Sainte-Marie→Lobbes .....	80
6.1.3.4	La N561 →Erquelinnes.....	82
6.1.3.5	La N 40 .....	84
6.1.3.6	La N 55 .....	86
6.1.4	Les projets d'infrastructure-----	88
6.1.4.1	La N54 .....	88
6.1.4.2	Les projets d'aménagement de voirie en cours ou à venir.....	89
6.2	La demande de déplacement-----	90
6.2.1	Les flux sur les principaux axes du territoire-----	90

6.2.2	Evolution des flux -----	91
6.2.3	Evolution journalière-----	92
6.2.3.1	Merbes-Le-Château.....	92
6.2.3.2	Lobbes.....	94
6.2.3.3	Erquelines.....	97
6.2.4	Les flux aux heures de pointe-----	103
6.2.4.1	Flux à la pointe du matin .....	103
6.2.4.2	Flux à la pointe du soir .....	103
6.2.5	Le trafic des marchandises et flux de poids lourds -----	104
6.2.5.1	Les pôles générateurs de trafic poids lourds.....	104
6.2.5.2	Les flux poids lourds.....	104
6.2.5.3	Exemples détaillés : les ateliers Arthur Regniers et la plate-forme nationale de distribution DeliXL.....	105
6.2.6	Les impacts de la N54 sur la mobilité des communes du PICM Haute Sambre-----	106
6.3	Identification des dysfonctionnements-----	107
<b>7.</b>	<b>Le stationnement.....</b>	<b>108</b>
7.1	Erquelines-----	108
7.2	Lobbes-----	112
7.3	Merbes-le-Château-----	116
<b>8.</b>	<b>Sécurité.....</b>	<b>119</b>
8.1	Les données recueillies -----	119
8.1.1	Les données sources -----	119
8.1.2	Répartition et types d'accidents -----	119
8.1.3	Le contexte belge, régional et provincial -----	125
8.2	Localisation des accidents-----	126
<b>9.</b>	<b>Modes doux.....</b>	<b>127</b>
9.1	Les coupures et points de passages difficiles -----	127
9.1.1	Les coupures les plus marquantes du territoire-----	127
9.1.2	Le relief -----	127
9.1.3	La voie ferrée-----	127
9.1.4	Les voies structurantes -----	128
9.2	Les déplacements piétons-----	129
9.2.1	La marche urbaine-----	130
9.2.1.1	Le centre d'Erquelines.....	130
9.2.1.2	Le centre de Merbes-le-Château.....	131
9.2.1.3	Le centre de Lobbes.....	131
9.2.2	La marche rurale et la marche de loisirs -----	132
9.2.2.1	Les différentes promenades de loisirs.....	132
9.2.2.2	Principales caractéristiques.....	132
9.2.3	La mobilité des PMR -----	134
9.2.3.1	Le centre d'Erquelines.....	134
9.2.3.2	Le centre de Lobbes.....	135
9.2.3.3	Le centre de Merbes-le-Château.....	135
9.3	Les déplacements à vélo -----	137
9.3.1	Les schémas cyclables existants-----	137
9.3.2	Le RAVeL -----	139
9.3.3	Le réseau cyclable sur voiries communales-----	143
9.3.4	Les stationnements vélo-----	143
9.3.5	Synthèse -----	144
9.4	Le diagnostic des écoles-----	144
<b>Annexes.....</b>		<b>145</b>



# Table des illustrations

## Table des figures :

Figure 1 : Evolution de la population entre 2000 et 2007.....	16
Figure 2 : Les navettes internes.....	21
Figure 3 : Les principales navettes entrantes et sortantes.....	22
Figure 4 : équipements et aménagement du territoire sur les 3 entités.....	31
Figure 5 : Permis de bâtir délivrés et constructions neuves entre 1996 et 2007 (Source : INS).....	32
Figure 6 : Principales ZACC dans les différents bourgs de l'entité de Lobbes (Source : <a href="http://www.valdesambre.eu/">www.valdesambre.eu/</a> ).....	33
Figure 7 : Principales ZACC dans les différents bourgs de l'entité de Lobbes Source : <a href="http://www.valdesambre.eu/">www.valdesambre.eu/</a> .....	35
Figure 8 : Arrêts de trains sur le territoire.....	36
Figure 9 : Oblitérations mensuelles (cartes et billets) – 2007, TEC Charleroi.....	57
Figure 10 : évolution du parc de véhicules.....	74
Figure 11 : Pourcentage d'accidents par commune (Source : Police LERMES).....	119
Figure 12 : Types d'accidents (Source : Police LERMES).....	120
Figure 13 : Total de victimes et d'accidents par commune (Source : INS).....	120
Figure 14 : Répartition des types d'accidents par commune (Source : Police LERMES)....	121
Figure 15 : Total de victimes selon la gravité (Source : INS).....	121
Figure 16 : Pourcentage de victimes selon le type d'usager (Source : INS).....	122
Figure 17 : Nombre de victimes par commune selon le genre d'usager (Source : INS).....	123
Figure 18 : Nombre de victimes selon le type d'usager : voiture (Source : INS).....	124
Figure 19 : Evolution du nombre d'accidents en Belgique (Source : Données INS).....	125
Figure 20 : Carte des balades (Source : Topoguide : Guide des promenades de la Haute Sambre).....	133
Figure 21 : Itinéraires du schéma directeur réseau cyclable des voiries régionales de la direction de Charleroi.....	137
Figure 22 : Itinéraire 9 du schéma directeur cyclable.....	138
Figure 23 : Itinéraire 11 du schéma directeur cyclable.....	138
Figure 24 : Itinéraire 12 du schéma directeur cyclable.....	138
Figure 25 : Parcours du RAVeL à travers les trois communes (Source : <a href="http://cartopro1.wallonie.be/PortailRAVeL">http://cartopro1.wallonie.be/PortailRAVeL</a> ).....	139
Figure 26 : RAVeL existant et futur.....	140
Figure 27 : Phasage du futur RAVeL.....	141
Figure 28 : Passage du RAVeL dans le centre d'Erquelinnes.....	141
Figure 29 : Possibilités d'extension du réseau de voies lentes.....	142
Figure 30 : Passage du RAVeL sur la commune de Lobbes.....	142

## Table des tableaux:

Tableau 1 : évolution de la population entre 1997 et 2007.....	15
Tableau 2 : Evolution de la population d'origine étrangère entre 1997 et 2007.....	16
Tableau 3 : Les principaux secteurs d'activités économiques.....	19
Tableau 4 : Typologie de la population active. (Source SPF Finances).....	20
Tableau 5 : La mobilité des actifs et des scolaires.....	21
Tableau 6 : Flux de personnes entre communes.....	22
Tableau 7 : Diagnostic des écoles : Lobbes.....	27
Tableau 8 : Diagnostic des écoles : Merbes-le-Château.....	27
Tableau 9 : Diagnostic des écoles : Erquelinnes.....	30
Tableau 10 : Les différentes lignes de bus.....	50
Tableau 11 : Caractérisation des lignes TEC Hainaut et Charleroi.....	51
Tableau 12 : Fréquence des lignes.....	53

Tableau 13 : Temps de parcours .....	54
Tableau 14 : Horaire et cadencement.....	55
Tableau 15 : Evolution du nombre de voiture sur 10 années. Source ECODATA. ....	74
Tableau 16 : Répartition des victimes lourdes (Source : INS).....	124
Tableau 17 : Types d'accidents par commune (Source : Police LERMES) .....	125
Tableau 18 : Nombre de victimes et d'accidents en Belgique, en région wallonne et en province de Hainaut (Source : INS).....	125

**Table des photos :**

Photo 1 : Des conditions de déplacements contrastées dans le centre d'Erquelinnes. ....	134
Photo 2 : Si les aménagements de « Cœur de Ville » à Lobbes apportent une première réponse à la mobilité PMR, des efforts doivent encore être faits pour assurer la mobilité PMR au sein de la commune. ....	135
Photo 3 : Merbes-le-Château une situation qui est améliorable.....	136



Ont participé à la rédaction de cette phase:

**Paul Plak** – Administrateur – Chef de projets

**Delphine Hébert** – Associée – Chef de projet adjointe

**Vanessa Bogdanski** – Chargée d'études

**Bénédicte Duluc** – Stagiaire-chargée d'études

**Andréas Athanassiadis** – Chargé d'études

# 1. Introduction

## 1.1 Contexte

### 1.1.1 Contexte

Considérant qu'elles connaissent des problématiques de mobilité communes les entités d'Erquelines, Lobbes et Merbes-le-Château ont décidé de réaliser ensemble un Plan Intercommunal de Mobilité. La démarche de PICM s'inscrit dans la recherche de cohérence dans les prises de décisions qui peuvent avoir des conséquences importantes dans l'une ou l'autre de ces entités.

Les trois communes essentiellement à caractère rural ont en commun les mêmes genres de problématiques de mobilité et les mêmes attentes.

De plus, les trois communes sont inscrites dans la même zone de police, partagent des domaines comme le tourisme et la jeunesse et mènent déjà ensemble des projets comme le programme de valorisation concertée des centres urbains du Val de Sambre dans le cadre du projet « Beauregard : bien étudier l'aménagement urbain et garantir le renouvellement durable ».

La volonté des trois communes est de promouvoir une approche cohérente et convergente des problématiques liées à la mobilité.

### 1.1.2 Démarche suivie par le bureau d'études

L'étude se déroulera en trois phases :

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

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

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

**Le présent rapport présente la première version du diagnostic.**

## 1.2 La phase 1 : le diagnostic

### 1.2.1 Les objectifs du diagnostic

Cette première phase a pour objet de dresser un état des lieux de la mobilité sur le territoire de Lobbes, Erquelines et Merbes-le-Château en tenant compte du contexte communal et supra-communal. Cette phase a pour objectif :

- **Dresser un constat** sur le fonctionnement des réseaux de transport en commun et du réseau viaire, y compris pour les déplacements non motorisés
- **Mettre en évidence** les dysfonctionnements constatés au moyen
  - soit de mesures quantifiables, comme par exemple les carrefours accidentogènes,
  - soit d'évaluations qualitatives comme l'adéquation entre des volumes ou vitesses de circulation et les activités riveraines.

- **Confronter ces dysfonctionnements** avec les projets concernant la voirie, les transports et le développement urbain et d'analyser dans quelle mesure ils résolvent les problèmes rencontrés.

### 1.2.2 Le contenu du document

Cette phase se décompose comme suit :

- Une analyse technique basée sur l'analyse des études existantes et des enquêtes et observations réalisés par le bureau d'étude,
- La consultation des acteurs économiques et sociaux des trois communes,
- L'analyse croisée des différents thèmes traités au préalable permettra :
  - D'identifier le rôle actuel des différents systèmes de transports et de leurs infrastructures,
  - D'identifier les points forts et points faibles des systèmes,
  - De replacer les dysfonctionnements dans leur contexte.

#### **Données socio-économiques**

Source INS

#### **Données déplacements**

Source comptages MET  
+campagne de comptages automatiques en section courante réalisés la semaine du 14 au 21 avril 2008

Travail de terrain et synthèse des études déjà réalisées sur les thèmes :

- Circulation
- Voirie
- Sentiers et cheminements
- Stationnement
- Sécurité routière

#### **Les transports publics**

- TEC Charleroi
- TEC Hainaut Mons
- SNCB

#### **Projets urbains et infrastructure sur les entités :**

- Erquelines
- Lobbes
- Merbes-le-Château

#### **Projets déjà réalisés sur les entités**

Urbanisme  
Infrastructures

**ANALYSE → DIAGNOSTIC**

## 2. Analyse territoriale et communale

### 2.1 Le contexte régional

#### 2.1.1 Au cœur de la Belgique

Les communes de Lobbes, Erquelines et Merbes-le-Château appartiennent à la province du Hainaut et à l'arrondissement de Thuin.

Elles sont situées dans la sous-région de la Haute Sambre, et font partie de la grande ceinture verte entre Charleroi et Mons.

Les trois communes se trouvent plus ou moins à équidistance

- de Maubeuge, Thuin et Charleroi selon un axe est-ouest
- de Mons Binche et Beaumont selon un axe nord-sud

Par cette situation géographique et sa position frontalière cette aire se trouve soumise à l'influence de différents pôles :

#### 2.1.2 Influence de différents pôles

Insérée dans la vallée de la Sambre, la région a vécu au fil de l'eau différentes phases de mutation économique, avec une petite industrialisation suivie d'une désaffectation partielle.

Les trois communes ont conservé de ce passé un axe fluvial et ferroviaire transnational. Le cadre champêtre de la vallée de la Sambre a néanmoins gardé toute sa beauté ;

À cheval sur la « botte » du Hainaut et la « dorsale » wallonne Mons – Charleroi – Namur – Liège, elle est aussi accolée à la frontière française ;

Les trois entités sont sous l'influence plus ou moins diffuse de Charleroi et Mons, mais aussi du Centre avec Binche, sans oublier Beaumont et au-delà de la frontière les villes françaises de Maubeuge et Jeumont ;

Sur un territoire rural et agricole, d'élevage et de cultures, l'aire d'étude se trouve à la porte du pôle touristique et paysager de la Botte du Hainaut, avec Beaumont, Chimay et les barrages de l'Eau d'Heure à un jet de pierre. Le territoire présente de grandes richesses architecturales et paysagères. 4 zones Natura 2000 couvrent le territoire :

1. Haute-Sambre en amont de Thuin (14,46ha sur Erquelines ; 36,46ha sur Lobbes et 67,2ha sur Merbes-le-Château)
2. Trou aux Feuilles (0,03 ha. sur Erquelines)
3. Vallée de la Thure (10,29 ha. sur Erquelines)
4. Haute-Sambre en aval de Thuin (14,44 ha. sur Lobbes)

## 2.2 Le contexte local

Adossée aux versants de la Sambre, et suite aux fusions de communes, la morphologie de ces trois communes est généralement un assemblage de développements de type rural (bourgs, villages, champs et zones boisées...) avec la présence des trois centres d'Erquelinnes, Lobbes et Merbes-le-Château.

La population développe aussi des modes de fonctionnement de plus en plus « urbains » : les villes, toutes proches ou plus éloignées (en distance mais aussi en durée de déplacement), sont pour beaucoup le territoire fréquenté au jour le jour, pour le travail, l'enseignement, ou pour disposer de grands équipements. Toutefois, les paysages verdoyants, la quiétude et la forte identité locale de l'Entre Sambre-et-Meuse demeurent fortes.

### 2.2.1 Erquelinnes :

La commune d'Erquelinnes est située à proximité de la frontière française et partage un quasi continuum bâti avec la ville de Jeumont.

L'entité est composée des villages de Bersillies-l'Abbaye ; Solre-sur-Sambre, Hantes-Wihéries, Montignies-Saint-Christophe, Erquelinnes et Grand-Reng.

Sa superficie est de 44,2 km<sup>2</sup> et elle compte **9.947 habitants** (9 570 habitants d'après données INS au 1<sup>er</sup> janvier 2007), soit une densité de **216 habitants/km<sup>2</sup>**.

D'un caractère essentiellement rural (avec présence de zone Natura 2000), l'entité présente surtout dans son centre d'Erquelinnes des spécificités plus urbaines et assume un rôle de sous-pôle en matière de commerce et d'enseignement (nombreuses écoles et Institut technique de la Communauté française).

Par ailleurs, le centre d'Erquelinnes et sa gare sont une « plate-forme » de correspondances de bus venant de la Botte du Hainaut, de Binche et de Mons sans oublier les bus français depuis Maubeuge. Cf. *chapitre 5 : Le transport public routier*.

Ainsi le quartier de la gare a dédoublé le centre villageois d'origine.

Par ailleurs, le phénomène urbain s'est d'ailleurs déjà manifesté autour des axes de communication, et est particulièrement visible à Solre-sur-Sambre.

En limite avec Merbes-le-Château se développe l'espace européen d'entreprises.

### 2.2.2 Lobbes :

Outre la ville de Lobbes, l'entité comprend les villages de Sars-La-Buissière, Mont-Sainte-Geneviève et Bienne-Lez-Happart.

Sa superficie couvre 32,1km<sup>2</sup> dont seul 12% sont des terrains bâtis. L'entité est essentiellement constituée de terres agricoles et espaces naturels dont certains sont inscrits en zone Natura 2000.

L'entité compte **5 515 habitants** (estimation INS au 1<sup>er</sup> janvier 2007) soit une densité de **171 habitants/km<sup>2</sup>**.

Le centre de Lobbes présente un caractère urbain de petite ville sur les rives escarpées de la Sambre et elle regroupe de nombreux équipements (écoles, home, CPAS, ...) dont le plus important reste la clinique.

En limite avec Thuin se développe le zoning industriel de Thuin-Lobbes où de nombreuses sociétés commerciales sont installées et où de nouvelles entreprises souhaitent s'installer sur les hectares viabilisés restant. L'accès au zoning se réalise par la RN59 et le rond point d'accès se trouve sur le territoire de Lobbes. Ainsi la voirie supporte un important charroi de poids lourds.

On notera par ailleurs la présence du Centre Arthur Regniers et de l'Atelier Jean Regniers, qui sont installés sur Bienne-Lez-Happart. Ils drainent un important trafic routier : le trafic pour le Centre et l'Atelier emprunte notamment la rue A Dettes sur Anderlues.

### **2.2.3 Merbes-le-Château :**

Outre Merbes-le-Château, l'entité comprend les villages de Fontaine-Valmont, Labuissière et Merbes-Sainte-Marie

L'entité couvre 30,2 km<sup>2</sup> et elle compte **4.093 habitants**, soit une densité **de 135 habitants/km<sup>2</sup>**.

L'entité, traversée par la Sambre, est essentiellement rurale. Le territoire bâti ne représentant que 7% de la superficie totale.

Le centre de Merbes-le-Château présente en son centre un bâti dense et à l'alignement qui crée une forme urbaine de qualité.

En limite avec Erquelines se développe l'espace européen d'entreprises.

### 3. Les données socio-économiques

En préambule à ce chapitre il est nécessaire de préciser que nous n'avons pu obtenir les données 2001 relatives à :

- La population active occupée par lieu de travail par moyen de transport principal ainsi que la durée du trajet et la distance parcourue ;
- La population scolaire par lieu de scolarité par moyen de transport principal ainsi que la durée du trajet et la distance parcourue ;
- La population active occupée par lieu de résidence par moyen de transport principal ainsi que la durée du trajet et la distance parcourue ;
- La population scolaire par lieu de résidence par moyen de transport principal ainsi que la durée du trajet et la distance parcourue.

Certes ces données sont disponibles pour l'année 1991, mais au regard de l'évolution du taux de motorisation et du changement des modes de vie durant ces 15 dernières années, il nous est apparu plus pertinent de ne pas les prendre en compte.

A ce titre, l'analyse socio-économique qui suit s'attachera en priorité à tracer les grandes tendances qui parcourent le territoire et sur les trois communes en particulier lorsque cela est possible.

#### 3.1 La population

##### 3.1.1 Démographie

Erquelinnes, Lobbes et Merbes-le-Château font partie de l'arrondissement de Thuin qui comptait en 2007 147.500 habitants pour 14 communes. 9 de ces communes ont une population supérieure à 10 000 habitants. C'est le cas de Binche (32.500 habitants), Morlanwelz (18.700 habitants), Thuin (14.600 habitants), Ham-sur-Heure (13.400) et Anderlues (11.600 habitants).

Erquelinnes, Lobbes et Merbes-le-Château comptent donc parmi les communes les moins peuplées de l'arrondissement de Thuin. Ainsi, à elles trois, elles rassemblent un peu plus de **19.000 habitants** : 9.570 à Erquelinnes, 5.515 à Lobbes et 4.093 à Merbes-le-Château selon les données INS au 1<sup>er</sup> Janvier 2007.

Évolution de la population entre 1997 et 2007

Entités	Superficie (km <sup>2</sup> )	Population 1997	Population 2007	Densité 1997	Densité 2007	Taux de variation	Solde 1997-2007
<b>Erquelinnes</b>	44,2	9 747	9 570	220,5	216	- 1,82	-177
<b>Lobbes</b>	32,1	5 455	5 515	170,5	172	+ 1,1	+60
<b>Merbes-le-Château</b>	30,2	3 991	4 141	132	137	+ 3,76	+150
<b>Arrondissement de Thuin</b>	933,82	145.578	147.475	155,89	157,93	+1,3	1897

Tableau 1 : évolution de la population entre 1997 et 2007

(Source : Ecodata, SPF Economie PME Classe moyenne et énergie)

En termes d'évolution démographique, la tendance générale des trois communes est à la stagnation. En effet, l'augmentation globale de la population dans les trois communes a été de +0,17 %. Derrière ce taux, se trouvent néanmoins des tendances très différentes et irrégulières.

## Communes d'Erquelines, Lobbes et Merbes-le-Château

Avec une augmentation de 3,76 %, la commune de Merbes-le-Château enregistre la plus forte croissance en termes de population. A l'échelle de l'arrondissement, il s'agit du deuxième taux le plus important alors même que le taux global de variation de l'arrondissement ne dépasse pas les 1,30%. Cette reprise démographique s'explique par l'arrivée de nouveaux habitants (ménages avec enfants).

A contrario, la commune d'Erquelines accuse une baisse régulière de sa population -1,82% ce qui représente environ une perte de 140 habitants en 10 ans.

Avec une augmentation de 1,1 %, Lobbes connaît une faible progression démographique depuis 10 ans.

Malgré la proximité géographique des trois communes avec la frontière française, le nombre de personnes d'origine étrangère n'a fait que décroître entre 1997 et 2007.

Erquelines, Lobbes et Merbes-le-Château sont donc à l'écart des courants migratoires actuels.

Communes	Années	Nombre d'habitants d'origine étrangère 1997	Nombre d'habitants d'origine étrangère 2007
	Erquelines		995
Lobbes		175	169
Merbes-le-Château		188	160

Tableau 2 : Evolution de la population d'origine étrangère entre 1997 et 2007  
(Source INS 2007)

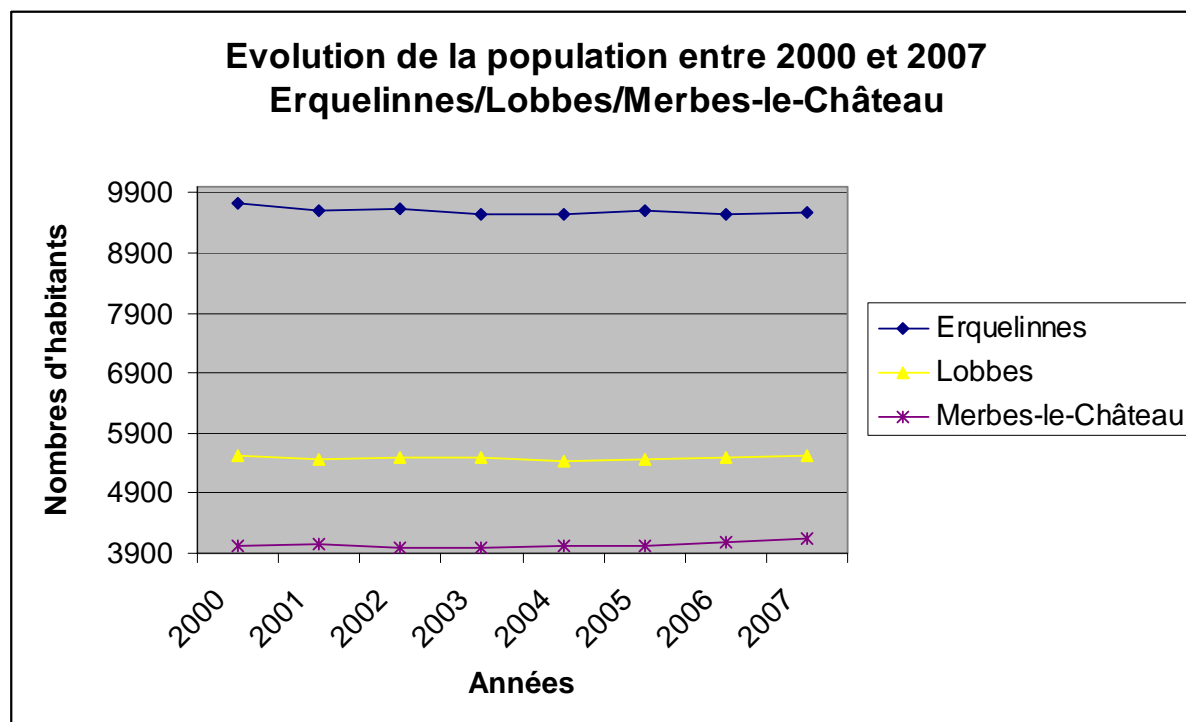
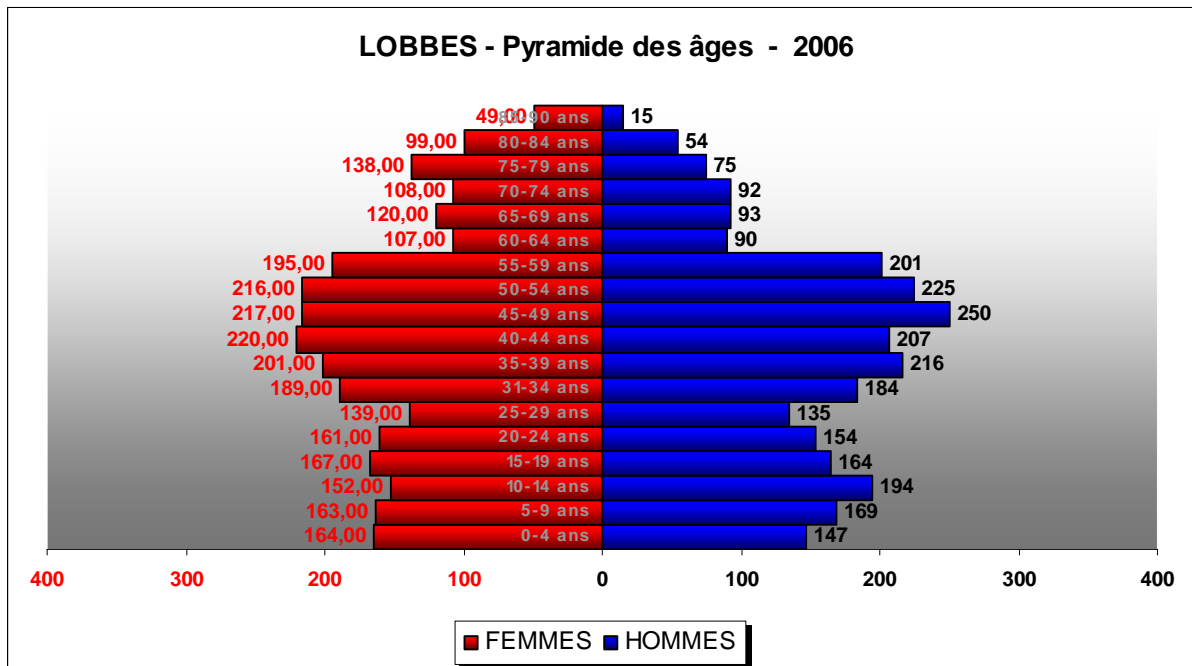
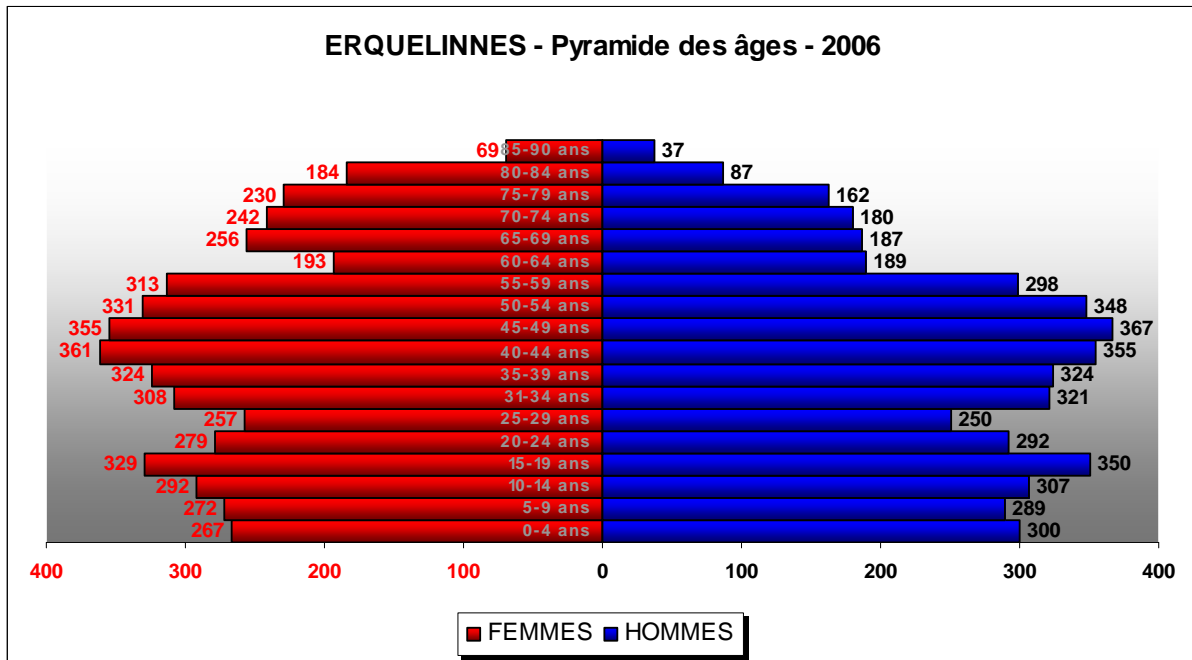
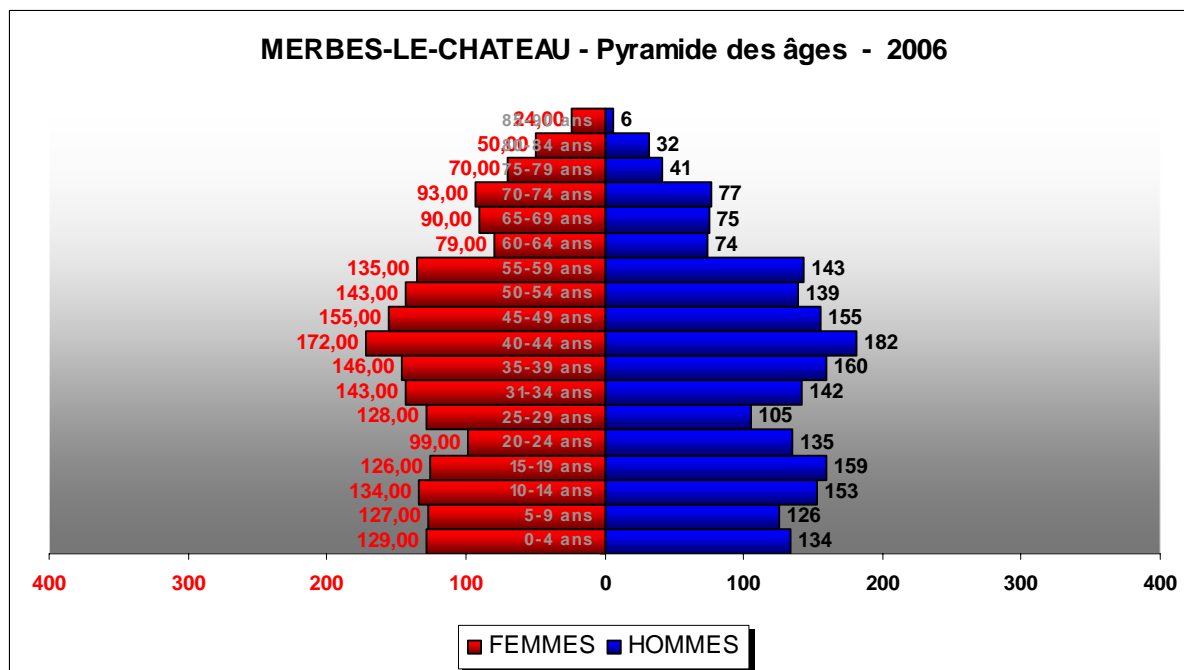


Figure 1 : Evolution de la population entre 2000 et 2007  
(Source : INS)



### 3.1.2 Répartition de la population par âges





### 3.1.3 Densité

Si l'on considère que la limite de 150 hab. /km<sup>2</sup> répond au critère de ruralité d'un territoire alors pour les trois communes le caractère de ruralité est plus ou moins marqué.

- Erquelinnes : 216 habitants / km<sup>2</sup>
- Lobbes : 171 habitants / km<sup>2</sup>
- Merbes-le-Château : 135 habitants / km<sup>2</sup>

En général, on notera que les problématiques (et les potentialités) de mobilité des trois entités sont globalement ceux que connaissent d'autres territoires ruraux wallons : relation intervillages, faibles densité de desserte en transports en commun, cohabitation malaisée des différents niveaux de trafic, insécurité routière, des voiries communales et réseau de chemins agricoles à valoriser, une qualité de vie à respecter...

## 3.2 Les activités et les emplois

### Cf. Annexe 1 : Pôles générateurs de mobilité

#### 3.2.1 Les emplois

Secteur	Erquelinnes	Lobbes	Merbes-le-Château
Commerce de gros et de détail, réparation	65,4 %	50,1%	30,2%
Transports, entreposage et communication	6,4 %	0,3%	12,5%
Immobilier, location et services aux entreprises	2,3 %	2,7%	6,2%
Construction	6,8 %	7,6%	18,3%
Industrie manufacturière	7,2%	2,0%	20,5%
Hôtels et restaurants	4,1%	0,0%	0,0%
Autres	7,8 %	37,3%	12,3%

Tableau 3 : Les principaux secteurs d'activités économiques<sup>1</sup>.  
(Source SPF Finances)

Dans les trois communes, l'activité commerciale est prépondérante.

Les emplois dans les activités de commerces sont largement majoritaires dans l'entité d'Erquelinnes et surtout implantés dans son centre.

A Lobbes, suivant les données de l'INS, le commerce reste un secteur majoritaire mais dans une plus faible proportion, et les emplois « autres » sont également importants. Ici aussi le centre de Lobbes concentre l'essentiel de ces activités.

Cependant, les données du tableau ci-dessus concernant Lobbes sont à prendre avec précaution. La situation réelle est différente : le secteur social semble être prédominant (Atelier Regniers, hôpital, mutualité, éducation, gare...), suivi par le secteur du commerce puis de l'HORECA, qui n'est pas inexistant comme le suggère le tableau.

Dans l'entité de Merbes-le-Château, les emplois sont plus diversement répartis, si le commerce reste pourvoyeur d'emploi, l'industrie manufacturière et la construction sont également présents.

<sup>1</sup> L'importance des secteurs d'activités est mesurée par le chiffre d'affaire déclaré en 2005 par les assujettis à la TVA.

### 3.2.2 La population active

En 2005, la population active des trois communes était de 8.382 personnes dont 2106 chômeurs DEI.

Entités géographiques	Salariés	Non salariés	Chômeurs DEI	Population active totale	Population active inoccupée	% pop active /pop totale
Beaumont	1975	487	508	2980	508	
Thuin	4713	941	956	6627	956	
<b>Lobbes</b>	<b>2000</b>	<b>296</b>	<b>291</b>	<b>2593</b>	<b>291</b>	<b>Env. 47%</b>
Binche	9162	1420	2893	13.518	2893	
Estinnes	2317	456	571	3351	571	
<b>Erquelinnes</b>	<b>2711</b>	<b>423</b>	<b>824</b>	<b>3967</b>	<b>824</b>	<b>Env. 42%</b>
<b>Merbes-le-Château</b>	<b>1260</b>	<b>228</b>	<b>326</b>	<b>1822</b>	<b>326</b>	<b>Env. 44,5%</b>
Bassin d'emploi de la région du Centre	87.502	13.220	24.423	125.449	24.423	

Tableau 4 : Typologie de la population active<sup>2</sup>. (Source SPF Finances)

<sup>2</sup> L'importance des secteurs d'activités est mesurée par le chiffre d'affaire déclaré en 2005 par les assujettis à la TVA.

### 3.2.3 Les profils de mobilité

La mobilité des actifs et des scolaires dans ou hors de leur commune de résidence est très variable selon les communes, comme le montre le tableau ci-après.

Vers De	Erquelinnes	Lobbes	Merbes- le- Château	Communes extérieures	Dont Charleroi	Dont Mons	Dont Thuin	Dont La Louvrière	Dont Binche	Vers la France	% restant dans la même commune
Erquelinnes	457	84	32	1211	306	118	53	73	74	55	25,6%
Lobbes	23	283	2	1088	366	35	74	60	39	3	20,3%
Merbes-le- Château	56	55	95	620	148	50	37	56	60	9	11,5%
Total des 3 communes	536	422	129	2919	820	203	164	189	173	67	

Tableau 5 : La mobilité des actifs et des scolaires<sup>3</sup>.  
(Source INS 2001)

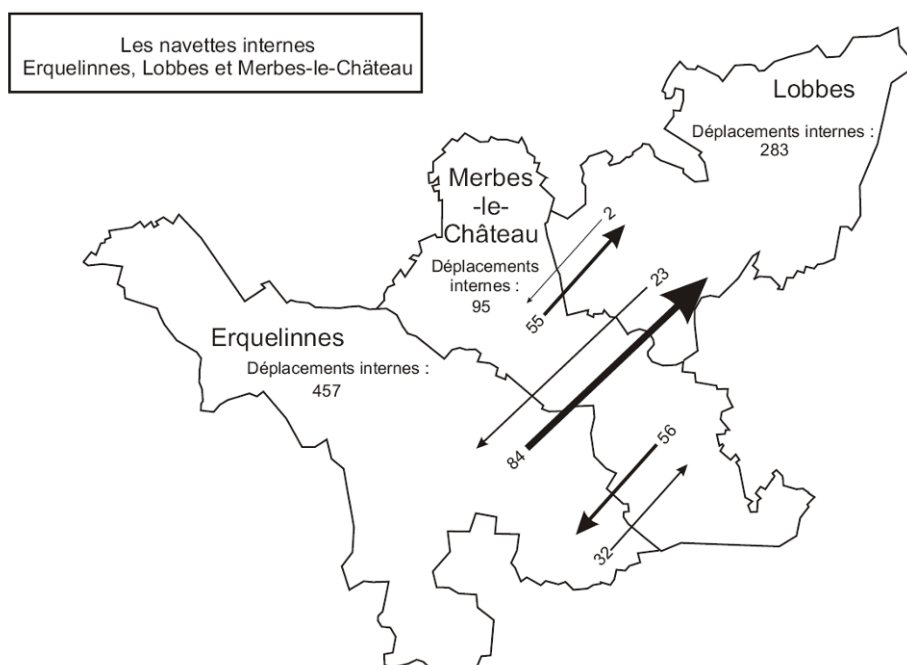


Figure 2 : Les navettes internes

C'est à Erquelinnes que la part de personnes restant dans leur communes de résidence pour leur activité régulière est la plus élevée, compte tenu de son niveau d'activités tant au niveau scolaire qu'économique.

Deuxième observation importante, les relations entre nos trois communes sont modestes, les flux unidirectionnels ne dépassent pas 100.

<sup>3</sup> L'importance des secteurs d'activités est mesurée par le chiffre d'affaire déclaré en 2005 par les assujettis à la TVA.

## Communes d'Erquelinnes, Lobbes et Merbes-le-Château

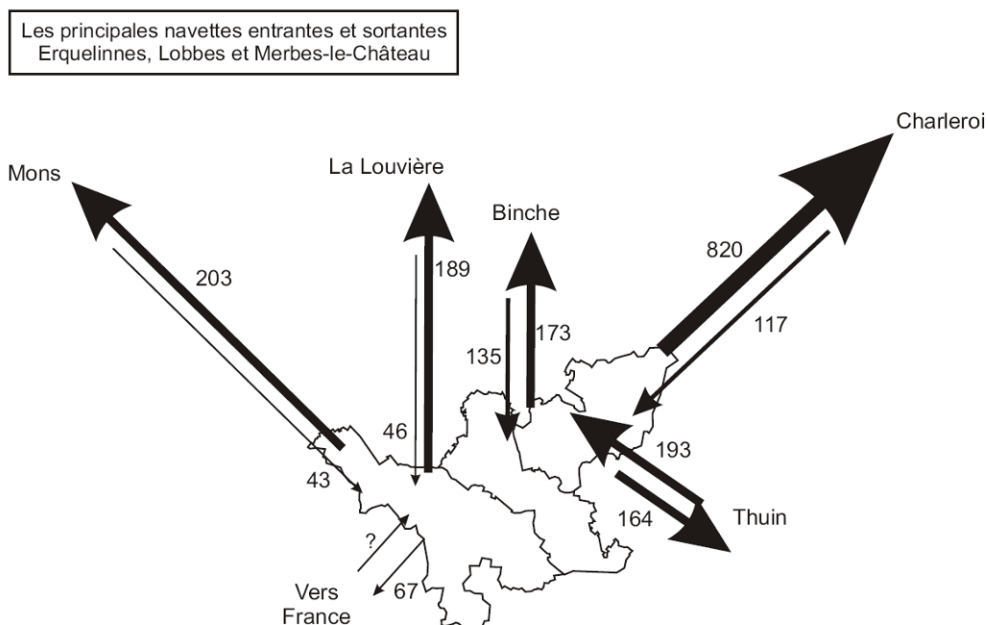


Figure 3 : Les principales navettes entrantes et sortantes

Au niveau sous-régional, nos trois communes sont clairement émettrices de déplacements réguliers vers l'extérieur, surtout vers Charleroi. D'autres communes sont attractrices comme Mons et Thuin mais aussi dans une moindre mesure La Louvière ou Binche.

Au niveau national, Charleroi est de très loin l'entité attractrice principale ; à elle seule elle attire plus de 20 % des migrants quotidiens résidant dans nos trois communes.

Les trois entités sont également des pôles attractifs importants au niveau sous-régional. En effet, plus de 1300 personnes viennent des communes les plus proches pour y travailler ou y étudier.

Vers	Erquelinnes	Lobbes	Merbes-le-Château	TOTAL	%
<b>De</b>					
Anderlues	2	53	2	57	4,2
Beaumont	28	35	2	65	4,8
Binche	43	79	13	135	<b>10</b>
Charleroi	30	83	4	117	8,6
Estinnes	48	23	5	76	5,6
La Louvière	13	27	6	46	3,4
Mons	39	4	0	43	3,2
Thuin	27	161	5	193	<b>14,3</b>
Autres communes (hors les 3 communes)				621	45,9
<b>Total</b>	<b>215</b>	<b>365</b>	<b>41</b>	<b>1353</b>	<b>100</b>

Tableau 6 : Flux de personnes entre communes

Des trois communes Lobbes est celle qui capte le plus de flux provenant de l'extérieur. Elle est de loin la commune la plus attractive.

## 3.3 L'enseignement

### 3.3.1 Fréquentation

Les communes d'Erquelines, Lobbes et Merbes-le-Château possèdent une offre scolaire importante.

Les cycles maternel et primaire sont bien répartis dans chacune des communes. Erquelines possède une offre scolaire plus importante et attractive pour les communes voisines : elle accueille des établissements d'enseignement secondaire.

Au total, on compte 24 implantations d'écoles, dont 6 implantations d'établissements secondaires notamment dans les centres d'Erquelines et de Solre-sur-Sambre.

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

L'important rayonnement des établissements d'enseignement secondaire génère également une mobilité importante.

On constate aux abords de nombreuses écoles de l'entité, une circulation très dense aux heures d'entrée et de sortie de classe. En effet, un pourcentage important d'élèves est amené en voiture.

Le questionnaire que va lancer le MET dans les écoles de l'entité nous permettra de préciser les habitudes de mobilité liées à la desserte scolaire : lieux de résidence, modes de transport utilisés, etc... Cela aidera à avoir une vision d'ensemble de la mobilité scolaire dans les trois entités.

### 3.3.2 Localisation

#### 3.3.2.1 A Lobbes :

L'Ecole communale fondamentale mixte de Mont-Sars dispose de deux implantations :

- à Mont-Sainte-Geneviève rue du Village, 40
- et l'autre à Sars-la-Buissière (rue Chevesne, 39)

L'Ecole communale fondamentale mixte de Lobbes possède également deux implantations :

- rue des Bonniers,
- rue des Ecoles dans le centre de Lobbes.

L'enseignement libre possède également deux écoles. La « petite école » se trouve rue de l'Entreville, la « grande école » est située rue des Ecoles.

#### 3.3.2.2 A Merbes-le-Château:

Concernant l'enseignement communal, Merbes-le-Château compte une école communale répartie en quatre implantations. Il y en a donc une école par village.

- Merbes-le-Château : Rue Haute, 7
- Labuissière, Rue Neuve, 14
- Fontaine-Valmont, Rue Paul Pastur, 3
- Merbes-Saint-Marie, Rue F. Bovesse, 5

On recense en outre une école d'enseignement libre à la Rue Haute, 30 à Merbes-le-Château.

### 3.3.2.3 A Erquelinnes:

L'enseignement communal primaire se divise en 2 implantations appelées Erquelinnes I et Erquelinnes II. Ces implantations ont leurs locaux dans chacun des villages.

**Cf. Annexe 2 : Localisation des écoles → se reporter à l'annexe 1 « pôles générateurs de mobilité »**

#### ➤ *Erquelinnes I*

Erquelinnes Rue Albert 1er, 51  
Rue Notre-Dame, 1

Grand-Reng Rue du centenaire, 17

#### ➤ *Erquelinnes II*

Solre-Sur-Sambre Rue Reine Astrid, 8

Bersillies l'Abbaye Rue du Parc, 14

Hantes-Wihéries Rue du Jeu de Balle

Montignies-St-Christophe Rue Victor Baudson

Pour ce qui est de l'enseignement libre primaire, il est réparti comme il suit :

- Erquelinnes Rue Sainte-Thérèse  
Rue de Maubeuge, 26
- Grand-Reng Rue Paul Janson, 66
- Solre-Sur-Sambre Rue de la Halle, 4

L'enseignement officiel secondaire n'est présent qu'à Erquelinnes :

- Lycée de la Communauté Française à Erquelinnes Rue du Port, 8

Cours du jour

Cours de promotion sociale

De même, l'enseignement libre secondaire n'est présent qu'à Erquelinnes :

- Institut des Arts et Métiers Rue Sainte-Thérèse
- École de Promotion sociale AMEPS Rue Sainte-Thérèse, 47
- I.M.C.E. Enseignement spécial Rue de Maubeuge, 172



### **3.3.3 Le diagnostic des écoles**

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

Cette analyse sur les conditions d'accessibilité a été réalisée pour les principales écoles de chacune des communes.

#### **Cf. Annexe 3 : Analyse des abords d'écoles**

Le tableau suivant synthétise les principales observations réalisées par les démarches de diagnostic des visites de terrains:

## Communes d'Erquelines, Lobbes et Merbes-le-Château

<b>ECOLES</b>	<b>LOBBES</b>						
	<i>Marquage zone 30 : panneaux</i>	<i>Marquage zone 30 : sol</i>	<i>Etat des trottoirs + largeur</i>	<i>Traversées marquage</i>	<i>Ralentisseurs</i>	<i>Sécurisation trottoirs : Barrières potelets...</i>	<i>PMR : Abaissement trottoir, bandes pédotactiles</i>
<i>Ecole communale mixte de Mt-Ste-Geneviève</i>	<b>+</b>	<b>-</b>	<b>+</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>+</b>
<i>Ecole communale mixte de Sars-la-Buissière</i>	<b>+</b>	<b>-</b>	<b>+</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<i>Ecole communale mixte de Lobbes Bonniers</i>	<b>+</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>+</b>	<b>-</b>	<b>+</b>	<b>+/-</b>
<i>Ecole communale mixte, Rue des Ecoles, 37 Lobbes Centre</i>	<b>+</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>+/-</b>	<b>-</b>
<i>Ecole Libre Rue des Ecoles, 27 Lobbes Centre</i>	<b>+</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<i>Ecole Libre Rue de l'Entreville Lobbes Centre</i>	<b>+</b>	<b>-</b>	<b>+</b>	<b>+</b>	<b>+</b>	<b>+</b>	<b>+</b>

Communes d'Erquelines, Lobbes et Merbes-le-Château

<i>Ecole provinciale, Centre Régnier Bienne-lez-Happart</i>	+	+	+/-	+/-	-	-	-
---	---	---	-----	-----	---	---	---

Tableau 7 : Diagnostic des écoles : Lobbes

<b>ECOLE</b>	<b>MERBES-LE-CHATEAU</b>						
	<i>Marquage zone 30 : panneaux</i>	<i>Marquage zone 30 : sol</i>	<i>Etat des trottoirs + largeur</i>	<i>Traversées marquage</i>	<i>Ralentisseurs</i>	<i>Sécurisation trottoirs : Barrières potelets...</i>	<i>PMR : Abaissement trottoir, bandes pédotactiles</i>
<i>Ecole communale Rue Haute Merbes-le-Château</i>	+	+	+	+	-	+	+
<i>Ecole communale Rue Neuve Labuissière</i>	-	-	+	+	+/-	+	+
<i>Ecole communale Rue Paul Pastur Fontaine-Valmont</i>	+	-	+/-	+	-	+	+
<i>Ecole communale de Merbes-Ste-Marie</i>	+	-	+/-	-	-	+/-	-
<i>Ecole libre Saint Vincent, Rue Haute Merbes-le-Château</i>	+	-	+	-	-	+	+

Tableau 8 : Diagnostic des écoles : Merbes-le-Château

<b>ECOLES</b>	<b>ERQUELINNES</b>						
	<i>Marquage zone 30 : panneaux</i>	<i>Marquage zone 30 : sol</i>	<i>Etat des trottoirs + largeur</i>	<i>Traversées marquage</i>	<i>Ralentisseurs</i>	<i>Sécurisation trottoirs : Barrières potelets...</i>	<i>PMR : Abaissement trottoir, bandes pédotactiles</i>
<i>Ecole communale Rue Albert 1<sup>er</sup>, 51</i>	<b>+</b>	<b>+</b>	<b>+/-</b>	<b>+</b>	<b>-</b>	<b>+</b>	<b>-</b>
<i>Ecole communale Rue Notre Dame, 1</i>	<b>+</b>	<b>-</b>	<b>+/-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<i>Institut technique Communauté Française</i>	<b>+</b>	<b>+/-</b>	<b>+</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<i>Ecole libre Rue de Maubeuge, 26</i>	<b>+</b>	<b>+/-</b>	<b>-</b>	<b>+/-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>+/-</b>
<i>IMCE Rue de Maubeuge, 172</i>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>+/-</b>	<b>+/-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<i>Ecole des Arts et Métiers (primaire + promotion sociale)</i>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>+</b>	<b>+/-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>+/-</b>
<i>Ecole libre Ste Thérèse Rue Floréal Parc</i>	<b>-</b>	<b>+/-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Communes d'Erquelinnes, Lobbes et Merbes-le-Château

<i>Ecole communale Rue Reine Astrid, 8 Solre-sur-Sambre</i>	+	+	+	+	+	+	-
<i>Ecole libre de la Sainte Union, Rue de la Halle, 4 Solre-sur-Sambre</i>	+	-	+/-	+/-	-	-	+/-
<i>Ecole communale Rue du Jeu de Balle Hantes-Wihéries</i>	+	+	-	-	-	+	+/-
<i>Ecole communale Montignies Saint-Christophe</i>	+	+/-	+	-	-	-	+
<i>Ecole communale Rue du Parc, 14 Bersillies-l'Abbaye</i>	-	-	+	-	-	-	+
<i>Ecole communale Rue du Centenaire, 17 Grand-Reng</i>	+	+	+	+/-	-	-	+/-

Communes d'Erquelinnes, Lobbes et Merbes-le-Château

<b>Ecole communale Rue Paul Janson, 66 Grand-Reng</b>	<b>+</b>	<b>+</b>	<b>-</b>	<b>+/-</b>	<b>-</b>	<b>+/-</b>	<b>-</b>
<b>Ecole libre Rue des Déportés, 39 Grand-Reng</b>	<b>+</b>	<b>-</b>	<b>+</b>	<b>+</b>	<b>-</b>	<b>+</b>	<b>-</b>

Tableau 9 : Diagnostic des écoles : Erquelinnes

### 3.4 Les projets urbanistiques

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

Equipements et aménagement du territoire

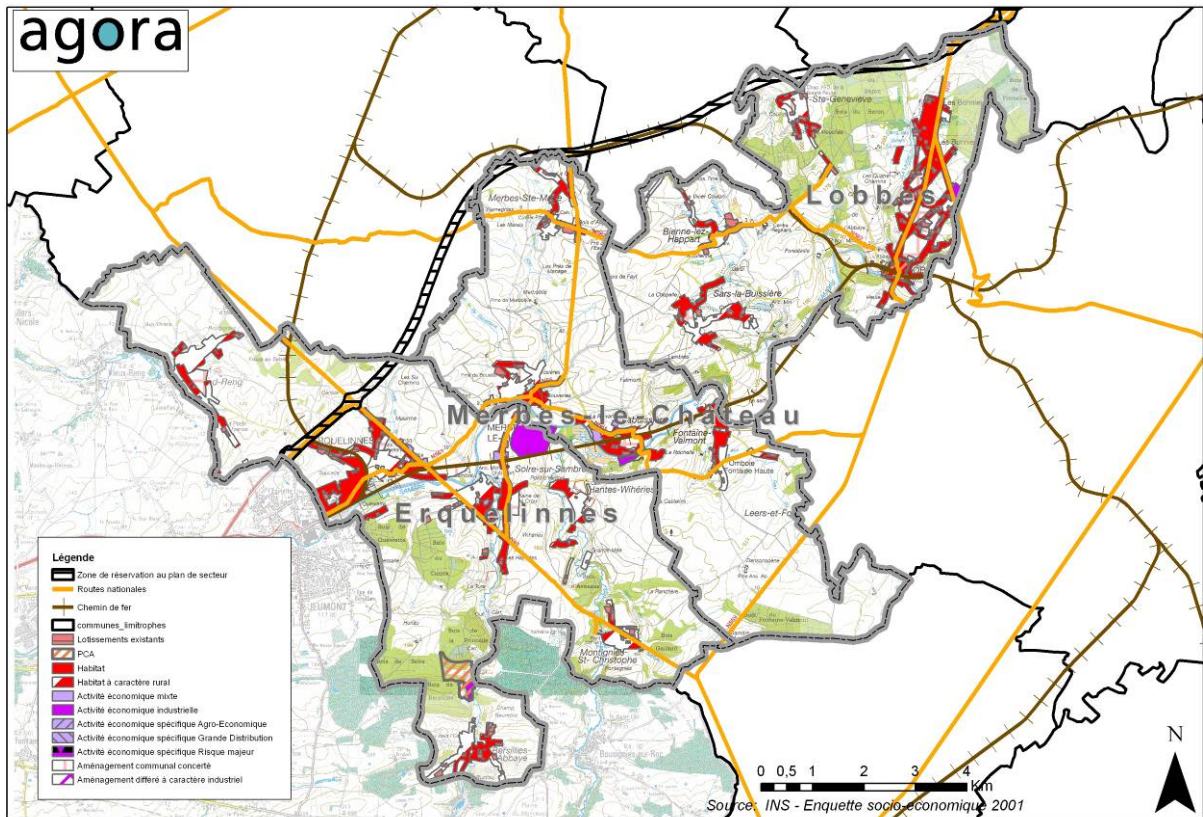


Figure 4 : équipements et aménagement du territoire sur les 3 entités

C'est à Lobbes et à Merbes-le-Château que la demande de constructions a été la plus importante ces dernières années.

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

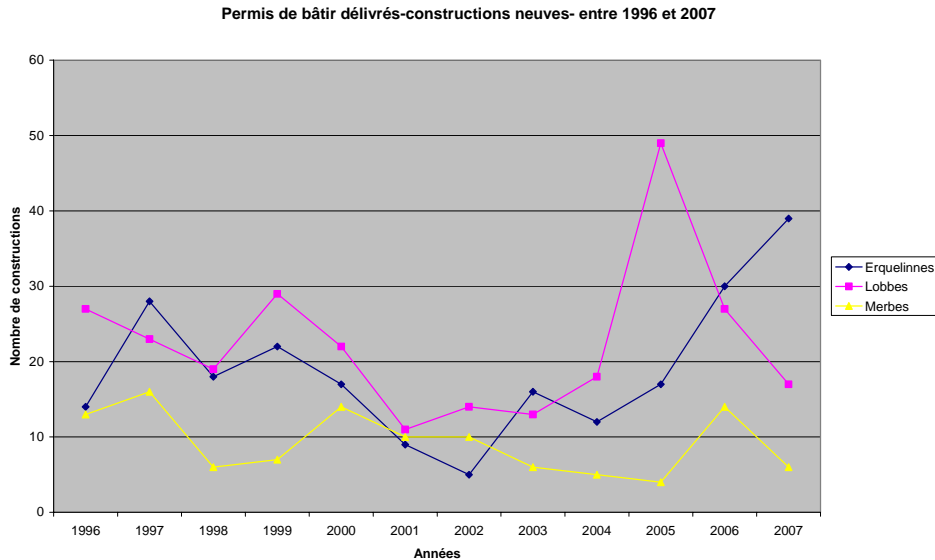


Figure 5 : Permis de bâtir délivrés et constructions neuves entre 1996 et 2007 (Source : INS)

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

- des lotissements dans des zones urbanisables
- la mise en œuvre des zones d'aménagement concerté (ZAC, ex-ZAD / zones d'aménagement différé)
- par ailleurs, des projets d'aménagement urbain et/ou d'équipements publics sont en cours à Erquelinnes.

### 3.4.1 Erquelinnes

Plusieurs projets urbanistiques notables d'un point de vue de la mobilité doivent voir le jour dans le centre d'Erquelinnes et plus particulièrement dans le quartier de la gare. On remarquera que ce quartier bénéficie d'une bonne accessibilité : gare, plate-forme de transports en commun...

Dans ce quartier, la commune conçoit la réalisation de nouvelles constructions : hall de sport et salle polyvalente. Ces nouveaux équipements publics devront intégrer la dimension de leur accessibilité piétonne depuis les pôles de la gare et la plate forme des bus.

De même, la question du stationnement automobile devra être intégrée dans ce « remodelage » du quartier.

### 3.4.2 Lobbes

De nouvelles habitations se sont érigées sur des lotissements nouvellement créés dans les villages de Sars-la-Buissière, Mont Sainte-Geneviève et Bienne-lez-Happart, hameaux essentiellement ruraux. Cela explique le fort dynamisme de constructions qu'a connu Lobbes.



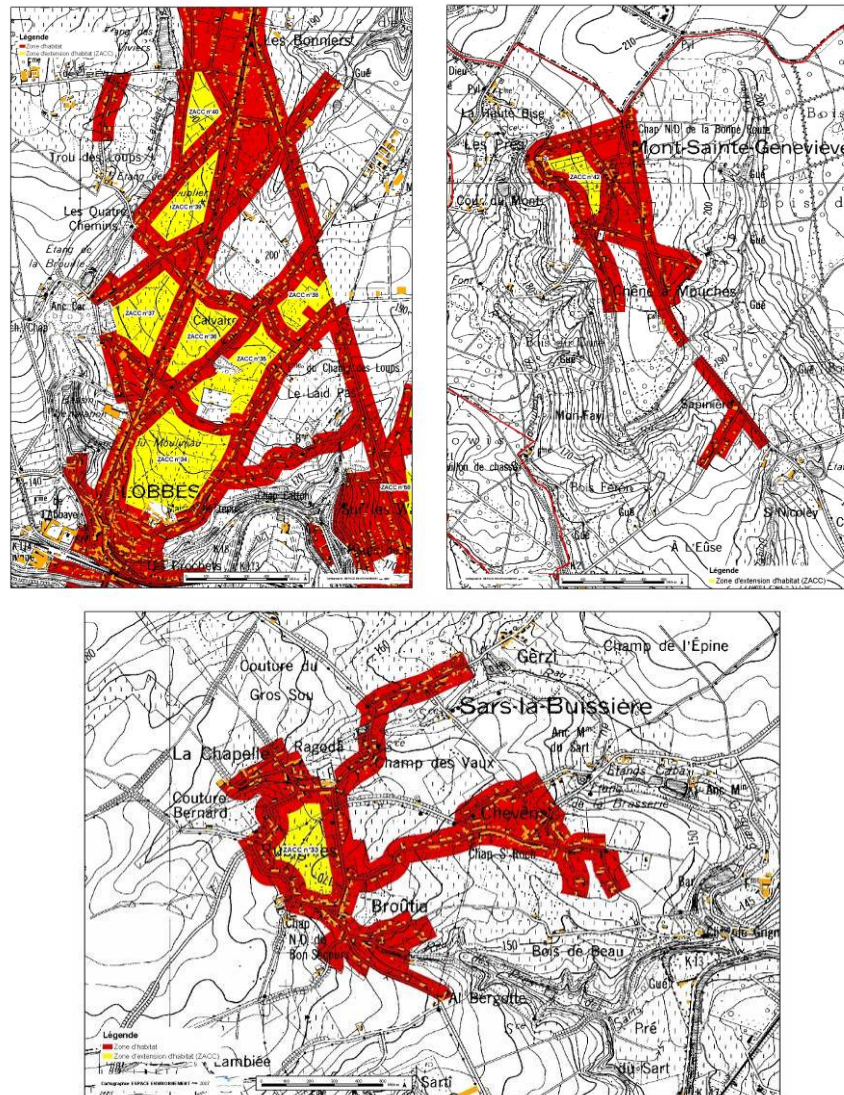


Figure 6 : Principales ZACC dans les différents bourgs de l'entité de Lobbes (Source : [www.valdesambre.eu/](http://www.valdesambre.eu/))

### 3.4.2.1 Le projet de contournement de la Portelette.

Il subsiste quelques témoins architecturaux remarquables liés à l'enceinte (Portelette) et à la ferme abbatiale (dite « Basse-cour »). La Portelette est classée comme monument et ses alentours comme site depuis 1980. C'est le seul monument classé actuellement avec la collégiale.

La Portelette a cependant subi à plusieurs reprises d'importants dégâts liés à ses dimensions. Malgré la signalisation de limitation de hauteur et de largeur ainsi que les dispositifs de poteaux (comme illustré dans la photo ci-dessous), la situation n'apparaît pas satisfaisante et ne garantit pas la « sécurité » de la Portelette.

Le projet du MET (qui a obtenu un permis d'urbanisme) consiste à réaliser le contournement de ce monument classé pour permettre de « protéger » l'édifice. L'aménagement retenu consiste à la mise en place d'un rond-point à 5 branches (Rue du Spamboux, rue de Binche, chemin de Leval, rue des Gaux et N562). De ce fait, la Rue de l'Abbaye serait fermée au niveau de la Portelette par une borne en pierre et une chaîne pendante.



En outre, il existe un projet de l'intercommunale de l'IGRETEC visant l'extension du zoning de Lobbes-Thuin et le développement des activités liées à la logistique. Il est ainsi prévu de rajouter 8 hectares supplémentaires aux 40 hectares déjà existants et qui actuellement regroupent pas moins de 13 entreprises et plus de 500 personnes.

En avril dernier, en préambule, un hall-relais a été inauguré mettant ainsi à disposition des entreprises des zones de stockage, des bureaux et des équipements.

Cette extension se fait principalement sur Thuin, seules quelques parcelles restantes sur la commune de Lobbes sont concernées. Toutefois l'accessibilité au zoning se fait par le rond point de la N59 situé sur Lobbes. L'extension du zoning a donc des impacts sur la mobilité de Lobbes, notamment le charroi des poids lourds.

Notons enfin que la commune de Lobbes est entrée dans une démarche de réalisation d'un Plan Communal de Développement Rural.

### 3.4.3 Merbes-le-Château

Dans les quatre villages de l'entité des zones sont potentiellement encore disponibles en zone urbanisable pour la construction de lotissements.

En outre, au sein du Collège est menée une réflexion concernant la destination projetée de trois zones de ZACC (Zone d'Aménagement Communal Concerté).

Ces ZACC représentent 0,6 % du territoire au plan de secteur. Tous les villages de l'entité de Merbes-le-Château en possèdent une, à l'exception de Merbes-Sainte-Marie.

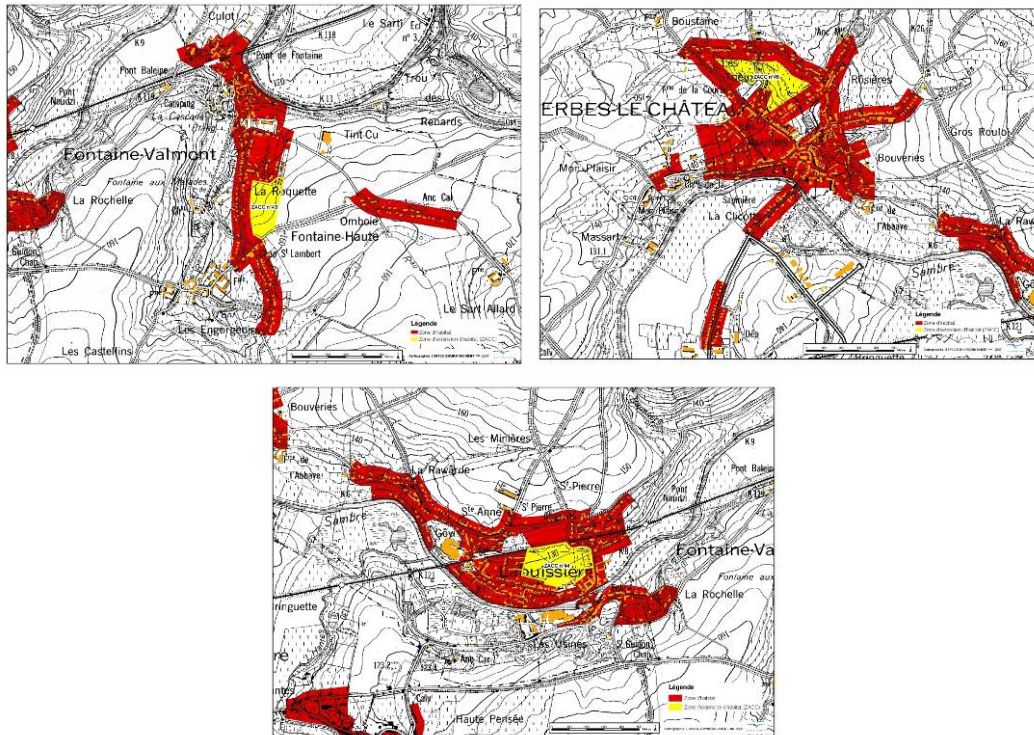


Figure 7 : Principales ZACC dans les différents bourgs de l'entité de Lobbes Source : [www.valdesambre.eu/](http://www.valdesambre.eu/)

Des aménagements de voirie ont été réalisés sur la rue Neuve. Cela s'est traduit par une rénovation totale de la chaussée, la réfection des trottoirs et des accotements, la mise en place de dispositifs de sécurité (notamment aux abords de l'école qui se situe à proximité) et la réorganisation du réseau d'égouttage. A ce titre l'implantation d'une station d'épuration d'ici les trois prochaines années est prévue.

Notons enfin que la commune de Merbes-le-Château mène la réalisation d'un Plan Communal de Développement Rural.

## 3.5 Conclusion

Généralement donc, les projets de développement menés ou à venir renforcent les polarités existantes, sous forme d'extension directe de noyaux bâtis existants. Ce constat est valable dans les 3 communes du PICM.

Chacune des communes est entrée dans des démarches d'aménagement dont il faudra tenir compte pour leurs impacts sur la mobilité à l'échelle des trois communes.

## 4. Le transport public ferré

### 4.1 L'offre

#### 4.1.1 Les différents trains

##### 4.1.1.1 Les trains L

Les trains L sont des omnibus qui s'arrêtent partout. Ils desservent six haltes sur le territoire : Erquelinnes (1), Erquelinnes-Village (2), Solre-sur-Sambre (3), Labuissière (4), Fontaine-Valmont (5) et Lobbes (6), on peut donc en déduire que celui-ci est bien couvert par la desserte ferroviaire.

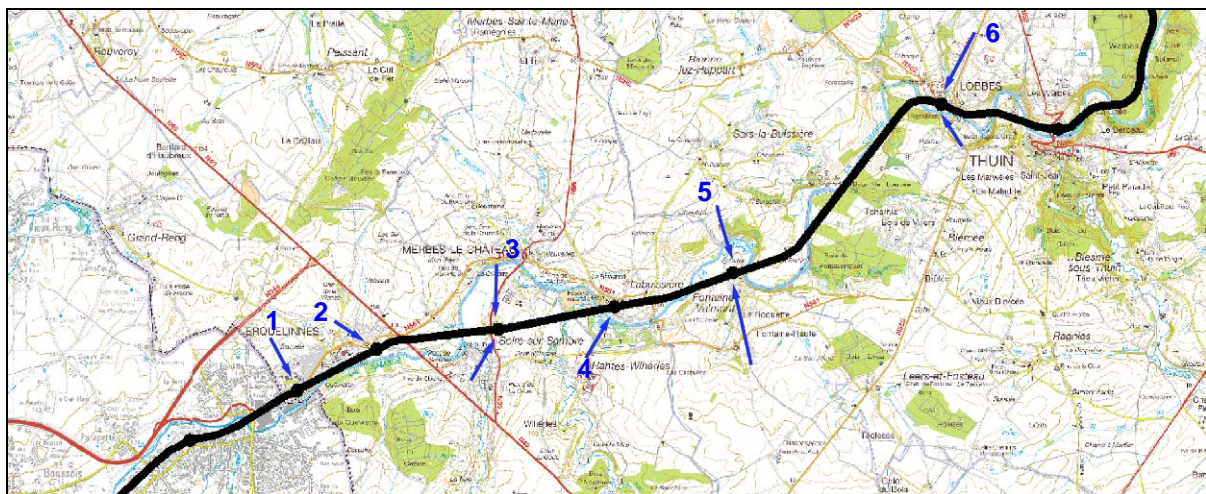


Figure 8 : Arrêts de trains sur le territoire

#### Le L 4755 à 4792 Jeumont – Erquelinnes – Lobbes – Charleroi-Sud

Ce train circule 19 fois par jour en semaine, il couvre l'entièreté du territoire qui nous concerne en 17 minutes (Lobbes-Erquelinnes) et couvre l'entièreté de la ligne (Charleroi-Sud – Jeumont) en 39 minutes. Huit de ces trains vont jusqu'à Jeumont tandis que les autres ont leur terminus en gare d'Erquelinnes.

Le premier départ de ce train en gare de Charleroi-Sud s'effectue à 5h19 et le dernier à 22h15. Le premier départ en gare d'Erquelinnes se fait à 4h49 et le dernier à 22h13.

Il comptabilise 9 passages le samedi, le dimanche et les jours fériés.

##### 4.1.1.2 Les trains P

Les trains P sont des trains de renfort affectés à des demandes de transport plus ou moins précises dans le cadre scolaire ou professionnel. Ils complètent l'offre de base à certaines heures de pointe du matin ou du soir, mais parfois aussi l'heure de midi le mercredi, ou encore le dimanche soir.

En semaine, trois trains P sont prévus au départ de Charleroi-Sud, le premier démarre à 7h42 et renforce donc l'offre du matin tandis que les deux autres renforcent les heures de pointe en fin d'après-midi, ils sont prévus à 16h44 et 17h49.

Au départ d'Erquelinnes et en direction de Charleroi-Sud, ce sont également trois trains P qui sont prévus, deux le matin (5h23 et 6h38) et un en fin d'après-midi (16h40).

#### 4.1.1.3 Les trains SNCF (ligne Aulnoye – Maubeuge – Jeumont – Erquelinnes)

Certains trains (Ter et Corail) provenant de France ont leur terminus en gare d'Erquelinnes. Ces trains circulent selon un cadencement variable :

Depuis Erquelinnes, plusieurs départs sont prévus en semaine : 5h52, 7h52, 9h48, 10h48, 12h57, 16h48, 17h51, 18h48.

Les arrivées : 6h33, 8h12, 10h12, 11h12, 13h12, 17h11, 18h12, 19h12.

#### 4.1.1.4 Les trains de marchandises

Ligne 130A	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche	Total Semaine
De France	7	14	13	13	15	11	2	75
Vers la France	8	14	15	12	16	9	3	77

Le tableau ci-dessus reprend le nombre de trajets par jour de, et vers, la France. La circulation des trains de marchandise entrante et sortante est sensiblement la même.

#### 4.1.2 La ligne 130A (Charleroi-Sud – Erquelinnes) :

C'est la ligne qui dessert l'ensemble des trois communes qui constituent le territoire du PICM. Les trains L de cette ligne circulent toutes les heures et les P renforcent cette circulation en donnant donc un temps d'attente réduit à 30 minutes.

##### **Caractéristiques actuelles :**

Cette ligne de 28,9 km de long relie Charleroi à la frontière française. Elle a été inaugurée le 6 novembre 1852, et électrifiée le 29 janvier 1965. La vitesse de référence y est de 120 km/h. La ligne comporte un tunnel de 441 mètres de long (tunnel de Leernes). Elle se situe dans le prolongement de la ligne 130 (Charleroi-Sud – Namur).

La ligne 108 (Haine-Saint-Pierre – Mariemont – Erquelinnes) :

Cette ligne a été inaugurée le 2 mai 1857. Le trafic voyageurs fut interrompu entre Erquelinnes et Binche le 11 novembre 1962, et cette section fut définitivement fermée en 1984 (et déferrée en 1987). Seule la partie entre Binche et Haine-Saint-Pierre est encore en service actuellement, mais le trafic est tellement réduit qu'il a conduit à la mise hors service d'une des deux voies le 18 février 2002.

## 4.2 Les gares et points d'arrêts SNCB

Les gares sont toutes pourvues de quais bas, ce qui ne facilite pas l'embarquement pour les voyageurs et seul Lobbes est équipé d'une rampe mobile. Le problème de devoir accéder à des trains à plate forme haute dans ces gares est donc accentué.

### 4.2.1 Erquelinnes



pour la gare d'Erquelinnes.

La gare d'Erquelinnes ne dispose pas de nombreux équipements en tant que gare sans guichets mais on peut remarquer la présence de parkings gratuits qui englobent la gare notamment pour les vélos ainsi que de places de parkings destinées aux personnes handicapées, mais il n'existe pas d'infrastructures permettant à ces derniers l'accès dans la gare. Une correspondance avec le réseau TEC et Stibus (réseau de bus français) y est possible.

Les conditions pour une bonne intermodalité sont réunies



Les guichets n'étant plus ouverts à l'heure actuelle, le bâtiment de la gare ne peut donc plus être emprunté afin de se rendre aux quais. C'est donc par de multiples passages informels que les voyageurs ont accès aux quais qu'il serait nécessaire de formaliser. On peut noter également la dégradation des abris sur les quais.

Le bâtiment est aujourd'hui occupé par diverses fonctions : des logements dans son aile gauche, une école de musique loue le centre du bâtiment côté voirie tandis que l'arrière est toujours destiné à la SNCB, le Buffet de la gare en fait également partie et l'aile gauche est occupée par les conférences et la vente de vêtements de seconde main de l'organisation Saint Vincent de Paul ainsi que prochainement par l'ONE.



**ERQUELINES**

**Adresse de la gare**

Rue: RUE ALBERT I 233  
 Code postal: 6560  
 Lieu: ERQUELINES  
 Numéro général info voyageurs: 02 528 28 28 (ou 02 555 25 25 pour les téléphones cadran)  
 Numéro de téléphone objets perdus :

**Heures d'ouverture des guichets**

Gare sans guichets.

**Moyens de paiement**

-  Bancontact
-  American Express
-  Proton
-  Diners Club
-  Visa
-  Eurocard
-  Mastercard
-  Aurora

**Facilités dans la gare**

-   Parking payant
-   Taxi
-   Buffet
-   Parking gratuit
-   Bus
-   Restaurant
-   Parking vélo payant
-   Tram
-   Parking vélo gratuit
-   Métro

**consignes bagages**

-  Consignes bagages automatiques 
-  Consignes bagages avec du personnel 

*Il est important de nous contacter au moins 24h avant votre départ pour réserver une assistance. Il suffit de prendre contact avec le Call Center au numéro de téléphone 02 528 28 28, ouvert tous les jours de 8h à 18h ou bien avec la gare de départ. En réservant à l'avance, nous pourrons vous confirmer si votre gare de départ et de destination sont bien accessibles. Nous pourrons également vérifier s'il y a de la place disponible dans le train et si une personne pourra vous aider à monter et à descendre du train.*

Heures d'ouverture				
	De:	A:	De:	A:
Lundi:	06:00			22:00
Mardi:	06:00			22:00
Mercredi:	06:00			22:00
Jeudi:	06:00			22:00
Vendredi:	06:00			22:00
Samedi:				
Dimanche:				
Jours fériés:				

-   Fauteuil Roulant
-   Rampe mobile

**Facilités pour voyageurs avec mobilité réduite**

Important: Les facilités mentionnées dans le tableau ci-dessous sont communiquées sous réserve de modifications. Nous vous invitons, dès lors, à contacter les gares de départ et de destination au moins 24h avant votre voyage et à suivre les recommandations suivantes. Vous pouvez contacter le personnel au numéro : 071/60.42.80

-   Quais bas
-   Rampe mobile
-   Ascenseurs sur le quai
-   Quais surélevés
-   Fauteuil Roulant
-   Escalator (pour monter)
-   Toilette pour handicapés
-   Escalator (pour descendre)
-   Parking pour handicapés Nombre de places 0

## 4.2.2 Erquelinnes Village

La gare d'Erquelinnes-Village, sans guichets, dispose d'équipements minimaux. On peut remarquer qu'il existe une correspondance avec le réseau de bus.

### ERQUELINNES VILLAGE

#### Adresse de la gare

Rue:  
Code postal:  
Lieu:  
Numéro général info voyageurs: 02 528 28 28 (ou 02 555 25 25 pour les téléphones cadran)  
Numéro de téléphone objets perdus :

#### Heures d'ouverture des guichets

Gare sans guichets.

#### Moyens de paiement

- |                                     |   |
|-------------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> Bancontact | <input type="checkbox"/> American Express |
| <input type="checkbox"/> Proton     | <input type="checkbox"/> Diners Club      |
| <input type="checkbox"/> Visa       | <input type="checkbox"/> Eurocard         |
| <input type="checkbox"/> Mastercard | <input type="checkbox"/> Aurora           |





#### Facilités dans la gare

- |   |   |                                     |
|---|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Parking payant       | <input type="checkbox"/> Taxi           | <input type="checkbox"/> Buffet     |
| <input type="checkbox"/> Parking gratuit      | <input checked="" type="checkbox"/> Bus | <input type="checkbox"/> Restaurant |
| <input type="checkbox"/> Parking vélo payant  | <input type="checkbox"/> Tram           |                                     |
| <input type="checkbox"/> Parking vélo gratuit | <input type="checkbox"/> Métro          |                                     |



## Communes d'Erquelines, Lobbes et Merbes-le-Château

### consignes bagages

-  Consignes bagages automatiques 
-  Consignes bagages avec du personnel 

### Présence du personnel pour l'accueil des voyageurs à mobilité réduite

Pas de personnel présent.

### Facilités pour voyageurs avec mobilité réduite

Important: Les facilités mentionnées dans le tableau ci-dessous sont communiquées sous réserve de modifications. Nous vous invitons, dès lors, à contacter les gares de départ et de destination au moins 24h avant votre voyage et à suivre les recommandations suivantes. Vous pouvez contacter le personnel au numéro : 071/60.42.80

- |   |  |  |
|---|--|--|
|   Quais bas               |   Rampe mobile             |   Ascenseurs sur le quai     |
|   Quais surélevés         |   Fauteuil Roulant         |   Escalator (pour monter)    |
|   |   Toilette pour handicapés |   Escalator (pour descendre) |
|   Parking pour handicapés |  |  |

### 4.2.3 Fontaine Valmont



Cette gare sans guichets est pourvue d'aménagements minimaux. Les abris sont dégradés.

Elle ne dispose pas de parkings formels mais, devant cette gare, un vaste espace est approprié par les automobilistes qui s'en servent de parkings (une vingtaine de places non délimitées au sol).

#### FONTAINE VALMONT

##### Adresse de la gare

Rue:  
Code postal:  
Lieu:  
Numéro général info voyageurs: 02 528 28 28 (ou 02 555 25 25 pour les téléphones cadran)  
Numéro de téléphone objets perdus :

##### Heures d'ouverture des guichets

Gare sans guichets.

##### Moyens de paiement





- |                                     |   |
|-------------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> Bancontact | <input type="checkbox"/> American Express |
| <input type="checkbox"/> Proton     | <input type="checkbox"/> Diners Club      |
| <input type="checkbox"/> Visa       | <input type="checkbox"/> Eurocard         |
| <input type="checkbox"/> Mastercard | <input type="checkbox"/> Aurora           |

##### Facilités dans la gare

- |  |                                |                                     |
|--|--------------------------------|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Parking payant                  | <input type="checkbox"/> Taxi  | <input type="checkbox"/> Buffet     |
| <input type="checkbox"/> Parking gratuit                 | <input type="checkbox"/> Bus   | <input type="checkbox"/> Restaurant |
| <input type="checkbox"/> Parking vélo payant             | <input type="checkbox"/> Tram  |                                     |
| <input checked="" type="checkbox"/> Parking vélo gratuit | <input type="checkbox"/> Métro |                                     |

## Communes d'Erquelines, Lobbes et Merbes-le-Château

### consignes bagages

-  Consignes bagages automatiques 
-  Consignes bagages avec du personnel 

### Présence du personnel pour l'accueil des voyageurs à mobilité réduite

Pas de personnel présent.

### Facilités pour voyageurs avec mobilité réduite

Important: Les facilités mentionnées dans le tableau ci-dessous sont communiquées sous réserve de modifications. Nous vous invitons ,dès lors, à contacter les gares de départ et de destination au moins 24h avant votre voyage et à suivre les recommandations suivantes. Vous pouvez contacter le personnel au numéro : 071/60.42.80

- |   |  |  |
|---|--|--|
|   Quais bas               |   Rampe mobile             |   Ascenseurs sur le quai     |
|   Quais surélevés         |   Fauteuil Roulant         |   Escalator (pour monter)    |
|   |   Toilette pour handicapés |   Escalator (pour descendre) |
|   Parking pour handicapés |  |  |

#### 4.2.4 Labuissière



C'est une gare sans guichets qui dispose néanmoins de parkings gratuits notamment pour les vélos.

Les abris et les quais ne sont pas en très bon état tout comme le bâtiment constituant l'ancienne gare aujourd'hui fermée.

### LABUISSIERE

#### Adresse de la gare

Rue:  
Code postal:  
Lieu:  
Numéro général info voyageurs: 02 528 28 28 (ou 02 555 25 25 pour les téléphones cadran)  
Numéro de téléphone objets perdus :

#### Heures d'ouverture des guichets

Gare sans guichets.

#### Moyens de paiement




- |                                     |   |
|-------------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> Bancontact | <input type="checkbox"/> American Express |
| <input type="checkbox"/> Proton     | <input type="checkbox"/> Diners Club      |
| <input type="checkbox"/> Visa       | <input type="checkbox"/> Eurocard         |
| <input type="checkbox"/> Mastercard | <input type="checkbox"/> Aurora           |

#### Facilités dans la gare

- |  |                                |                                     |
|--|--------------------------------|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Parking payant                  | <input type="checkbox"/> Taxi  | <input type="checkbox"/> Buffet     |
| <input checked="" type="checkbox"/> Parking gratuit      | <input type="checkbox"/> Bus   | <input type="checkbox"/> Restaurant |
| <input type="checkbox"/> Parking vélo payant             | <input type="checkbox"/> Tram  |                                     |
| <input checked="" type="checkbox"/> Parking vélo gratuit | <input type="checkbox"/> Métro |                                     |

## Communes d'Erquelines, Lobbes et Merbes-le-Château

### consignes bagages

-  Consignes bagages automatiques 
-  Consignes bagages avec du personnel 

### Présence du personnel pour l'accueil des voyageurs à mobilité réduite

Pas de personnel présent.

### Facilités pour voyageurs avec mobilité réduite

Important: Les facilités mentionnées dans le tableau ci-dessous sont communiquées sous réserve de modifications. Nous vous invitons, dès lors, à contacter les gares de départ et de destination au moins 24h avant votre voyage et à suivre les recommandations suivantes. Vous pouvez contacter le personnel au numéro : 071/60.42.80

- |   |  |  |
|---|--|--|
|   Quais bas               |   Rampe mobile             |   Ascenseurs sur le quai     |
|   Quais surélevés         |   Fauteuil Roulant         |   Escalator (pour monter)    |
|   |   Toilette pour handicapés |   Escalator (pour descendre) |
|   Parking pour handicapés |  |  |

## 4.2.5 Lobbes



La gare de Lobbes est la seule gare pourvue de guichets. Elle dispose également d'un parking gratuit pour vélos ainsi que de correspondances avec le réseau de bus. Des taxis sont notamment sur place. Cette gare prévoit la présence de personnel pour l'accueil des voyageurs à mobilité réduite.


**LOBBES**

### Adresse de la gare

Rue: RUE DE LA STATION 2  
 Code postal: 6540  
 Lieu: LOBBES  
 Numéro général info voyageurs: 02 528 28 28 (ou 02 555 25 25 pour les téléphones cadran)  
 Numéro de téléphone objets perdus : 071604281

### Heures d'ouverture des guichets

Heures d'ouverture				
	De:	A:	De:	A:
Lundi:	06:15	13:35	14:15	21:35
Mardi:	06:15	13:35	14:15	21:35
Mercredi:	06:15	13:35	14:15	21:35
Judi:	06:15	13:35	14:15	21:35
Vendredi:	06:15	13:35	14:15	21:35
Samedi:	06:15	13:35	14:15	21:35
Dimanche:	06:15	13:35	14:15	21:35
Jours fériés:	06:15	13:35	14:15	21:35











 Distributeur de titres de transport (avec Bancontact)

### Moyens de paiement

- Bancontact
- American Express
- Proton
- Diners Club
- Visa
- Eurocard
- Mastercard
- Aurora

## Communes d'Erquelines, Lobbes et Merbes-le-Château

### Facilités dans la gare

 <input checked="" type="checkbox"/> Parking payant	 <input checked="" type="checkbox"/> Taxi	 <input type="checkbox"/> Buffet
 <input type="checkbox"/> Parking gratuit	 <input checked="" type="checkbox"/> Bus	 <input type="checkbox"/> Restaurant
 <input type="checkbox"/> Parking vélo payant	 <input type="checkbox"/> Tram	
 <input checked="" type="checkbox"/> Parking vélo gratuit	 <input type="checkbox"/> Métro	

### consignes bagages

 Consignes bagages automatiques	<input type="checkbox"/>
 Consignes bagages avec du personnel	<input type="checkbox"/>

### Présence du personnel pour l'accueil des voyageurs à mobilité réduite

Heures d'ouverture				
	De:	A:	De:	A:
Lundi:	00:00			24:00
Mardi:	00:00			24:00
Mercredi:	00:00			24:00
Jeudi:	00:00			24:00
Vendredi:	00:00			24:00
Samedi:	00:00			24:00
Dimanche:	00:00			24:00
Jours fériés:	00:00			24:00

### Facilités pour voyageurs avec mobilité réduite

Important: Les facilités mentionnées dans le tableau ci-dessous sont communiquées sous réserve de modifications. Nous vous invitons, dès lors, à contacter les gares de départ et de destination au moins 24h avant votre voyage et à suivre les recommandations suivantes. Vous pouvez contacter le personnel au numéro : 071/60.42.80

 <input checked="" type="checkbox"/> Quais bas	 <input checked="" type="checkbox"/> Rampe mobile	 <input type="checkbox"/> Ascenseurs sur le quai
 <input type="checkbox"/> Quais surélevés	 <input type="checkbox"/> Fauteuil Roulant	 <input type="checkbox"/> Escalator (pour monter)
	 <input type="checkbox"/> Toilette pour handicapés	 <input type="checkbox"/> Escalator (pour descendre)
 <input type="checkbox"/> Parking pour handicapés		

#### 4.2.6 Solre-sur-Sambre



La gare de Solre-sur-Sambre est également une gare sans guichets qui dispose d'équipements minimaux mais on peut noter la présence de parkings gratuits pour vélos. Il n'existe pas de parking formel pour les voitures.

Les abris sont minimaux et un bon nombre sont vandalisés notamment par des graffitis.

On notera que la gare est relativement attractive mais qu'elle ne bénéficie pas de parking formalisé. De la sorte, les voitures des navetteurs sont garées de façon plutôt anarchique sur l'espace public.

### SOLRE SUR SAMBRE

#### Adresse de la gare

Rue:  
Code postal:  
Lieu:  
Numéro général info voyageurs: 02 528 28 28 (ou 02 555 25 25 pour les téléphones cadran)  
Numéro de téléphone objets perdus :

#### Heures d'ouverture des guichets

Gare sans guichets.

#### Moyens de paiement





- |                                     |   |
|-------------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> Bancontact | <input type="checkbox"/> American Express |
| <input type="checkbox"/> Proton     | <input type="checkbox"/> Diners Club      |
| <input type="checkbox"/> Visa       | <input type="checkbox"/> Eurocard         |
| <input type="checkbox"/> Mastercard | <input type="checkbox"/> Aurora           |

#### Facilités dans la gare

- |  |                                |                                     |
|--|--------------------------------|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Parking payant                  | <input type="checkbox"/> Taxi  | <input type="checkbox"/> Buffet     |
| <input type="checkbox"/> Parking gratuit                 | <input type="checkbox"/> Bus   | <input type="checkbox"/> Restaurant |
| <input type="checkbox"/> Parking vélo payant             | <input type="checkbox"/> Tram  |                                     |
| <input checked="" type="checkbox"/> Parking vélo gratuit | <input type="checkbox"/> Métro |                                     |



consignes bagages

-  Consignes bagages automatiques 
-  Consignes bagages avec du personnel 

Présence du personnel pour l'accueil des voyageurs à mobilité réduite

Pas de personnel présent.

Facilités pour voyageurs avec mobilité réduite

Important: Les facilités mentionnées dans le tableau ci-dessous sont communiquées sous réserve de modifications. Nous vous invitons, dès lors, à contacter les gares de départ et de destination au moins 24h avant votre voyage et à suivre les recommandations suivantes. Vous pouvez contacter le personnel au numéro : 071/60.42.80

- |   |  |  |
|---|--|--|
|   Quais bas               |   Rampe mobile             |   Ascenseurs sur le quai     |
|   Quais surélevés         |   Fauteuil Roulant         |   Escalator (pour monter)    |
|   |   Toilette pour handicapés |   Escalator (pour descendre) |
|   Parking pour handicapés |  |  |

## 5. Le transport public routier

### 5.1 Offre de services

#### 5.1.1 Description générale du réseau

L'aire d'étude s'étendant sur deux provinces, la desserte bus est assurée par les services du TEC Charleroi et du TEC Hainaut. Les trois communes sont desservies par les deux réseaux. Par ailleurs, la commune d'Erquelines est connectée au réseau de bus français STIBUS grâce à la ligne n°3 (Erquelines-Haumont via Jeumont). Cette ligne du réseau français dessert la gare d'Erquelines ainsi que l'Institut technique de la Communauté française.

Au regard de la carte du réseau, on pourrait s'attendre à ce que les communes de Lobbes, Erquelines et Merbes-le-Château soient bien desservies par les bus TEC puisque leur territoires sont desservis par 11 lignes. Cependant, comme souvent en zone rurale, l'offre est en grande partie déterminée en fonction des périodes scolaires et les dessertes sont peu nombreuses durant certaines périodes de la journée.

Les trois communes sont desservies par 11 lignes de bus, toutes reprises dans le tableau ci-après.

N° de Ligne	Dénomination	Type de ligne	TEC	
91	Montigny-le Tilleul-Thuin-Lobbes-Anderlues-Chapelle-lez-Herlaimont	Régulier	TEC CHARLEROI	
99	Biesme-sous-Thuin - Strée - Castillon - Boussu-Lez-Walcourt - Beaumont - Erquelines	Scolaire		
99 barrée	Nalines - Beaumont	Scolaire		
109a	Charleroi-Marchienne-au-Pont-Lobbes-Beaumont-Sivry - Chimay	Régulier		
119	Biercée - Beaumont	Scolaire		
129	Chimay - Beaumont - Mons	Scolaire		
194	Thuin-Ragnies-Biercée-Thuin	Régulier		
21	Binche-Estignes	Régulier		TEC HAINAUT
108	Binche-Erquelines	Régulier		
134	Mons-Beaumont (Erquelines)	Régulier		
Ligne 3	Haumont (France)-Jeumont-Erquelines	Transfrontalier	STIBUS	

Tableau 10 : Les différentes lignes de bus

Il existe aussi une ancienne ligne vicinale entre Lobbes et Thuin. Il s'agit de la ligne touristique 92. Elle est exploitée touristiquement les dimanches pendant la saison estivale par l'ASBL ASVI<sup>4</sup>.

Le réseau présente une certaine complexité, oscillant entre la desserte fine des cœurs de villages et des liaisons plus rapides vers les grands pôles comme Mons et Charleroi.

<sup>4</sup> <http://www.asvi.be/index/index.htm>

Les lignes comportent certaines variantes, dans les itinéraires mais surtout dans les horaires : horaires scolaires, jours de marché, variante vers des villages à certaines heures... Finalement, les horaires et les itinéraires présentent une certaine complexité.

### 5.1.2 Caractérisation des lignes TEC Hainaut et Charleroi

N° de Ligne	Nature trajet	
91	Variante locale	Trajet par Rue des Waibes et Chaussée de Thuin
99	Fixe	Ne circule que du lundi au vendredi pendant la période scolaire
99 barrée	Fixe	Ne circule que du lundi au vendredi pendant la période scolaire
109a	Variable	
119	Fixe	Ne circule que du lundi au vendredi pendant la période scolaire
129	Fixe	
194	Variable	
21	Fixe	
108	Variable (9 variantes)	Variantes par : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Binche (3)</li> <li>- Vellereille-lez-Brayeux</li> <li>- Fontaine-Valmont</li> <li>- Erquelines</li> <li>- Bersillies l'Abbaye</li> <li>- Grand-Reng</li> <li>- Falimont</li> </ul>
134	Variable (7 variantes)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Croix-lez-Rouveroy</li> <li>- Givry</li> <li>- Vellereille-le-Sec</li> <li>- Spienne</li> <li>- Beaumont</li> <li>- Solre-sur-Sambre</li> <li>- Bersillies-l'Abbaye</li> </ul>
Ligne 3	Fixe	

Tableau 11 : Caractérisation des lignes TEC Hainaut et Charleroi

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

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

**Variable** : la ligne parcourt plusieurs trajets sensiblement différents.

**Cf. Annexe 4 : Détail des lignes du TEC**

## 5.1.3 Fréquence des lignes

Nombre de services par jour (dans les deux sens)

N°	Dénomination	Jour ouvrable	Samedi	Dimanche	Congés scolaires
91	Montigny-le Tilleul- Thuin-Lobbes- Anderlues-Chapelle- lez-Herlaimont	31 Montigny-le-Tilleul- Chapelle-lez-Herlaimont (dont 5 terminus à Anderlues) 19 Montigny-le-tilleul-Piéton 7 Thuin-Anderlues + 5 variantes	32 (Montigny- le-Tilleul et Anderlues)	14 (Montigny- le-Tilleul et Anderlues)	23 Montigny-le-Tilleul- Chapelle-lez-Herlaimont 24 Montigny-le-tilleul- Piéton (dont 5 départs ou terminus à Anderlues)+ 5 variantes
99	Biesme-sous-Thuin – Strée – Castillon – Boussu-Lez-Walcourt – Beaumont – Erquelines	1 le matin entre Biesme-sous- Thuin et Erquelines 1 l'après midi entre Erquelines et Biesme-sous- Thuin (Horaire avancé le mercredi)	0	0	0
99 barrée	Nalines – Beaumont	1 le matin entre Nalines et Beaumont ; 1 l'après midi entre Beaumont et Nalines (Horaire avancé le mercredi)	0	0	0
109a	Charleroi-Marchienne- au-Pont-Lobbes- Beaumont- Sivry – Chimay	42 Chimay-Charleroi (0 arrêt à Lobbes) <b>11 bus desservant Lobbes (dont 8 Lobbes-Thuillies et 3 Beaumont Lobbes) +</b> nombreuses variantes sans arrêt à Lobbes	20 <b>0 arrêt à Lobbes</b>	13 <b>0 arrêt à Lobbes</b>	16 Chimay-Charleroi + Variantes <b>0 arrêt à Lobbes</b>
119	Biercée – Beaumont	1 le matin entre Anderlues et Beaumont ; 2 l'après midi entre Beaumont et Anderlues (Horaire avancé le mercredi)	0	0	0
129	Chimay – Beaumont – Mons	1 uniquement le vendredi après midi dans le sens Mons –Chimay	0	1 dans le sens Chimay- Mons	0
194	Thuin-Ragnies-Biercée- Thuin	2 circulant tous les jours (horaire avancé le mercredi) 2 supplémentaires le vendredi	0	0	2 le vendredi uniquement
21	Binche-Estignes	2 Binche-Estignes 2 Merbes Ste Marie-Estignes (horaires avancés le mercredi) + 2 variantes	0	0	2 Binche-Buvrines
108	Binche-Erquelines	26 Erquelines SNCB-Binche SNCB (dont 3 départs ou terminus à Bersillies) 1 Erquelines-Merbes-le- Château 1 Vellereille-lez-Brayeux- Binche 1 Solre-sur-Sambre- Erquelines	2	0	16 Binche-Erquelines 1 Solre-sur-Sambre- Erquelines 1 Erquelines – Merbes- Sainte Marie
134	Mons-Beaumont (Erquelines)	28 Erquelines-Mons dont 5 variantes départ et terminus 6 Erquelines-Beaumont (horaires avancés le mercredi)	4	4 dont 1 départ de Givry	21 Erquelines-Mons 3 Erquelines-Givry 2 Erquelines-Montigny-St Christophe (uniquement le vendredi)

N°	Dénomination	Jour ouvrable	Samedi	Dimanche	Congés scolaires
Ligne 3	Erquelinnes-Jeumont (France)	9 trajets dont le terminus = Erquelinnes 8 trajets dont départ = Erquelinnes	1Haumont-Erquelinnes	0	16

Tableau 12 : Fréquence des lignes

### 5.1.3.1 En semaine

➤ Quatre lignes se démarquent nettement :

- la ligne 91 : c'est une ligne qui offre un service assez complet : en semaine et le week-end, le matin et le soir et aussi pendant les vacances scolaires. Elle permet la desserte des écoles de Chapelle-lez-Herlaimont et de Thuin et de la clinique de Lobbes. Il y a au minimum un bus par heure et par sens en semaine (+ un toute les demies heures aux heures de pointe).

- la ligne 109a : elle assure la liaison entre la métropole régionale (Charleroi) et la botte du Hainaut (Beaumont et Chimay). Elle a un itinéraire qui possède de nombreuses variantes et des horaires complexes. Elle est en fonctionnement toute l'année y compris le week-end. Il n'y a pourtant pas de desserte directe entre Lobbes et Charleroi. Il faut soit aller jusqu'à Thuillies (Pont) soit jusqu'à Montigny-le-Tilleul (Vésale). Elle assure pour tous les villages une connexion avec d'une part Charleroi et sa gare SNCB et d'autre part Beaumont et Chimay.

- la ligne 134 : cette ligne du TEC Hainaut permet de relier relativement rapidement Erquelinnes et ses villages à la gare de Mons. Elle possède de nombreuses variantes qui permettent ainsi une desserte un peu plus fine et locale de certains villages de l'entité comme Bersillies l'Abbaye et Solre-sur-Sambre.

- la ligne 108 : en reliant les entités d'Erquelinnes et Merbes-le-Château à la commune de Binche, cette ligne assure une desserte fine de villages sur un axe Nord-Sud du territoire. Elle offre un service régulier en semaine avec de nombreuses variantes de trajets.

La ligne 21 à l'inverse de la ligne 108 assure une liaison Est-Ouest sur le territoire. Son service est minimal en semaine.

La ligne 194, dessert les villages de Thuin, de la Buisserie et de Fontaine-Valmont. Son circuit forme une sorte de boucle. Elle offre un service minimum : 2 bus par jour (sauf le vendredi 4 bus). Elle ne fonctionne que le matin et l'après quatre heures (le midi le mercredi). Tous les vendredi matin (y compris en période de congés scolaires), un bus fait le tour des villages de Thuin en raison du marché à Thuin (1 bus aller et un retour).

➤ Les lignes scolaires

Il faut noter l'importance des lignes scolaires (L.129, L119, L99 et L99 barrée) car ce sont elles qui caractérisent le plus les réseaux TEC des trois communes à la fois d'un point de vue spatial et temporel.

-Les lignes 99, 99 barrée et 119 :

La ligne 99 permet aux habitants de Biesme-sous-Thuin, Thuillies de se rendre à Erquelinnes. La ligne 119 relie des villages tels que Biercée ou Ragnies à Beaumont. Ces lignes ne fonctionnent que le matin et l'après quatre heures ou le mercredi midi.

Finalement, en dehors des heures de pointes scolaires les villages d'Erquelines, Lobbes et Merbes-le-Château sont desservis de manière modérée.

### 5.1.3.2 Les week-ends

La desserte est très inférieure à celle de la semaine.

-Seules les lignes 91 et 134 circulent le samedi avec une fréquence réduite par rapport à la semaine. La ligne 91 est d'ailleurs limitée à Anderlues.

-La ligne 109 est maintenue mais il n'y a aucune desserte de la commune de Lobbes.

-La ligne 129 assure une desserte le dimanche soir entre Chimay et Mons. (internat ?)

-La ligne 134 assure 2 allers-retours le samedi et le dimanche.

-La ligne 194 n'assure pas de service les week-ends.

### 5.1.3.3 En période de vacances scolaires

Les lignes dédiées au ramassage scolaire (L.129, L119, L99 et L99 barrée) n'assurent pas de desserte durant les congés scolaires.

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

### 5.1.3.4 Temps de parcours

La durée de trajet est un des facteurs importants pour favoriser l'usage du bus.

Les temps de parcours sur quelques liaisons principales (prises à partir du centre des communes) sont les suivants, comparés à la durée que mettrait un véhicule particulier pour réaliser le même trajet:

Temps de parcours (en minutes)

	Durée minimale en bus	Durée en voiture (en heure creuse)
Merbes-le-Château- Lobbes	Pas de liaison directe	14
Merbes-le-Château-Erquelines (SNCB)	13	5
Erquelines-Lobbes	Pas de liaison directe	21
Merbes-le-Château-Charleroi	Pas de liaison directe	40
Lobbes-Mons	Pas de liaison directe	39
Lobbes-Charleroi	Pas de liaison directe	25
Erquelines-Charleroi	Pas de liaison directe	45
Erquelines-Mons	43	25
Erquelines-Maubeuge	34	12

Tableau 13 : Temps de parcours

*NB : la durée du bus a été calculée sur base des indicateurs horaires des TEC. La durée en voiture a été calculée sur base des informations fournies par un « calculateur d'itinéraire » (viamichelin.com).*

### 5.1.3.5 Horaire et cadencement

Les horaires répondent avant tout à la demande scolaire avec une diversité de lignes et de nombreux services le matin entre 7h et 9h30 le matin et le soir entre 16h30 et 19h (la pointe du matin étant généralement plus étalée que celle du soir, en accord avec la demande autre que spécifiquement scolaire).

La plupart des lignes (hors lignes scolaires spécifiques) offrent des services dès 5 ou 6 h du matin voire 4h (ligne 109a) et permettent une desserte jusqu'aux environs de 21h-21h30.

N°	Dénomination	Jour scolaire		Samedi	Dimanche	Congés scolaires
		HP	HC			
91	Montigny-le Tilleul- Thuin-Lobbes- Anderlues-Chapelle-lez- Herlaimont			1 bus/h	1 bus /2h	
99	Biesme-sous-Thuin – Strée – Castillon – Boussu-Lez-Walcourt – Beaumont – Erquelines	non	non	-	-	-
99 barrée	Nalines – Beaumont	non	non	-	-	-
109a	Charleroi-Marchienne- au-Pont-Lobbes- Beaumont- Sivry – Chimay	non	non	Non dans le sens Chimay- Charleroi 1 bus / 2 h dans le sens Charleroi- Chimay (HP et HC)	Non	non
119	Biercée – Beaumont	non	non	-	-	-
129	Chimay – Beaumont – Mons	non	non	-	non	-
194	Thuin-Ragnies-Biercée- Thuin	non	non	-	-	non
21	Binche-Estignes	non	non	-	-	non
108	Binche-Erquelines	non	non	non	-	non
134	Mons-Beaumont (Erquelines)	non	non	non	non	non
Ligne 3	Haumont (France)- Jeumont-Erquelines	non	non	non	-	non

Tableau 14 : Horaire et cadencement

### 5.1.4 Caractérisation structurelle des services TEC

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

- Trois lignes « régionales » la ligne 109a qui relie le territoire de la botte du Hainaut à Charleroi et la ligne 91 qui permet de relier Thuin à Chapelle-lez-Herlaimont ou Piéton via Anderlues. La ligne 134 permet de relier Erquelines et ses villages à Mons.
- Trois lignes de desserte locale : Les lignes 21 et 108 du réseau TEC Hainaut assurent des liaisons nord-sud et est-ouest du territoire et desservent les villages des trois entités. La ligne 194 permet d'une part la desserte scolaire de Thuin et d'autre part elle possède la fonction d'un bus local qui permet de mettre en relation les petits villages des alentours.
- Plusieurs lignes destinées au seul ramassage scolaire : la 99, la 99 barrée, la 119 et la 129.
- Une ligne transfrontalière pour les navetteurs : la ligne 3 du réseau Stibus
- Présence d'une ligne touristique : la ligne vicinale 92 entre Lobbes et Thuin.

## 5.2 La demande

Nous n'avons pas obtenu exactement les mêmes types d'informations de la part des deux TEC, de sorte que la présentation des résultats et leur interprétation diffèrent quelque peu. Les données ne pouvant être complètement mises en commun dans ces circonstances, nous n'avons pas produit de tableau unique se rapportant à la demande. L'apport ultérieur de nouvelles données nous a permettra sans doute de compléter ce paragraphe qui à ce jour reste général. En outre cela nous aidera par la suite à formuler des commentaires spécifiques qui nous permettront d'utiliser de manière appropriée l'ensemble des résultats.

### 5.2.1 TEC CHARLEROI

#### 5.2.1.1 Analyse des oblitérations des billets et cartes

A partir des données relatives aux achats de billets (simples ou multiples) et des oblitérations de cartes, plusieurs résultats peuvent être présentés pour les lignes 91, 109, 129 et 194. Les zones tarifaires qui ont été prises en compte sont les suivantes : 74, 76, 75, 65, 28, 39, 38.

La charge des lignes de bus est en relation directe avec l'itinéraire et la fréquence de celles-ci.

Ainsi, la ligne 91 est de loin la plus fréquentée avec près de 47.150 oblitérations annuelles pour les zones ne concernant que notre site d'étude.

La ligne 109, pourtant fortement fréquentée toutes zones confondues (+ de 116.500 oblitérations annuelles) n'est finalement que très peu empruntée (5034 oblitérations annuelles) sur les zones qui nous concernent, ce qui ne représente finalement que 4,3 % des oblitérations totales.

Il est peu étonnant que la ligne 194 soit si peu fréquentée car elle offre un service minimal avec seulement 2 bus par jour et 4 le vendredi.

Enfin, les lignes 119/99, qui sont rappelons-le des lignes scolaires représentent 1272 oblitérations annuelles de cartes et de billets. A noter que durant les mois de juillet et août, les bus de ces lignes ne circulent pas.

Nous n'avons pas représenté sur le graphique les oblitérations de billets et de cartes de la ligne 129 en raison de l'inexistence de ces dernières (4 sur toute l'année).

Tout cela indique le poids élevé des scolaires des services TEC.

Pour les trois communes on dénombre en moyenne 4.560 oblitérations par mois, dont 54 % de cartes et 46 % de billets.

Le graphique ci-après présente l'évolution des oblitérations dans les trois communes pour les lignes 91, 109 et 194 du TEC Charleroi.

On remarque une baisse de la fréquentation de la ligne durant la période estivale et un pic à l'approche de celle-ci (mois de juin) et à la rentrée de septembre/octobre.



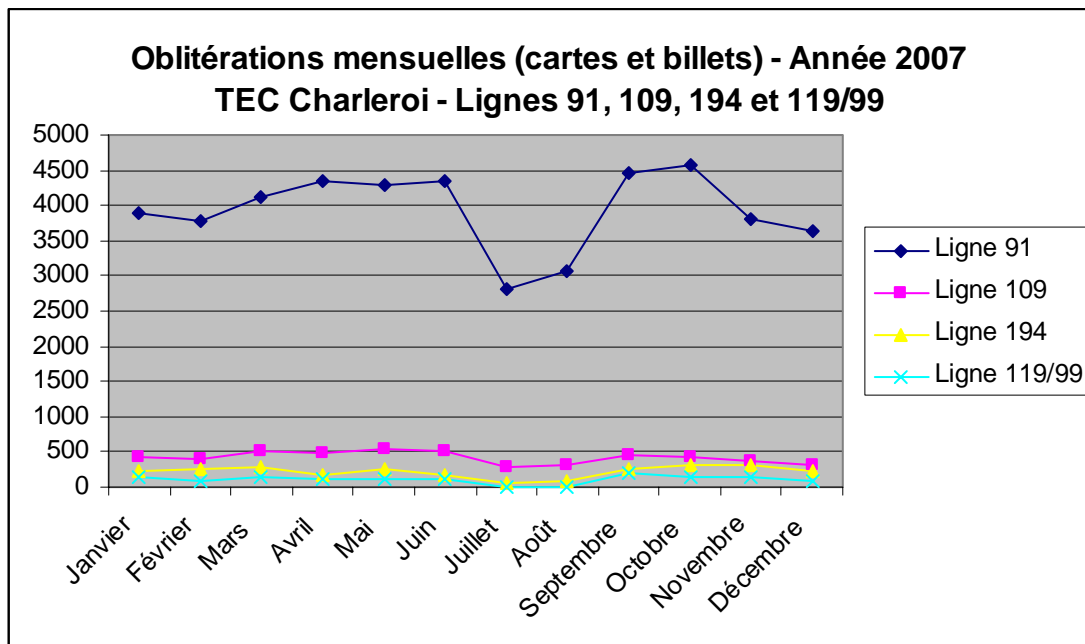


Figure 9 : Oblitérations mensuelles (cartes et billets) – 2007, TEC Charleroi

### 5.2.1.2 Analyse des données origines-destination (O/D)

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

On distingue différents types d'abonnements existent :

- Lynx : pour les clients âgés de moins de 25 ans,
- Open : pour les clients âgés de 25 ans et de moins de 60 ans
- Alto : pour les clients âgés de 60 ans à 65 ans. Au-delà, les trajets sont entièrement gratuits.

Nous avons observé le nombre d'abonnements mensuels et annuels de l'année 2007 pour les trois communes d'Erquelines, Merbes-le-Château et Lobbes. Concernant le TEC Charleroi, on remarque que le nombre d'abonnements annuels est le double du nombre des abonnements mensuels.

Pour analyser les données d'origine et de destination, nous avons pris en compte tous les abonnements confondus afin d'avoir une vision globale des habitudes des usagers.

#### Erquelines et ses villages : abonnements 2007

Les graphiques ci-après montrent l'origine et la destination des abonnés venant et se rendant à Erquelines ou dans l'un des villages de l'entité.

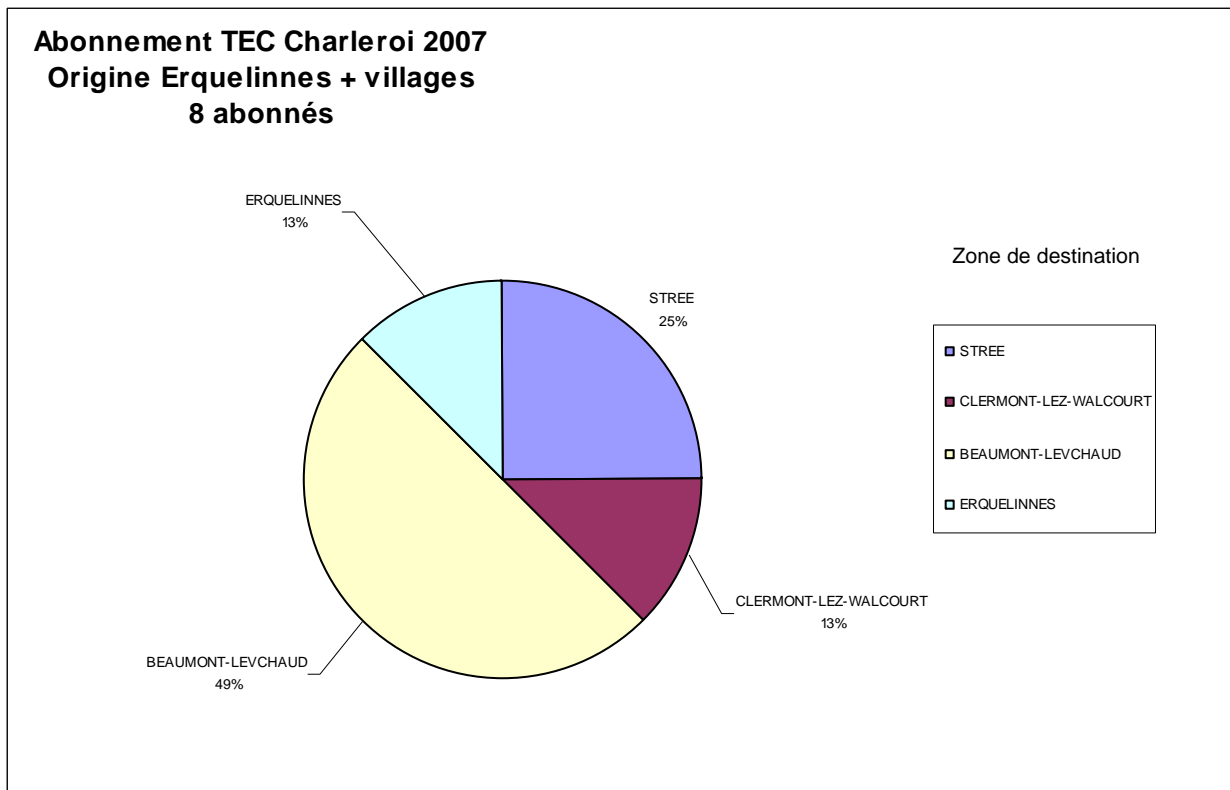
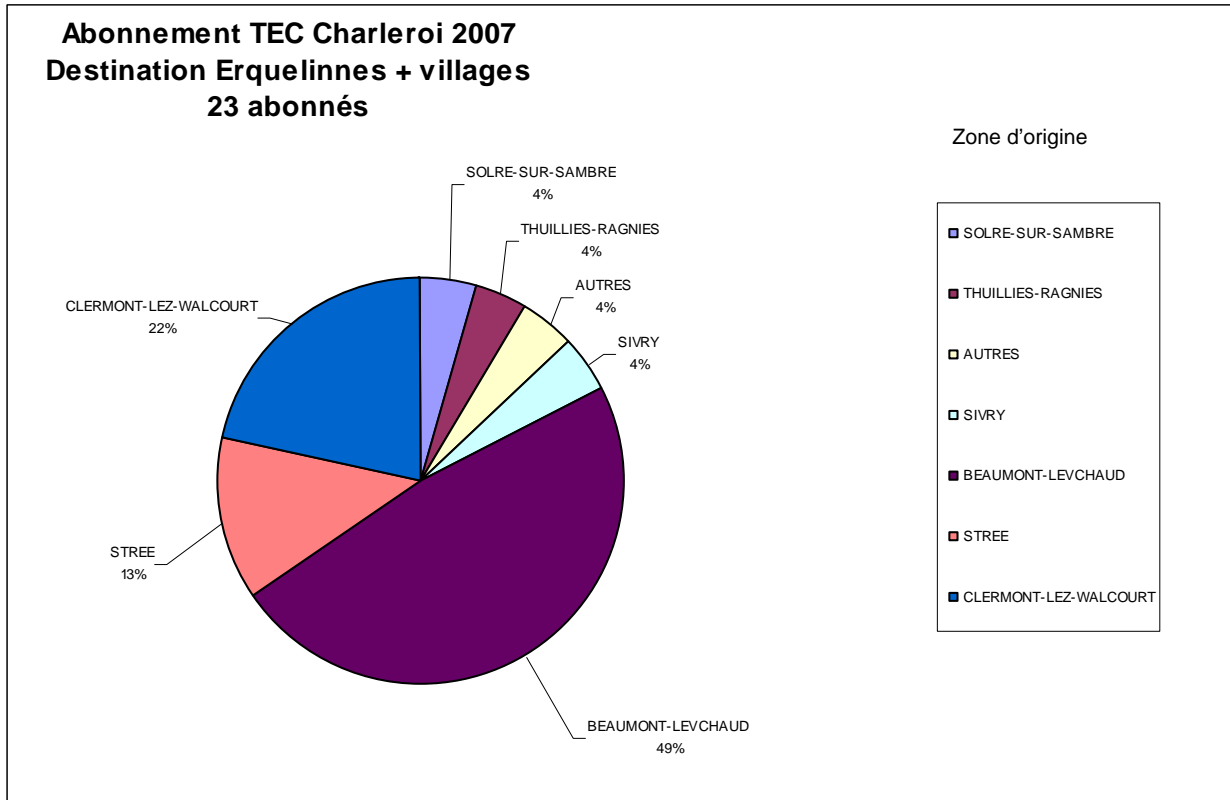
On remarque que le nombre total d'abonnés ayant destination est très faible (31). Ceci se justifie en grande partie par le fait que la desserte de l'entité d'Erquelines dépend plus largement du TEC Hainaut que du TEC Charleroi.

Près de 49 % de ces abonnés viennent de Beaumont/ Leval-Chaudeville, bien desservies par la ligne 109a et la ligne 99 en période scolaire et géographiquement proches.

Par ailleurs, 35 % de ces abonnés ont pour origine les communes situées au sud-est (Strée, Clermont-lez-Walcourt).

En ce qui concerne les abonnés résidant dans l'entité d'Erquelines, on peut noter qu'ils sont très peu nombreux (seulement 8). La moitié de ces derniers ont pour destination Beaumont/Leval-Chaudeville. 38 % ont pour destination Strée et Clermont-lez-Walcourt.

Près de 13 % restent à Erquelines ou dans l'un de ses villages.



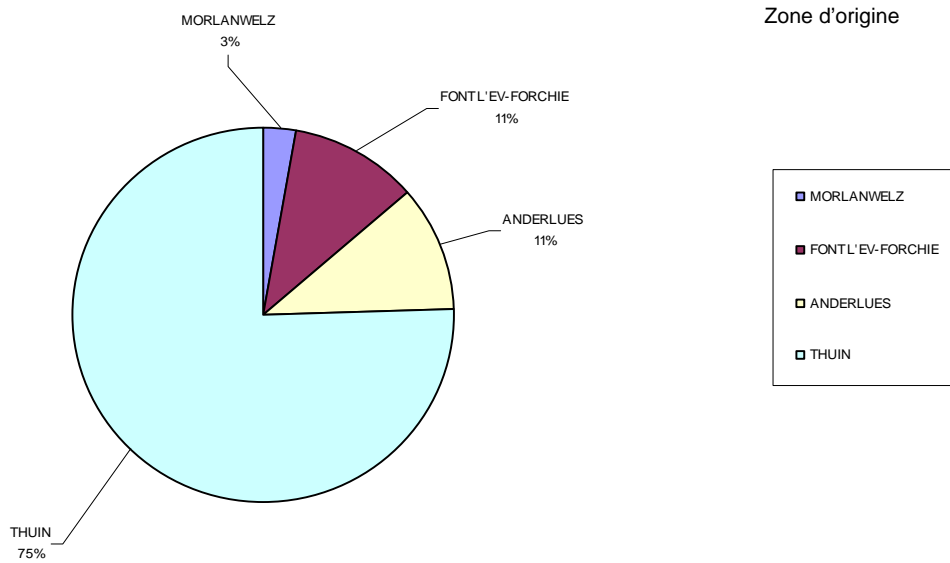
Lobbes et ses villages : Abonnement 2007

Les graphiques ci-dessous montrent l'origine et la destination des abonnés venant de l'entité de Lobbes et se rendant dans l'entité de Lobbes. Le nombre total d'abonnés s'élève à 136.

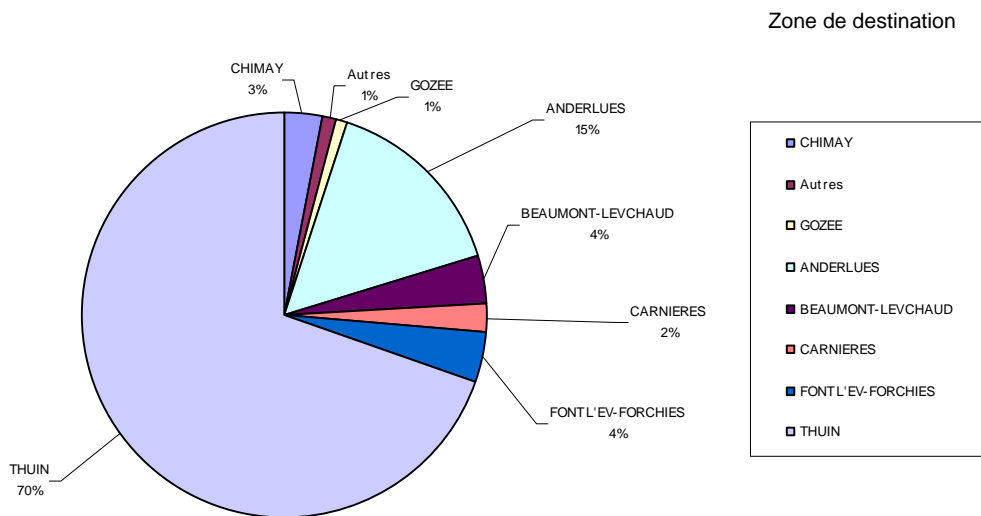
Les usagers abonnés se rendant dans l'entité de Lobbes proviennent à 75 % de la commune limitrophe de Thuin, puis dans une moindre mesure d'Anderlues et de Fontaine-L'évêque/Forchies (22%).

En ce qui concerne les usagers résidant dans l'entité de Lobbes, près de 70 % se rendent à Thuin, très probablement en raison de la forte proximité géographique mais également en raison d'une attractivité économique importante (nombreux commerces, zonings...). Environ 15% des usagers vont à Anderlues. La part restante des abonnés se divise entre différentes communes avec une proximité géographique variable : Fontaine l'Evêque, Gozée, Chimay, Beaumont...

**Abonnement TEC Charleroi 2007**  
**Destination Lobbes + villages**  
**37 abonnés**



**Abonnement TEC Charleroi**  
**Origine Lobbes + villages**  
**99 abonnés**



Enfin, nous avons également tenu compte des abonnements ayant destination ou origine les villages suivant Sars-la-Buissière, Vellereille, Merbes Sainte Marie et Bienne-lez-Happart. Bien qu'appartenant à des entités différentes, ces villages sont tous regroupés dans la même zone par le TEC. Ainsi, on a recensé 8 abonnements au total. Aucun abonnement n'a pour destination ces villages, en revanche, tous ont pour destination la ville de Thuin. Il s'agit clairement de déplacements de type scolaire vers les établissements de Thuin.

## 5.2.2 TEC HAINAUT

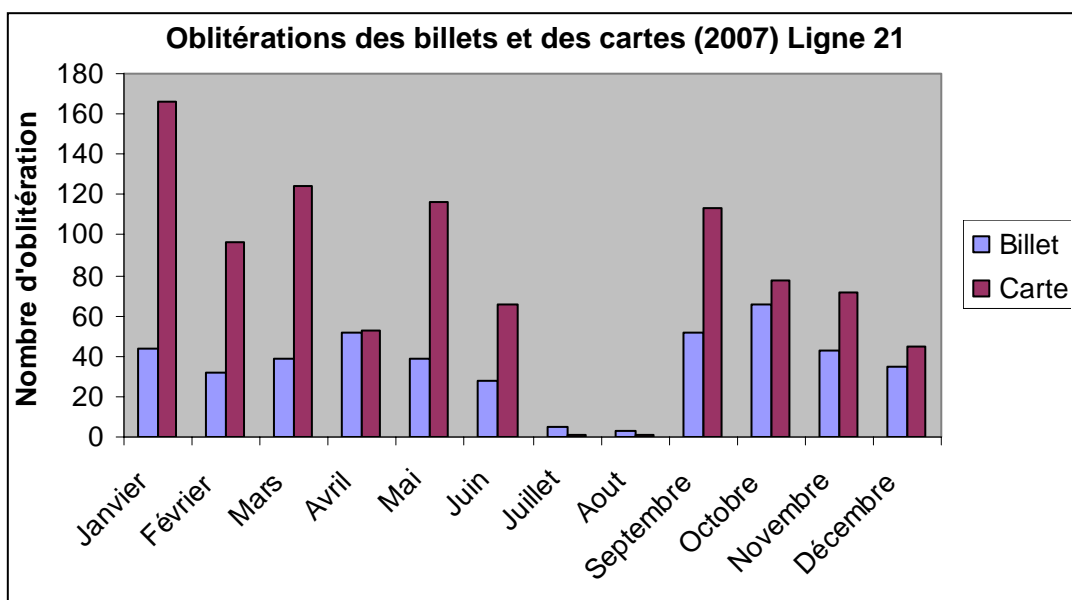
On compte plus de 300 abonnements pour la zone (origine et/ou destination dans les trois communes).

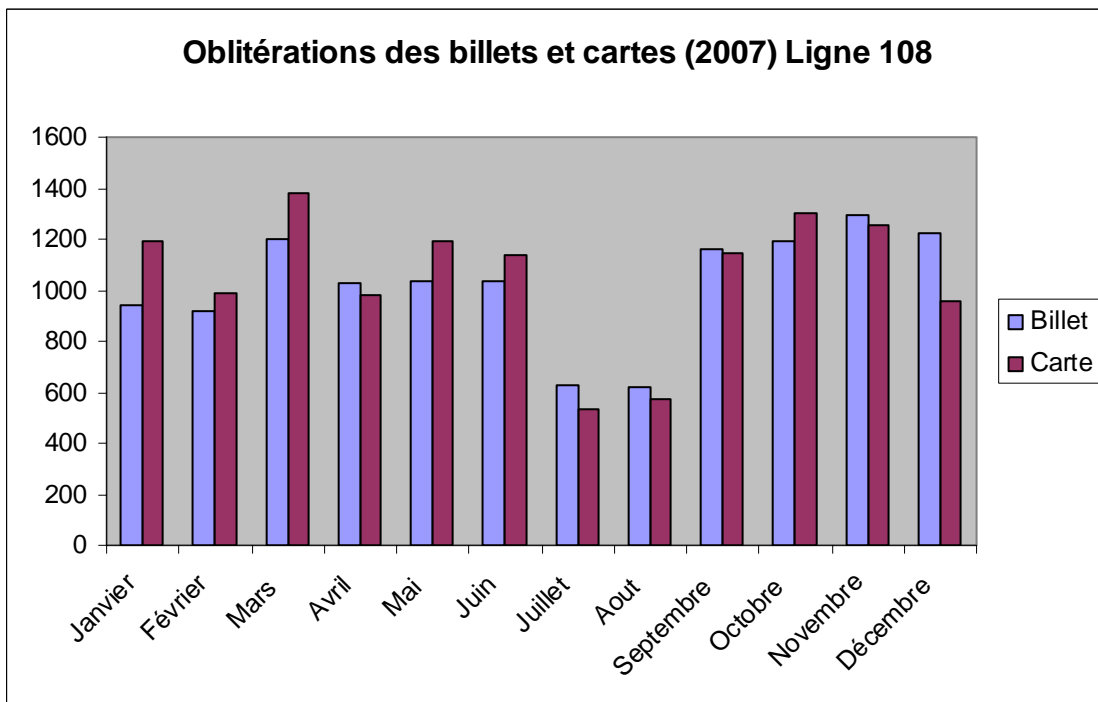
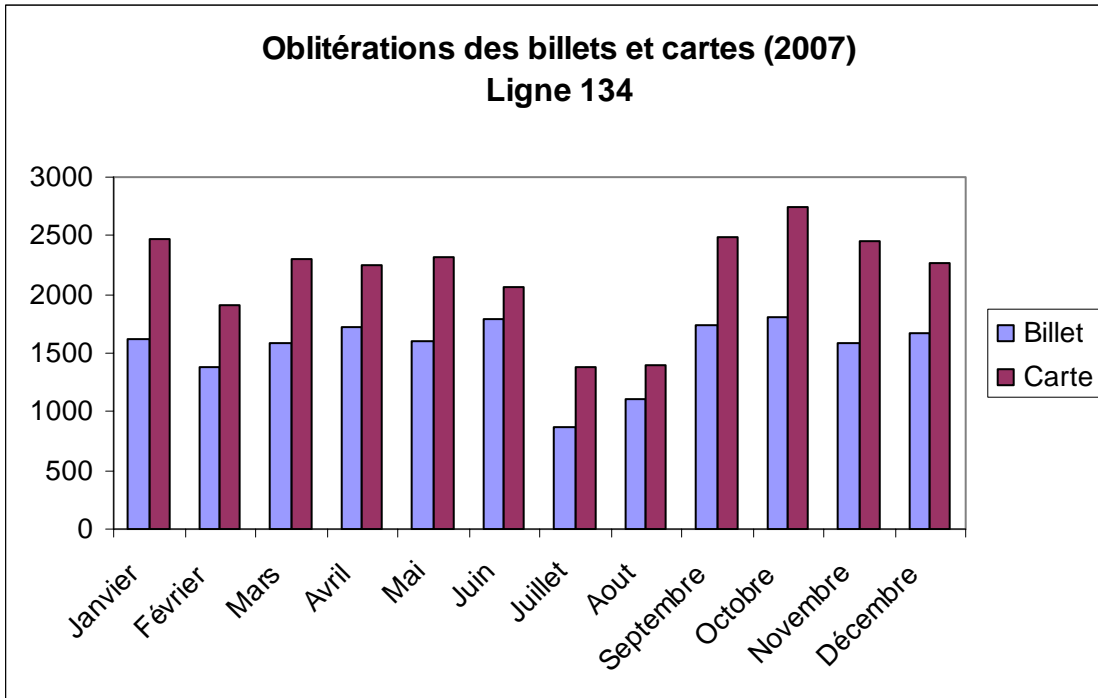
- 93% des abonnés ont un abonnement Lynx
- 6,4 % ont un abonnement Open et seulement 0,6 % des plus de 65 ans possèdent un abonnement Alto.
- Toutes ces données montrent clairement le poids des scolaires dans la fréquentation des TEC.

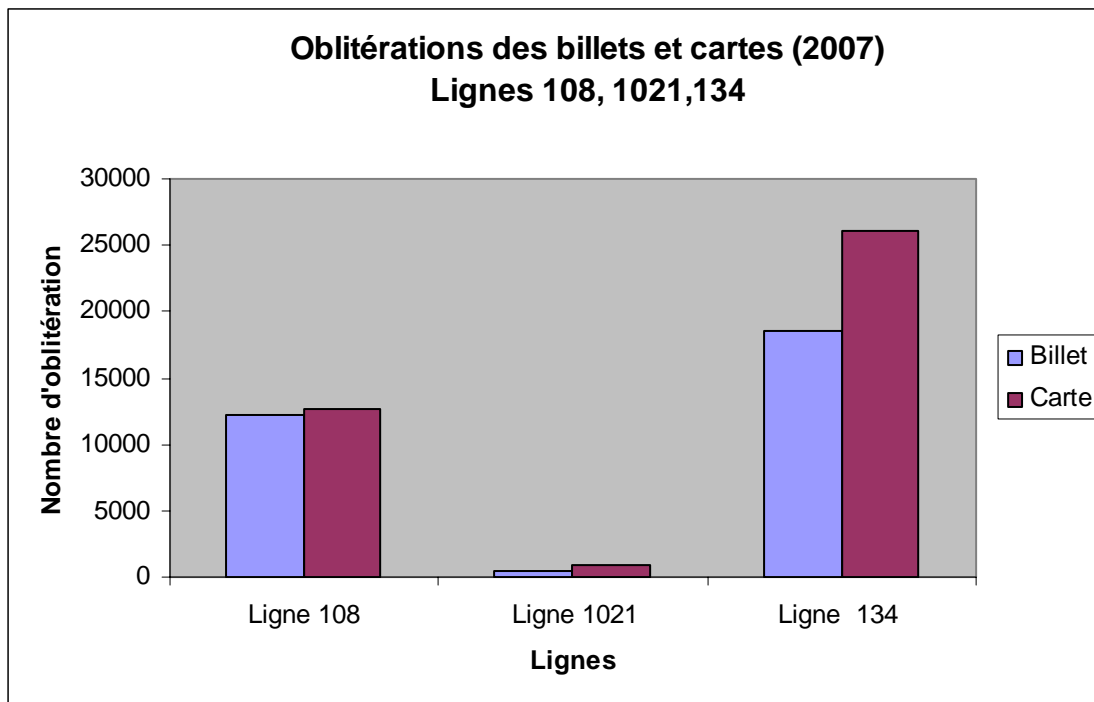
Concernant le TEC Hainaut, nous remarquons que le nombre d'abonnements annuels est sensiblement supérieur au nombre d'abonnements mensuels (184 abonnements annuels pour 170 abonnements mensuels).

En revanche, le nombre des abonnements est nettement supérieur à celui des oblitérations des billets.

### 5.2.2.1 Analyse des oblitérations des billets et cartes







#### 5.2.2.2 Analyse des données origines-destination (O/D)

##### Entité d'Erquelines : abonnement 2007

Les graphiques ci-après montrent l'origine et la destination des abonnés du TEC Hainaut venant de l'entité d'Erquelines ou se rendant dans l'entité d'Erquelines. On remarque que le nombre total d'abonnés ayant l'entité d'Erquelines pour destination est relativement important.

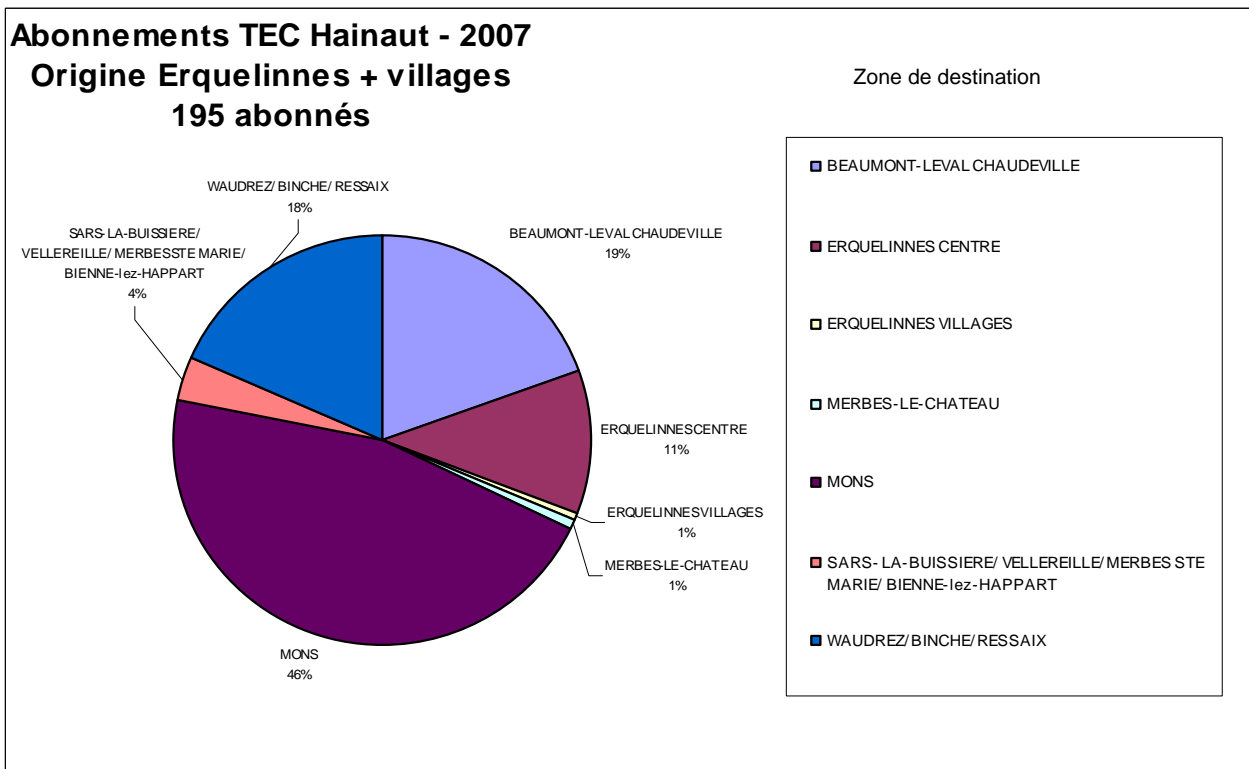
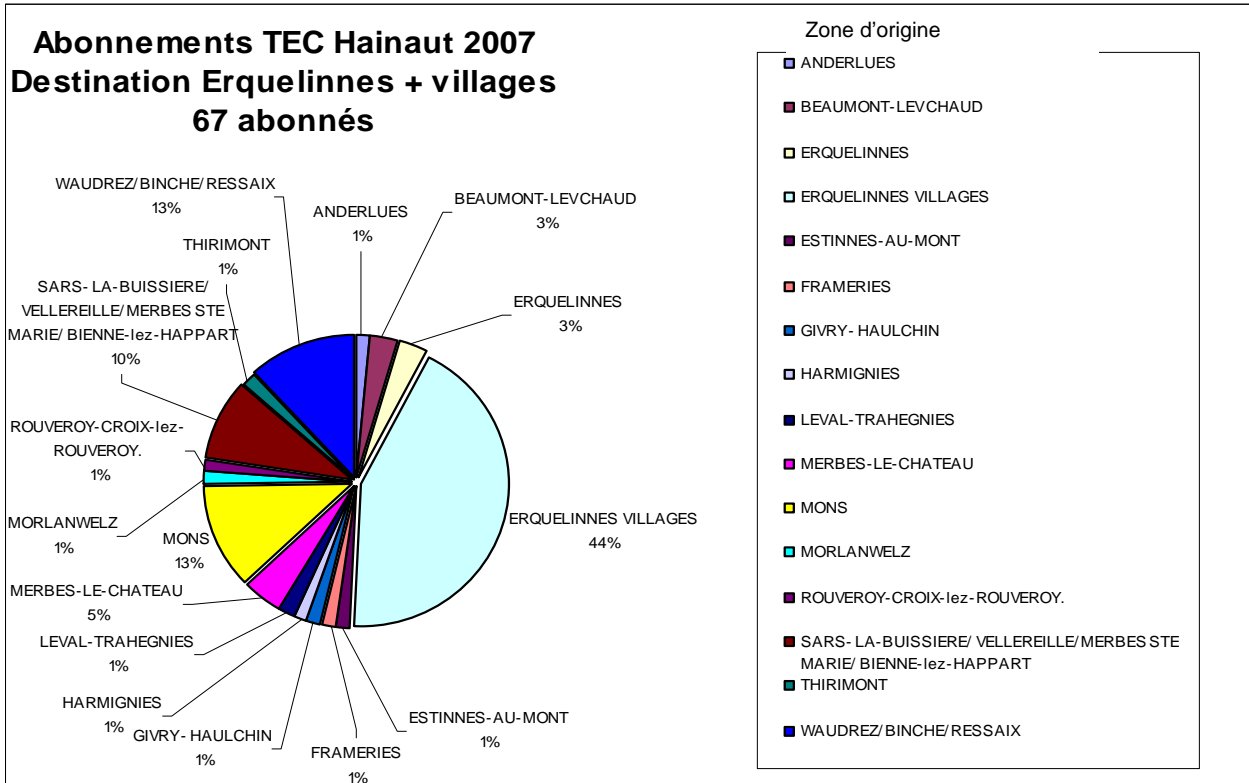
Cela peut se justifier par le rôle de centre scolaire pour le cycle secondaire que joue Erquelines pour les communes avoisinantes. En associant la part des abonnés ayant pour origine la commune d'Erquelines et celle de ses villages, ce sont près de 50 % des abonnés qui se déplacent au sein même de l'entité.

A parts quasi égales on retrouve ensuite Mons, les communes de Waudrez, Binche et Ressaix et la zone de Sars-la-Buissière/Vellereille/Merbes-Sainte-Marie et Bienne-lez-Happart.

La part restante est composée d'abonnés provenant de communes plus ou moins proches géographiquement.

En volume, le nombre d'abonnements ayant pour origine l'entité d'Erquelines est le plus élevé avec pas moins de 195 abonnements. 48 % de ces abonnés ayant pour origine l'entité d'Erquelines ont pour destination la ville de Mons. Ces données confirment la forte polarité que représente Mons au niveau régional tant par son attractivité économique que par son offre scolaire dans l'enseignement secondaire et supérieur. Les deux autres pôles attractifs sont Waudrez/Binche/Ressaix et Beaumont/Leval Chaudeville.

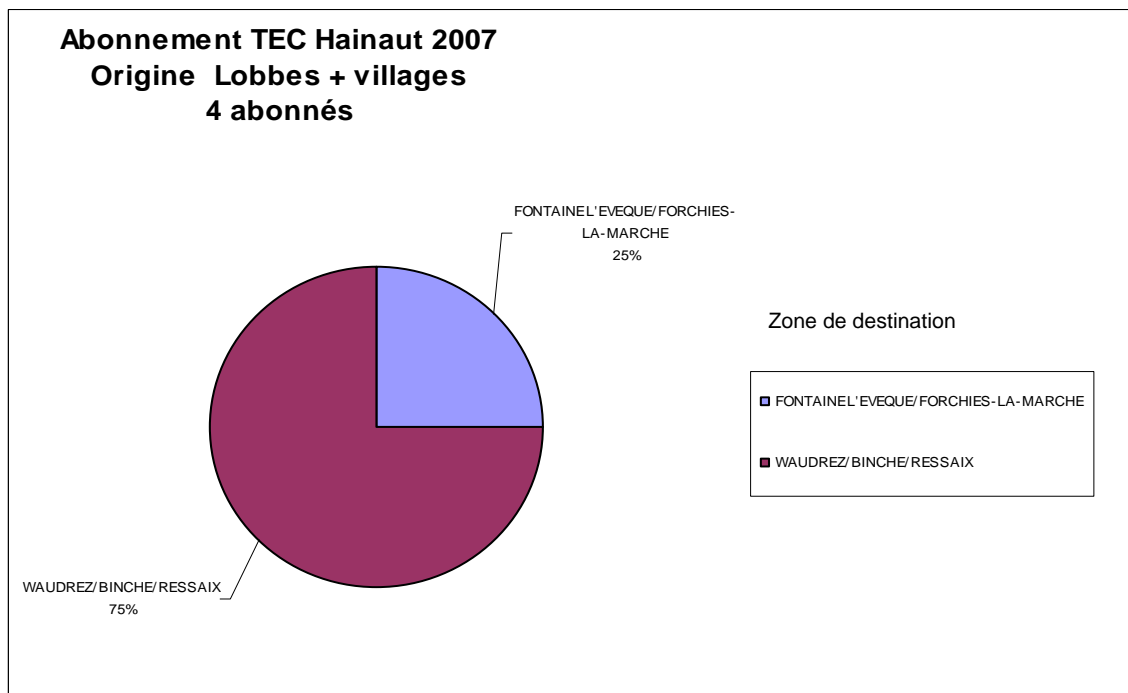
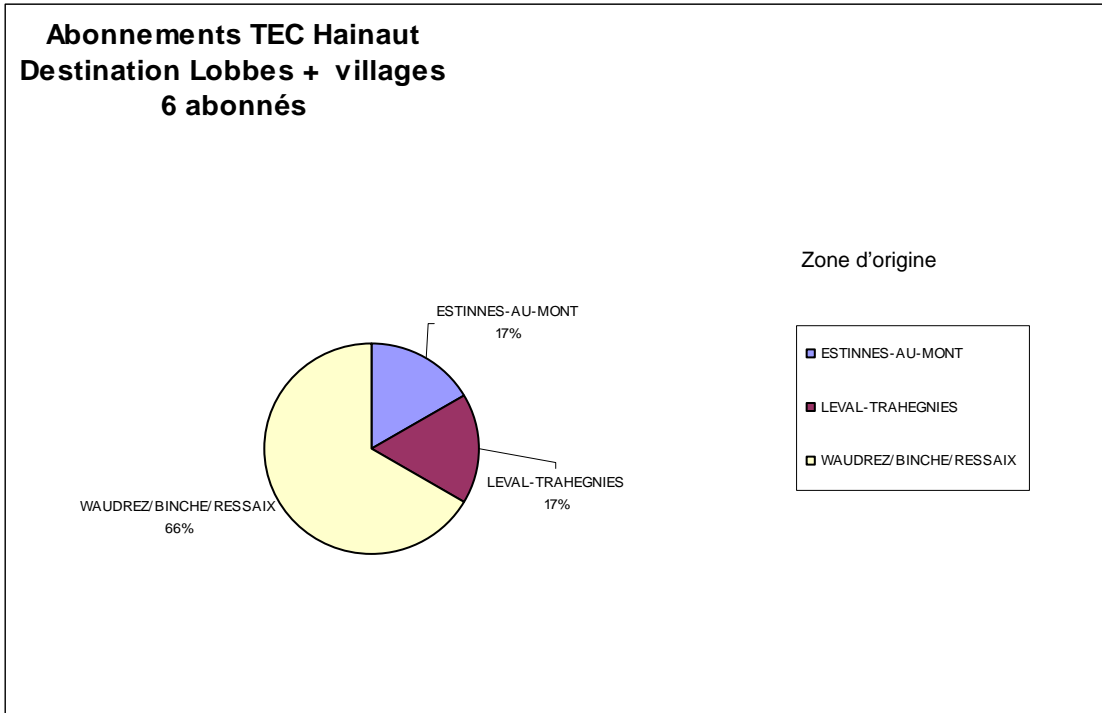
A noter que 11 % des déplacements se font de manière interne vers la commune d'Erquelines.





Entité de Lobbes : abonnements 2007

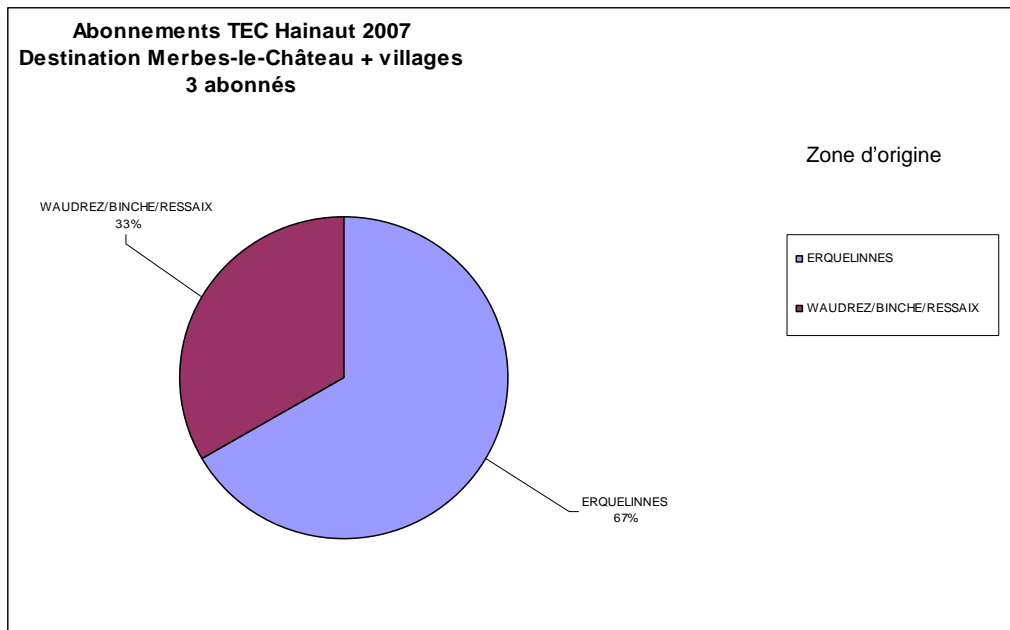
Les graphiques suivant sont donnés à titre indicatif car au regard du petit nombre d'abonnés ayant pour origine ou destination l'entité de Lobbes, il est difficile de faire émerger une tendance représentative de ce qui se passe du territoire. On peut cependant remarquer clairement que le territoire de Lobbes n'est pas structuré spatialement ni temporellement par les dessertes des bus du TEC Hainaut.



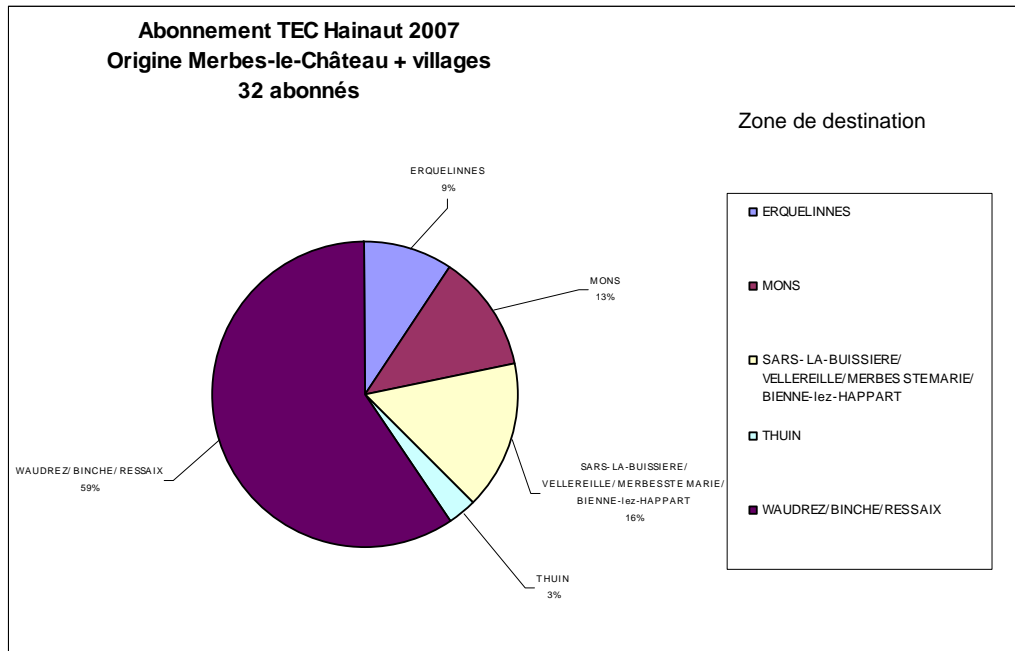
Entité de Merbes-le-Château : abonnements 2007

Les graphiques ci après montrent de manière significative que l'entité de Merbes-le-Château ne représente pas un pôle attractif en raison du très faible nombre d'abonnements (3) ayant pour destination l'entité ; à l'inverse avec 32 abonnés ayant pour origine l'entité de Merbes-le-Château, cette dernière est nettement émettrice de déplacements vers l'extérieur. Avec près de 60 % des abonnements, les communes de Waudrez, Binche et Ressaix sont clairement le pôle attractif.

Puis vient la part des déplacements vers les villages de la zone Sars-la-Buissière, Vellereille, Merbes-Sainte-Marie et Bienne-les-Happart. Les déplacements vers ces villages, qui par ailleurs pour certains appartiennent à l'entité de Merbes-le-Château, sont des déplacements de type scolaire. Il en est de même pour Mons et Erquelines mais cela dans une moindre mesure.

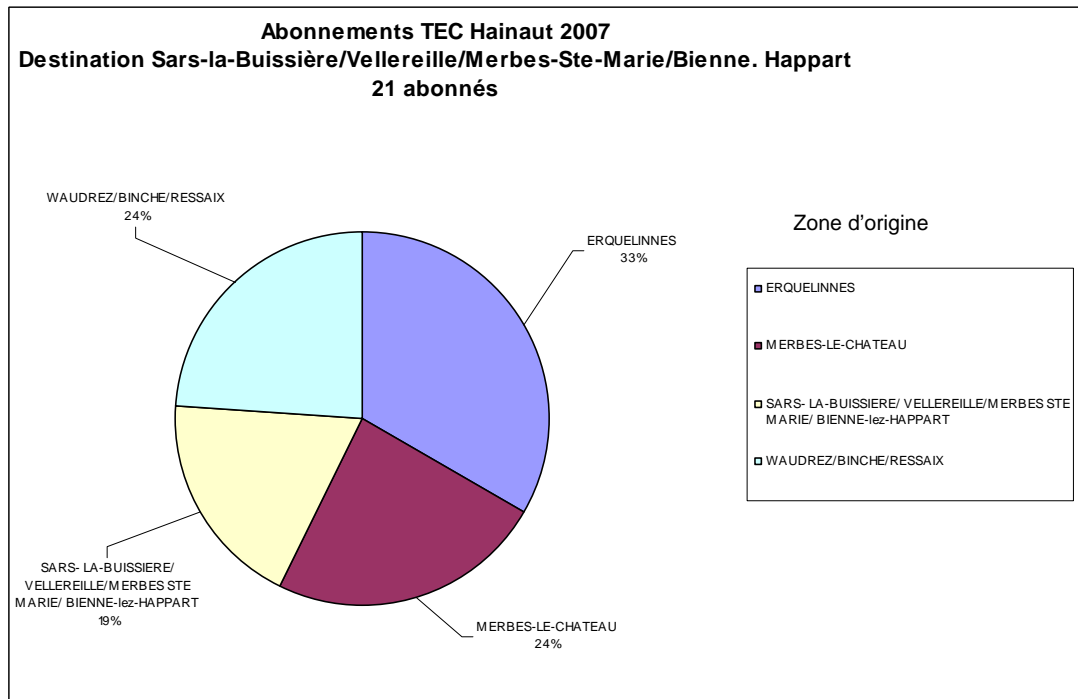


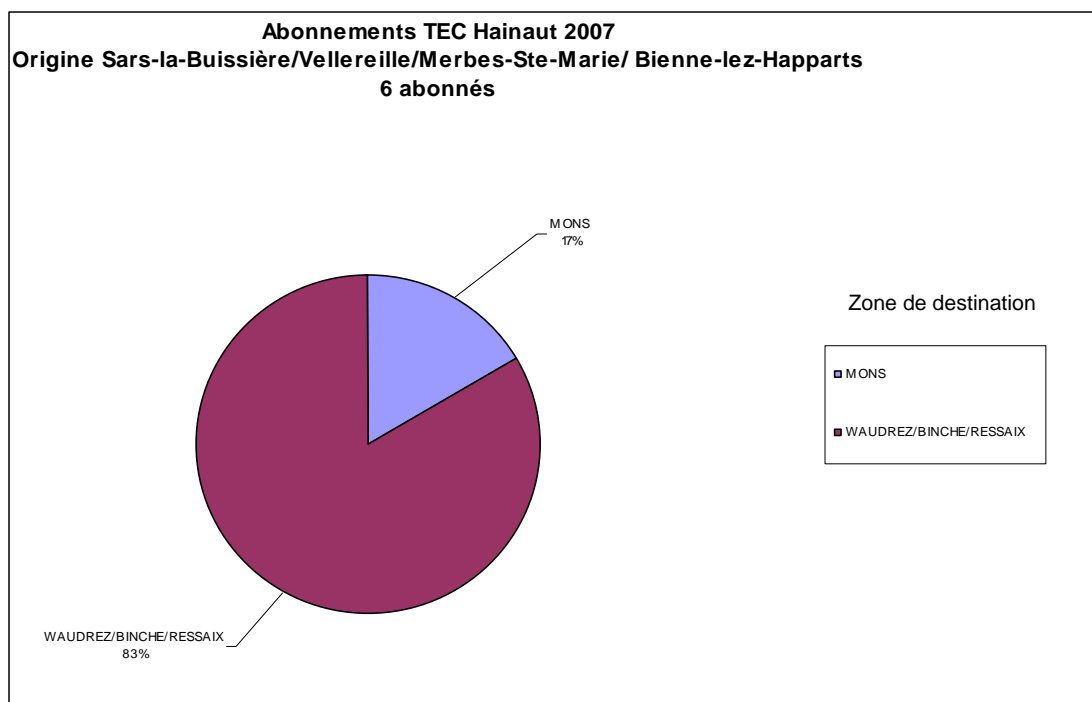
**Communes d'Erquelines, Lobbes et Merbes-le-Château**



**Zone Sars-la-Buissière/Vellereille/Merbes-Sainte Marie/Bienne-lez-Happart : abonnement 2007**

Au regard des graphiques, nous constatons que la zone Sars-la-Buissière/Vellereille/Merbes-Sainte Marie/Bienne-lez-Happart est attractrice. La plupart des abonnés ont pour origine les villages ayant une forte proximité géographique comme ceux de l'entité d'Erquelines ou de Merbes le Château. Une part importante des abonnés effectue des déplacements au sein même de la zone (19%). En revanche, il y a peu d'abonnement ayant pour origine la zone.





### 5.2.3 Conclusion

L'analyse des données O/D concernant la destination des abonnés résidant sur les trois entités et l'origine de ceux débarquant à Erquelines, Merbes-le-Château et Lobbes confirme :

- Le poids important des déplacements scolaires.
- La forte relation entre les communes de Lobbes et Thuin
- L'existence d'une frontière floue entre les 2 réseaux : Erquelines clairement tournée vers l'usage du réseau TEC Hainaut et Lobbes vers celui du TEC Charleroi. Les villages « entre » oscillant entre les deux en fonction de l'implantation de l'établissement scolaire.
- 3 polarités régionales et sous régionales plus ou moins fortes :
  - À l'ouest/Nord Ouest : Erquelines/Mons
  - Au nord : Binche/Anderlues
  - A l'est : Lobbes/Thuin

## 5.3 Les services scolaires

### 5.3.1 Le bus scolaire mis à disposition par Lobbes

Un bus scolaire est mis à la disposition des élèves par la municipalité de Lobbes. Le circuit de ce bus varie chaque année en fonction de la demande et s'établit dans la concertation entre les directeurs d'écoles et le TEC Charleroi.

Les horaires de desserte sont basés sur les heures de cours, généralement le départ est à 7h du matin, puis le bus effectue une boucle de ramassage pendant 1h30. Il dépose les élèves à la grille de l'école.

Bien que portant le logo TEC, ce bus scolaire est un bus communal est conduit par un chauffeur communal. La commune facture au TEC Charleroi le nombre de kilomètres effectués par jours scolaires.

Ce bus a une capacité de 22 enfants, ce qui est à l'heure actuelle suffisant.

En outre, ce bus sert plus ou moins ponctuellement de moyen de transport pour les déplacements vers la salle omnisport ou pour les sorties pédagogiques sur de courtes distances. Lorsqu'il s'agit d'excursions plus importantes, la ville fait appel à une compagnie de bus privée.

Occasionnellement ce bus est mis à disposition pour le transport des personnes du 3<sup>ème</sup> âge dans le cadre d'activités et de sorties organisées par la municipalité.

Enfin, durant les congés scolaires de juillet et août, le bus est utilisé pour les activités de loisirs et sportives (plaine de jeux, centres aérés...)

### 5.3.2 Autres services scolaires

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

Ce sont donc un peu plus d'une soixantaine de jeunes qui sont ainsi pris en charge chaque jour par le TEC Hainaut.

L'origine des élèves varie en fonction des années. Ils proviennent notamment des villages des trois communes.

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

- L'IMCE « le Brasier » à Erquelines
- L'institut d'enseignement secondaire spécial IMCE/CEFA à Solre-sur-Sambre

Il est important de tenir compte de ces services spéciaux dans les aménagements d'abord d'écoles, car ces bus s'ajoutent aux services réguliers et doivent pouvoir également accéder à des espaces sécurisés pour charger, décharger et attendre les élèves.

## 5.4 Les autres aspects de la qualité des services TEC

### 5.4.1 Les arrêts

Les arrêts situés dans la zone d'étude concernent le réseau TEC Charleroi et TEC Hainaut. On distingue



#### Les arrêts en encoche

Certains arrêts, notamment le long des axes dont l'emprise de la voirie le permet sont aménagés en encoche. Ces arrêts permettent le rabattement et l'arrêt aisé des bus sans gêner la circulation des véhicules. Cependant, ils peuvent être utilisés comme stationnement par les véhicules de façon illicite.

Ces arrêts sont d'autant plus confortables pour l'utilisateur lorsqu'ils sont aménagés d'un abribus et qu'on y trouve l'affichage des horaires des bus.



#### Les arrêts « non équipés »

Dans la zone d'étude, la plupart des arrêts ne sont signalés que par le poteau TEC indiquant le numéro de ligne et parfois les horaires. On déplore l'absence de marquage au sol pour indiquer l'emplacement de l'arrêt aux usagers mais aussi aux automobilistes. Certains de ces arrêts sont équipés d'abribus plus ou moins en bon état.

### 5.4.2 L'information aux voyageurs

Pour les usagers occasionnels, la complexité des lignes et des horaires peut être déroutante. Et les renseignements disponibles auprès des guichets TEC ou du service [www.infotec.be](http://www.infotec.be) souffrent aussi de faiblesses. Par ailleurs, on observe une différence d'information au niveau des arrêts équipés d'un abribus et les arrêts constitués de simples poteaux. L'abribus permet, en effet, non seulement l'affichage des horaires mais aussi la carte du réseau pour une meilleure compréhension de celui-ci et surtout la protection de l'utilisateur lors de son attente.

### 5.4.3 L'accessibilité PMR

La majorité des arrêts des bus TEC ne sont pas accessibles aux personnes à mobilité réduite. En effet, l'embarquement entre le quai du bus et le bus est difficilement praticable pour une personne seule en fauteuil roulant.

Le service « bus 105 », mis à disposition par le TEC Charleroi assure les déplacements des personnes à mobilité réduite. Cependant ce service n'arrive pas à répondre à l'ensemble de la demande, car il est limité par le nombre de véhicules.

## 5.5 L'intermodalité TC

Tous les villages des trois communes, comme nous venons de le voir, disposent d'au moins un des deux services (SNCB ou TEC). D'une manière générale, les deux réseaux TEC et SNCB couvrent la zone étudiée, il s'agit donc de voir brièvement comment s'articule le passage d'un mode de transport à l'autre.

### 5.5.1 Complémentarité des services SNCB et TEC

L'intermodalité SNCB/ TEC s'observe principalement au niveau des gares SNCB de Erquelines, Solre-sur-Sambre et Lobbes. La présence d'abribus et de panneaux d'information est l'essentiel des aménagements de l'intermodalité sur les trois entités.

#### Cf. Annexe 5 : Carte résumant les points d'intermodalité à conforter ou à développer

L'offre TEC offre une desserte assez fine du territoire alors que le service de SNCB joue un rôle régional et structurée sur une ligne est-ouest.

Sur les trois entités toutefois, on perçoit la forte domination de la desserte scolaire dans l'offre TEC et l'utilisation de la voiture particulière.

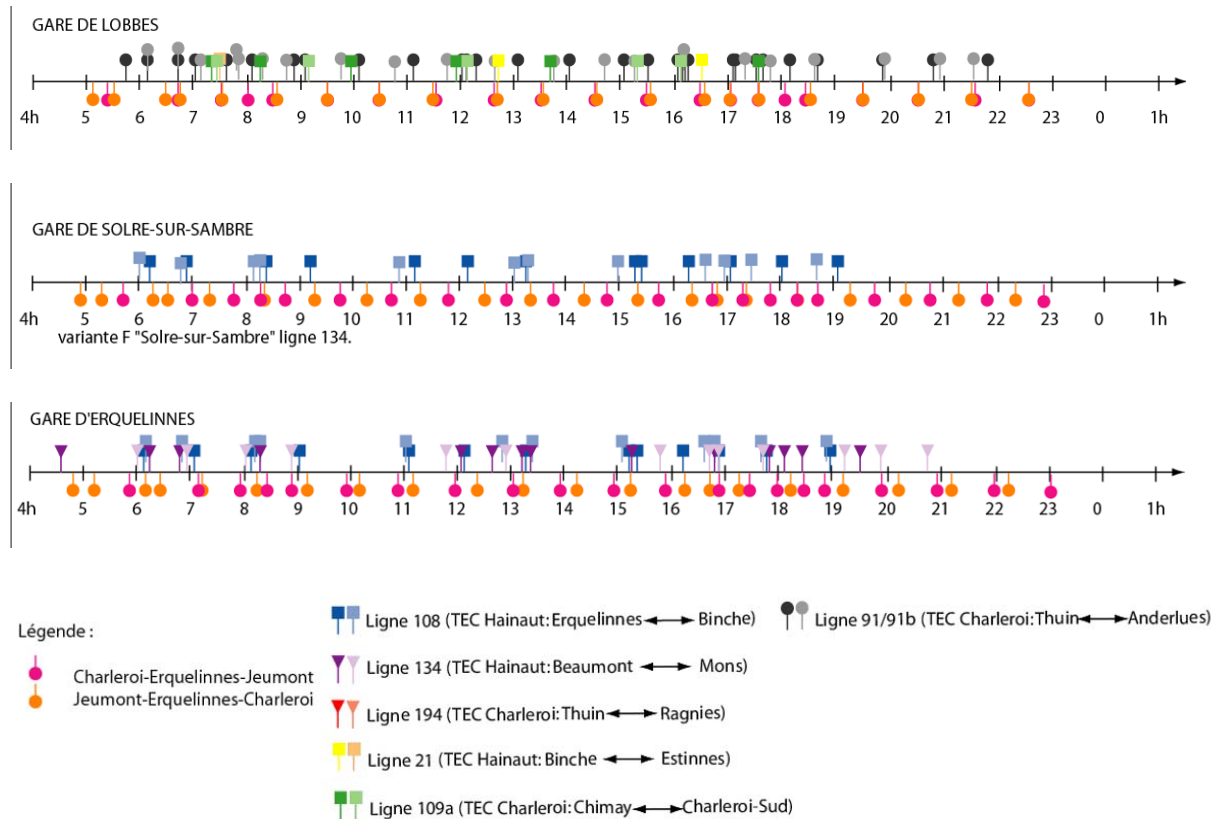
La concurrence entre les différents modes de transport est entre autres :

- Le choix de l'une ou l'autre option dépend principalement de deux facteurs que sont le temps de parcours et le tarif (nous ne parlons pas des correspondances en gare de Charleroi-sud qui, elles favorisent très clairement la SNCB).
- Deux critères (coût et temps) "jouent" en sens variable entre utilisation des transports en commun et la voiture particulière; il est ainsi probable qu'une certaine forme de concurrence existe, mais que les statistiques disponibles ne permettent pas de valider ; cette concurrence affecte certainement de manière différente diverses catégories d'usagers / motifs de déplacement.

Concernant les correspondances train-bus, nous avons illustré les correspondances des principales lignes TEC dans les gares de Lobbes, Erquelines et Solre-sur-Sambre pour les services en semaine pendant les périodes scolaires.

Les graphiques ci-après les illustrent.

## Communes d'Erquelines, Lobbes et Merbes-le-Château



Des correspondances peuvent être effectuées aux heures de pointe mais l'offre aux heures dites « creuses » est moins cadencée tant du point de vue SNCB que TEC. L'offre en soirée est minimale.

On remarquera que certains bus arrivent quelques minutes avant le départ du train, ce qui peut poser des problèmes en cas de retard. Par ailleurs, d'autres trains arrivent après le départ du train.

Renforcer l'intermodalité grâce à un réalignement entre les horaires des TEC et des trains peut permettre de renforcer l'utilisation des TC et du rail par les habitants des trois entités.

### 5.5.2 Complémentarité TC / modes doux

L'intermodalité TC/modes doux s'observe principalement au niveau des gares SNCB de Erquelines, Lobbes, Solre-sur-Sambre et Labuissière qui offrent des parkings à vélo gratuits.

On ne distingue pas de tels aménagements formels aux gares de Fontaine-Valmont et Erquelines-Village.

Le stationnement vélos tels qu'il existe aux gares doit être cependant amélioré pour encourager l'intermodalité (une plus grande offre de places, des parkings couverts voire sécurisés pour éviter les vols et le vandalisme).

### 5.5.3 Complémentarité TC / véhicules

Une intermodalité transport en commun / voiture est possible à toutes les gares du site. Néanmoins, toutes n'offrent pas les mêmes conditions de stationnement aux navetteurs. Si tous les parkings sont gratuits, tous ne sont pas clairement formalisés. A Fontaine-Valmont, il n'existe pas de parking à proprement parlé mais plutôt un espace que les automobilistes se sont appropriés comme tel. De même à Solre-sur-Sambre.

A noter qu'à la gare de Lobbes, une intermodalité est possible avec les compagnies de taxis.



Ainsi des parkings pour les navetteurs qui utilisent le train doivent être pensés et formalisés à proximité des gares et arrêts des trois communes.

## 5.6 Conclusions

### 5.6.1 Points forts du réseau bus

- Une desserte minimale de l'ensemble des villages
- Une offre bien adaptée aux besoins de la clientèle dominante : les scolaires
- Des réseaux TEC et SNCB qui se complètent bien en termes de desserte du territoire
- Existence d'une ligne touristique durant la saison estivale

### 5.6.2 Points faibles du réseau bus

- Des itinéraires parfois très complexe et peu lisibles ; de manière connexe, une lisibilité horaire qui peut être décriée
- Une desserte faible en heures creuses sur un grand nombre de lignes
- Une offre faible les samedis et plus encore les dimanches
- Des voiries souvent mal adaptées, y compris les arrêts souvent sommaires et/ ou peu sécurisants
- Une qualité de service à bord variable, mais parfois insuffisante

## 6. Le transport privé

### 6.1 L'offre de transport

#### 6.1.1 Le taux de motorisation

Le taux de motorisation est le nombre de véhicules légers et de motos ramené au nombre d'habitants.

Pour les communes d'Erquelinnes, Lobbès et Merbes-le-Château, les évolutions du parc automobiles ont été les suivantes depuis 10 ans (1996-2006):

	1996	1998	2000	2002	2004	2006
<b>Erquelinnes</b>	4454	4577	4763	5010	5132	5233
<b>Lobbès</b>	2840	2975	3138	3234	3275	3399
<b>Merbes-le-Château</b>	2000	2086	2183	2270	2425	2521
<b>Hainaut</b>	593 766	617 719	643 833	659 619	677 372	700 309
<b>Arrondissement de Thuin</b>	72 694	75 086	78 336	80 779	83 113	86 237

Tableau 15 : Evolution du nombre de voiture sur 10 années. Source ECODATA.

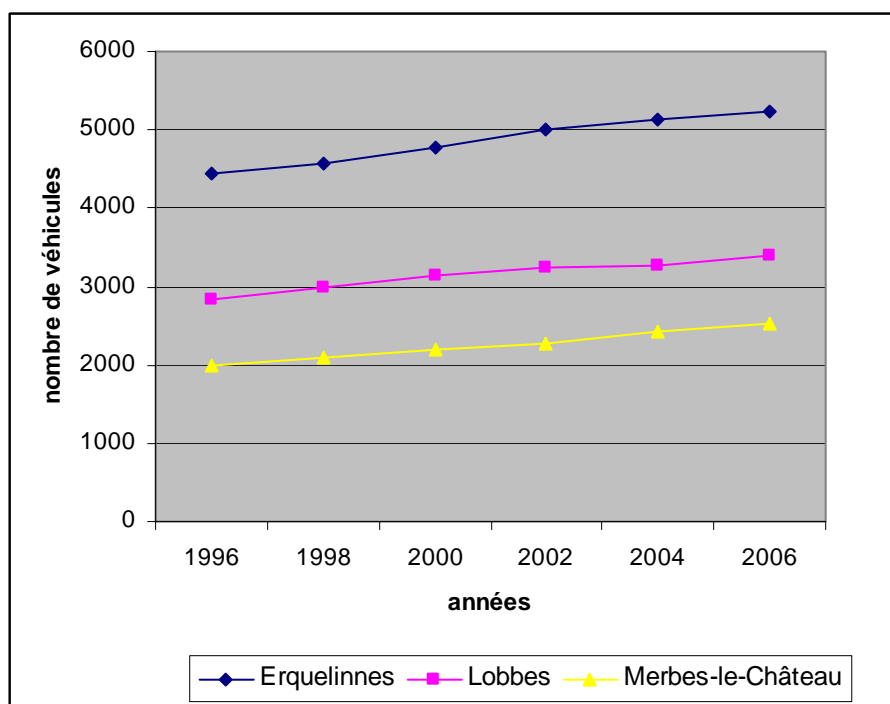


Figure 10 : évolution du parc de véhicules

L'augmentation globale du parc de véhicules entre 1996 et 2006 a été la suivante :

Province du Hainaut : +18%

Arrondissement de Thuin : +19%

Erquelinnes : +17,5%

Merbes-le-Château : +26%

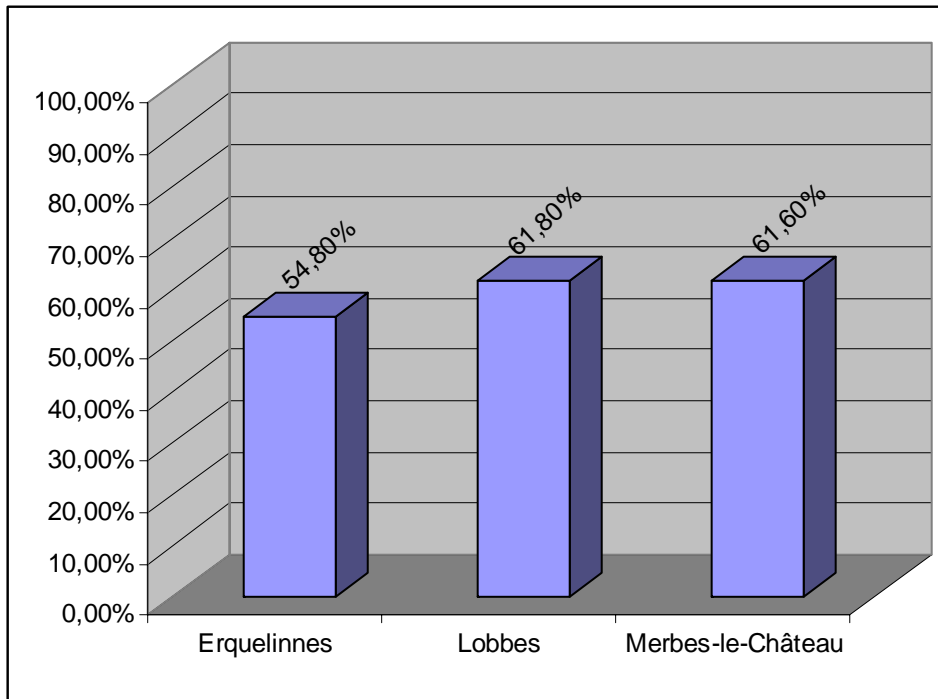
Lobbès : +20%

## Communes d'Erquelines, Lobbes et Merbes-le-Château

On constate une augmentation régulière au cours de ces 10 dernières années sur les trois communes.

Si Erquelines et Lobbes restent dans les augmentations moyennes à l'échelle de la province et de l'arrondissement, Merbes-le-Château a connu une expansion importante du parc automobile de ses habitants depuis 10 ans.

Le taux de motorisation affiche en 2006 les moyennes suivantes :



Le taux de motorisation à l'échelle des trois communes est d'environ 58%. Ce chiffre reste dans la moyenne de l'arrondissement de Thuin (env.58,7%) et reste cependant supérieur à la province du Hainaut (env.54%).

Cela traduit les enjeux que va revêtir la maîtrise des circulations sur le territoire des trois communes notamment sur les infrastructures qui connaissent déjà des dysfonctionnements.

### 6.1.2 Le réseau viaire principal

#### Cf. Annexe 6 : Carte-Hiérarchie du réseau viaire

Le territoire objet du PICM Haute Sambre est englobé dans un triangle routier délimité par :

- La N90 au nord reliant Mons à Charleroi.
- La N53 à l'est reliant Charleroi à Beaumont.
- La N40 à l'ouest reliant Mons à Beaumont.

A l'intérieur de ce territoire, les relations nord-sud sont facilitées par la présence d'infrastructures routières que sont :

- La N55 (Binche – Solre-sur-Sambre) qui traverse le territoire plus ou moins en son milieu.
- La N59 prolongée par la N559 (Anderlues – Beaumont) traverse le territoire à l'est.
- La N40

Les relations ouest-est sont quant à elles plus problématiques :

- La N562 traverse la zone entre Rouveroy et Lobbes en desservant les villages de Merbes-Ste-Marie et Bienne-lez-Happart. Son tracé reste complexe car sinueux et sa largeur est réduite. Plusieurs problèmes se posent sur son tracé.
  - Son arrivée dans Lobbes (rue du Spamboux) pose l'épineux problème de l'accès par la Portelette et la rue de l'Abbaye.
  - Elle supporte un important trafic de voitures particulières mais aussi de poids lourds ces derniers desservant entre autres, le centre Régniers.
  - La traversée de Bienne-lez-Happart n'est pas satisfaisante (important coude au niveau de l'église).
  - Il en est de même pour la traversée du centre de Merbes-Sainte-Marie.
- La N561 relie Erquelinnes à Biercée en passant par le centre d'Erquelinnes (Albert 1er), le centre de Merbes-le-Château (rue Saint-Martin-rue Notre-Dame-rue de la Place), Labuissière et Fontaine-Valmont.
  - Excepté entre Erquelinnes et Merbes-le-Château, cette voirie est étroite et présente un tracé très sinueux
  - La traversée des centres n'est pas satisfaisante : haute fréquence de passage ; densité du trafic (dont poids lourds) ; congestion du trafic et dégradation du cadre de vie.
  - La vitesse de circulation est faible pour une voirie régionale.

Il n'y a donc pas d'axe est-ouest majeur et calibré qui s'explique par les problèmes de tracé, de gabarit de voirie et dès lors de vitesse de parcours.

De sorte que les trafics est-ouest et les trafics transfrontaliers improvisent des trajets via des maillons de voiries régionales et communales (cf. carte de la hiérarchie du réseau).

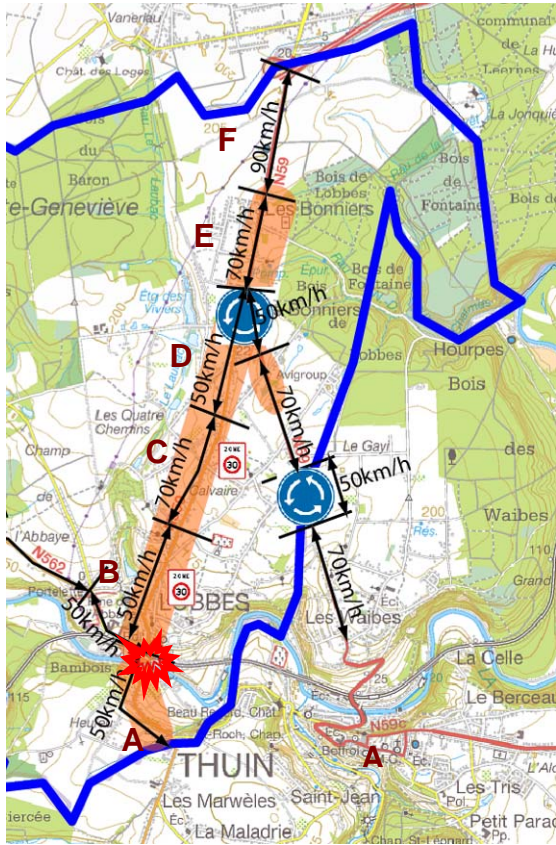
Cela génère donc des cohabitations malaisées des différents niveaux de trafics (flux de niveau régional et trafic à caractère plus local) qui se retrouvent sur ces voiries: le charroi de poids lourds à moyenne et longue distance cohabitent avec des trafics locaux liés à l'activité des pôles (circulation vers les écoles, services, équipements, ...).

Le réseau de voiries communales n'est pas très développé et également orienté essentiellement selon des axes nord-sud et nord-ouest – sud-est.

### 6.1.3 Synopsis des principales infrastructures

Cf. Annexe 7 : Synopsis-synthèse pour l'ensemble des entités

#### 6.1.3.1 La N559



**A :**

- ⇒ Entrée centre de Lobbes : zone agglomérée
- ⇒ 1x1 voie
- ⇒ Problème visibilité du pont / pont de chemin de fer
- ⇒ Pente du pont
- ⇒ Trottoirs piétons



**B :**

- ⇒ Traversée du centre de Lobbes : zone agglomérée
- ⇒ 1x1 voie
- ⇒ Passage difficile sous le pont de chemin de fer et rues de l'Entreville+rue de la Station + rue de l'Abbaye.
- ⇒ Zone 30 au niveau de l'école.
- ⇒ Tournants + déclivité
- ⇒ Peu de confort pour les piétons



**C :**

- ⇒ Continuité de la zone agglomérée
- ⇒ 1x1 voie
- ⇒ Profil rectiligne
- ⇒ Présence de l'ancien vicinal (→ élément patrimonial)
- ⇒ Zone 30 au niveau de l'école.
- ⇒ Stationnement sur le coté ou empiétant sur le trottoir
- ⇒ Vitesses excessives sur cette portion car rectiligne



**D :**

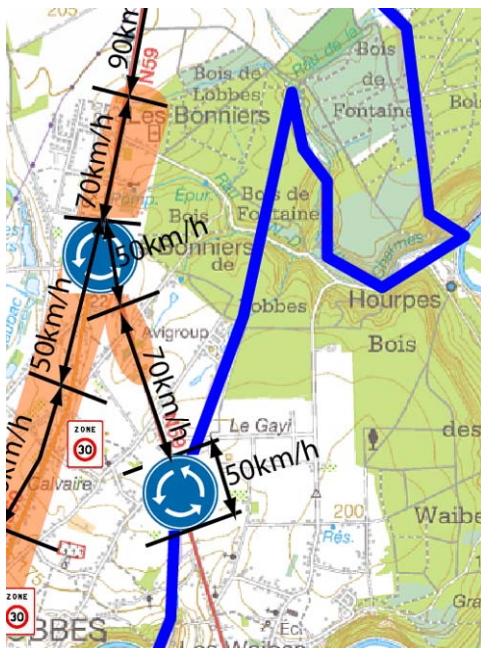
- ⇒ 1x1
- ⇒ Profil rectiligne
- ⇒ Rabaissement de la vitesse à 50km/h après zone 30
- ⇒ Rond point des Bonniers + zone d'espace partagé.



**E-F :**

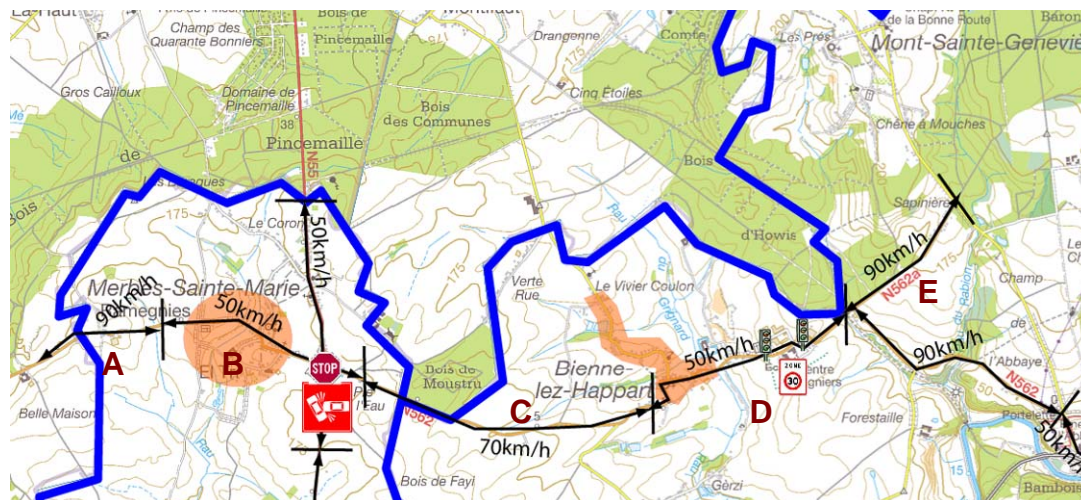
- ⇒ Vitesses excessives parfois constatées car profil rectiligne
- ⇒ Problématique d'accès au GB et mouvement de changement directionnel due aux vitesses

**6.1.3.2 La N59**



- ⇒ 1x1 voie
- ⇒ Voirie rectiligne
- ⇒ Emprise large
- ⇒ Trottoirs dans la partie agglomérée
- ⇒ Bas cotés sur le reste de la section.

### 6.1.3.3 La N562 depuis Merbes-Sainte-Marie→Lobbes



**A :**

⇒ 1x1voie

**B :**

⇒ 1x1voie

⇒ Zone urbanisée de Merbes-Sainte-Marie

⇒ Croisement avec la N55 : carrefour régi par un stop → problème de visibilité et de vitesses pratiquées sur la N55.



**C :**

⇒ 1x1voie

⇒ Section en rase campagne

⇒ Voirie étroite et courbe

⇒ Mauvais état de la voirie

⇒ Croisements difficiles

⇒ Vitesse pratiquée non adaptée au profil de la voirie





**D:**

- ⇒ 1x1voie
- ⇒ Traversée de Bienne-lez-Happart
- ⇒ Succession de tournants en entrée de village oblige au ralentissement des voitures
- ⇒ Voirie étroite et nombreuses courbes
- ⇒ Mauvais état de la voirie
- ⇒ Feux de signalisation + zone 30 au niveau des centre et atelier Regniers



**E:**

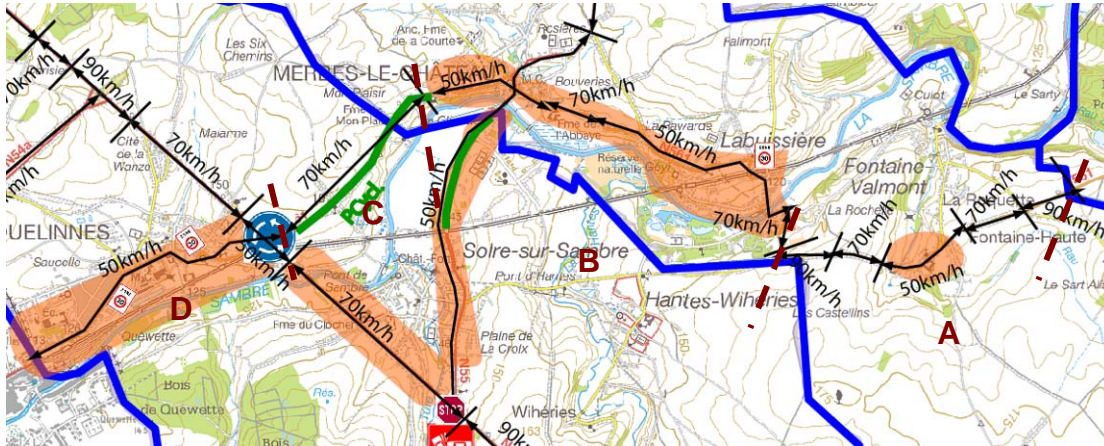
**La N562a :**

- ⇒ 1x1voie
- ⇒ Section rectiligne

**La bifurcation de N562 vers Lobbes Centre:**

- ⇒ 1x1voie
- ⇒ Section étroite et courbe
- ⇒ Accès difficile à la Portelette

### 6.1.3.4 La N561 → Erquelines



#### A :

- ⇒ 1x1 voie
- ⇒ Voirie en rase campagne sauf traversée territoire de Fontaine Valmont
- ⇒ Alterne sections rectilignes et sections courbes
- ⇒ Alterne les limitations de vitesse



#### B :

- ⇒ 1x1 voie
- ⇒ Traversée de Labuissière : voiries étroites
- ⇒ Passage étroit du pont levant au-dessus de la Sambre
- ⇒ Passage à niveau
- ⇒ Alterne sections rectilignes et sections courbes
- ⇒ Traversée environnement urbain de Merbes-le-Château



**C :**

- ⇒ 1x1 voie
- ⇒ Piste cyclable
- ⇒ Voirie de profil rectiligne propice aux vitesses
- ⇒ Entrée dans Erquelines : rond point qui favorise le ralentissement des véhicules en entrée de zone urbaine (50km/h indiqué avant le rond-point).



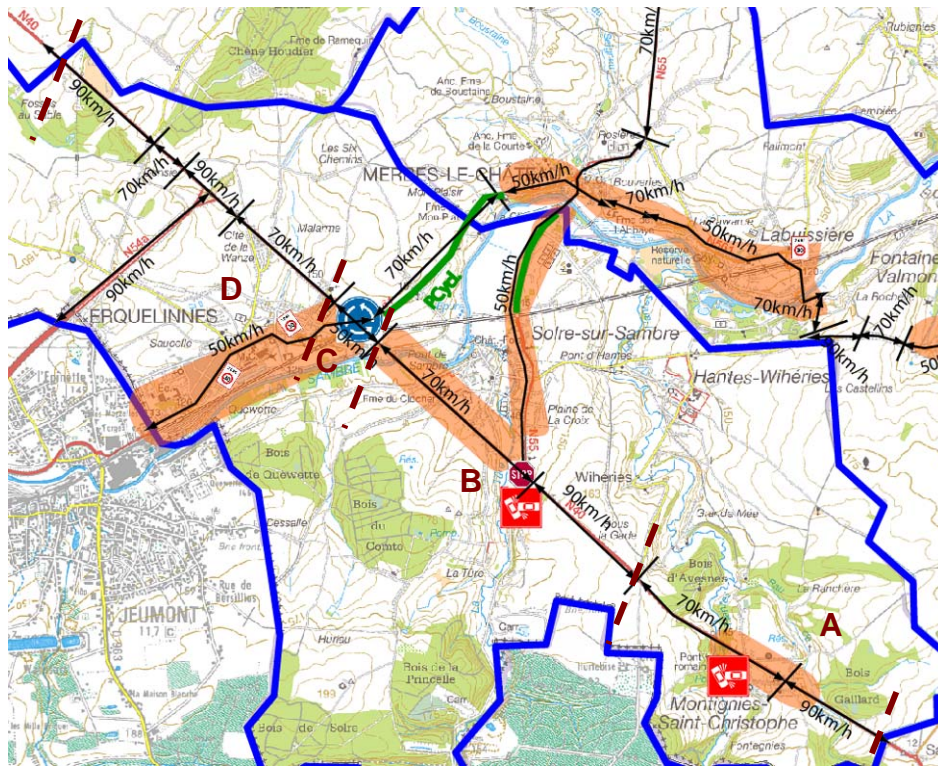
**D :**

- ⇒ 1x1 voie
- ⇒ Traversée dans environnement urbain d'Erquelines
- ⇒ Zones 30 des écoles
- ⇒ Stationnement
- ⇒ Trottoirs améliorables.





6.1.3.5 La N 40



**A :**

- ⇒ 1x1 voie
- ⇒ Section large et rectiligne propice aux vitesses excessives
- ⇒ Difficile insertion des véhicules sortant depuis les voiries adjacentes



**B :**

- ⇒ 1x1 voie
- ⇒ Section large et rectiligne propice aux vitesses excessives
- ⇒ Carrefour dangereux de la Poule géré par des stops.
- ⇒ Traversée du territoire de Solre-Sur-Sambre

⇒ Traversée Sambre



**C :**

- ⇒ 1x1 voie
- ⇒ Section large et rectiligne propice aux vitesses excessives
- ⇒ Rond point au croisement avec la N561
- ⇒ Traversée voie ferrée

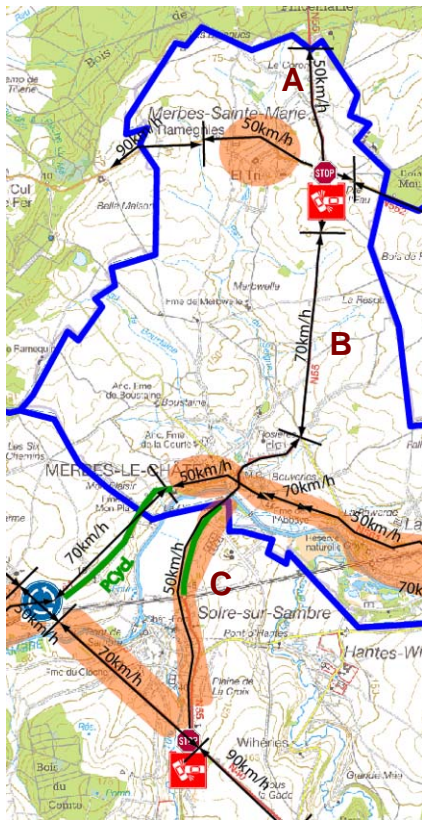


**D :**

- ⇒ 1x1 voie
- ⇒ Voirie rectiligne traversant la campagne : profil propice aux vitesses
- ⇒ Alternances des vitesses entre 70km/h et 90 km/h
- ⇒ Bas-côtés engazonnés



6.1.3.6 La N 55



**A :**

- ⇒ 1x1 voie
- ⇒ Traversée de Merbes-Sainte-Marie
- ⇒ Carrefour avec la N562 géré par un stop : dangereux



**B :**

- ⇒ 1x1 voie
- ⇒ Section rectiligne et large
- ⇒ Voirie adjacente aux Rosières accès à la N55= peu de visibilité



**C :**

- ⇒ 1x1 voie
- ⇒ Traversée du territoire urbanisé de Merbes-le-Château
- ⇒ Traversée de la Sambre
- ⇒ Entrée sur le territoire Solre-sur-Sambre
- ⇒ Présence d'une piste cyclable
- ⇒ Traversée de la voie ferrée
- ⇒ Centre de Solre-sur-Sambre : voiries étroites
- ⇒ Dangereux au carrefour de la Poule



## 6.1.4 Les projets d'infrastructure

### 6.1.4.1 La N54

#### Présentation générale :

#### **Cf. Annexe 8 : Carte-Hiérarchie du réseau et tracés projetés de la N54**

L'avant-projet de révision des plans de secteur de La Louvière – Soignies et de Thuin-Chimay visant à inscrire le projet de tracé de la voie rapide à grand gabarit N54 retient deux tracés :

- un tracé « Nord »
- un tracé dit « Central ».

Les deux tracés commencent au branchement de la N54 existante à hauteur de la N59 (nord est du territoire du PICM) et se rejoignent à la hauteur de la N40 (sud-ouest du territoire du PICM)

Le tracé Nord a une longueur d'environ 14,5km et traverse :

- une zone agricole
- le Bois du Baron
- une zone agricole au nord du village de Mont-Ste-Geneviève
- le bois « Le Comte » (entité de Buvrines)
- une nouvelle zone agricole
- le Bois de Pincemaille
- le nord le village de Merbes-Ste-Marie
- le bois du Chêne Houdiez
- une zone agricole sur Erquelinnes

Le tracé Central a une longueur d'environ 13,8km et traverse :

- une zone agricole
- la partie sud du bois du Baron
- la zone rurale au sud du village de Bienne-lez-Happart et au nord de Sars-La-Buissière
- la zone agricole entre Bienne-lez-Happart et Erquelinnes tracé rectiligne

#### Apports de la nouvelle liaison quelque en soit le tracé retenu :

Toutes les **relations locales ouest-est** seront concernées par la nouvelle route, les accès à Thuin aux centres de Lobbes et d'Erquelinnes seront améliorés au départ de nombreux villages (Merbes-Sainte-Marie, Bienne-Lez-Happart, Sars-La-Buissière, Mont-Sainte-Geneviève).

La réalisation du tronçon manquant offrira une meilleure connexion dans le cadre des relations **régionales** aux autoroutes belges. Les temps de déplacements pour les personnes habitant les entités de Erquelinnes, Lobbes ou Merbes-le Château et travaillant dans les principaux pôles d'emploi en Wallonie et à Bruxelles, seront réduits. De même, le trafic de transit par les voiries est-ouest existantes pourra se reporter vers la N54 (si le gain de temps est suffisant en récupérant la N54).

Au **niveau international**, la connexion de la N54 avec le réseau de routes à 2x2 bandes du nord de la France (N49 frontière belge – Maubeuge – Valenciennes – A23 Lille – E42 Dunkerque) permettra de dédoubler l'E19-E42.

Au niveau international on mentionnera surtout un trafic lié aux professionnels de la route (poids lourds ...) et aux travailleurs transfrontaliers qui pourraient être ainsi captés par la N54.



#### 6.1.4.2 Les projets d'aménagement de voirie en cours ou à venir

- **A Erquelines**

Dans le cadre des projets urbains dans le centre.

- **A Lobbes :**

Le projet de contournement de la Portelette :

Le projet du MET (qui a obtenu un permis d'urbanisme) consiste à réaliser un rond point au croisement des rues de Binche, du Spamboux, des Gaux et chemin de Laval contourner ce monument classé et ainsi permettre de « protéger » l'édifice. Ainsi une partie du trafic sera reporté au niveau de la N562 créée sur la partie engazonnée à l'est de la rue de l'Abbaye. De ce fait, la rue de l'Abbaye existante serait fermée au niveau de la Portelette par une borne en pierre et une chaîne pendante.

Toutefois, ce projet doit encore être examiné finement du point de vue des ses conséquences sur le trafic local, le trafic de transit, et en particulier celui des poids lourds. Il faut aussi évaluer l'impact éventuel à hauteur du passage sous la voie de chemin de fer à l'issue de la rue de l'Abbaye pour les poids lourds en raison de la limite de hauteur et des nécessaires manœuvres difficiles « en épingle » au niveau d'un carrefour déjà problématique. Notons, que la rue des Gaux n'est plus concernée par cet impact, puisqu'une nouvelle ordonnance de la police interdit toute circulation autre que locale dans la rue qui est en partie en sens unique.



La rue des Ecoles :

La commune travaille sur un nouveau profil de voirie qui sécurisera les déplacements piétons en leur dédiant des trottoirs et en ordonnant les solutions de parcage de voitures.

L'aménagement du site de tram désaffecté le long de la N59 :

Une adjudication devrait avoir lieu pour créer une piste cyclable sur le site désaffecté du tram le long de la N59 entre Anderlues et le rond-point des Bonniers. Cette mesure prend place dans le cadre du Schéma Directeur Cyclable des voiries régionales de la Direction de Charleroi et plus précisément l'itinéraire 9 traversant Lobbes et qui permet de relier la N90 au Ravel longeant la Sambre (Ravel 3).

Dans le cadre des aménagements de futurs lotissements.

- **A Merbes-le-Château:**

La rue Neuve :

Elle doit être l'objet d'une rénovation totale : chaussée, trottoirs, accotements, aménagements sécuritaires, plantations.

Dans le cadre des aménagements de futurs lotissements et des 3 ZACC.

## 6.2 La demande de déplacement

### 6.2.1 Les flux sur les principaux axes du territoire

Les données présentées sont issues de l'exploitation des comptages réalisés par le MET en février 2007.

Les flux sur les grands axes du territoire sont repris dans la carte des flux reprise en annexes.

#### **Cf. annexe 9 : Carte des flux journaliers**

Les données sont exprimées en flux journaliers.

Les flux exprimés pour la France (N49) sont issus des « Données statistiques de transport » et de la « carte du trafic routier tous véhicules » réalisés par la Direction Régionale de l'Équipement du Nord-Pas-de-Calais pour les années 2002 et 2006.

La N54 coté Charleroi est l'infrastructure supportant le trafic le plus important : 20 300 EVP/jour.

De l'autre coté du territoire la N54 à Erquelines ne supporte que 3 980 EVP/jour.

Coté français, la N49 (frontière belge-Maubeuge-Valenciennes) prolongée par la portion de N54 existante supporte un important trafic (environ 13 700 EVP/jour).

Sur le territoire du PICM, les voiries supportant le plus fort trafic sont essentiellement les voiries nord-sud :

- La N59 entre la limite communale de Lobbes et Thuin (rue d'Anderlues-rue des Waibes) : 19 500 EVP/jour
- La N559 entre le carrefour des Bonniers et le centre de Lobbes (rues des Bonniers-des Quatre Bras-de l'Entreville) : 11 500 EVP/jour
- La N40 dont les flux sont inégaux : 9 000 EVP/jour entre la limite communale d'Erquelines et la N54, 11 200 EVP/jour entre la N54 et Solre-sur-Sambre, 12 900 EVP/jour au-delà jusqu'à Montignies-Saint-Christophe.
- Si au niveau de Binche, la N55 connaît un trafic important (11 250 EVP/jour), les flux qu'elle supporte sur le territoire du PICM restent plus modestes : 6350 EVP/jour à Merbes-Sainte-Marie; 7 000 EVP/jour entre la N562 et la N40 (rue de Binche et rue de Merbes).
- Enfin la N559 dans le sud du territoire de Merbes-le-Château connaît des flux d'une moyenne de 4 900 EVP/jour.

Les infrastructures est-ouest supportent des flux plus modestes.

- La N562 supporte des flux variant de 1130 EVP/jour en traversée de Merbes-Sainte-Marie à 2 950 EVP/jour au niveau du centre Régniers et 3 800 EVP/jour au niveau de la bifurcation de la N562a (seulement 1 100 EVP/jour au niveau de la N562).

- La N561 supporte une moyenne d'environ 2 550 EVP/jour.

Le volume de trafic de la rue de l'Abbaye et rue de Binche qui relie Lobbes à Binche en traversant Mont-Sainte-Geneviève et Buvrines (voirie communale) est très élevé puisque variant entre 3 800 EVP/jour et 2 850 EVP/jour soit plus ou moins ce que supporte la N562.

De même, on remarque que la rue des Fusillés dans la commune de Mont-Sainte-Geneviève (rejoint N54-N59) supporte des flux conséquents au regard de son profil : 2 450 EVP/jour.

Enfin, la route de Fontaine et de Bienne qui relie Fontaine-Valmont à Sars-la-Buissière (voirie communale) supporte un trafic équivalent à 1 150 EVP/jour soit un ordre de grandeur similaire à certains tronçons de la N562.

Sans parler de phénomènes de saturation perpétuelle, les volumes de trafic atteints sur ces voiries montrent une densité importante de véhicules, tout au long de la journée et des phénomènes de congestion récurrents notamment dans les traversées des centres.

### 6.2.2 Evolution des flux

La carte reprise en annexe illustre l'évolution du trafic routier entre les années 2002 et 2007 (soit 5 ans) sur les principaux axes de l'aire d'études.

**Cf. annexe 10 : Carte de l'évolution des flux journaliers entre 2002 et 2007.**

Hormis l'évolution la plus conséquente qui concerne l'augmentation du trafic sur la rue des Fusillés dans la commune de Mont-Sainte-Geneviève qui rejoint N54-N59 : +292% ; on notera surtout que les augmentations de trafics les plus significatives ont eu lieu sur les axes est-ouest : N562 et notamment N562a (+80%) ; N54 à Erquelinnes (+42%) ; N561 (+27%).

Les axes structurants nord-sud ont connu des augmentations plus modestes, si ce n'est la section de la N559 entre le carrefour des Bonniers et Thuin (+28%). Les augmentations sur ce secteur (N59 –N559) peuvent entre autres s'expliquer par l'arrivée du siège administratif et d'exploitation et du centre de distribution national du DeliXL mais aussi par l'augmentation des passages de camions depuis Beaumont , Sartiau ou Tirimont qui remontent sur Lobbes comme chemin alternatif à la N53 pour atteindre Charleroi.

Ce sont donc surtout les axes secondaires nord-sud qui connaissent une plus importante augmentation des flux supportés : +30% également rue de l'Abbaye et rue de Binche (qui relie Lobbes à Binche) ; +21% route de Fontaine et de Bienne (Fontaine-Valmont à Sars-la-Buissière).

A l'augmentation générale des flux de trafic s'ajoute donc une diversification des axes empruntés et notamment des axes secondaires non calibrés pour supporter des flux trop importants.



Les deux voiries supportent des flux importants mais la N561 en tant que voirie structurante et de transit supporte un flux plus important.

Les flux vers la N559 et vers la N55 s'équilibrent sur la journée.

Les heures de pointe du matin et du soir sont clairement marquées.

On remarquera que le trafic sur la N561 depuis la N55 vers la N559 reste constant et élevé en matinée. Il est plus saccadé en sens inverse.

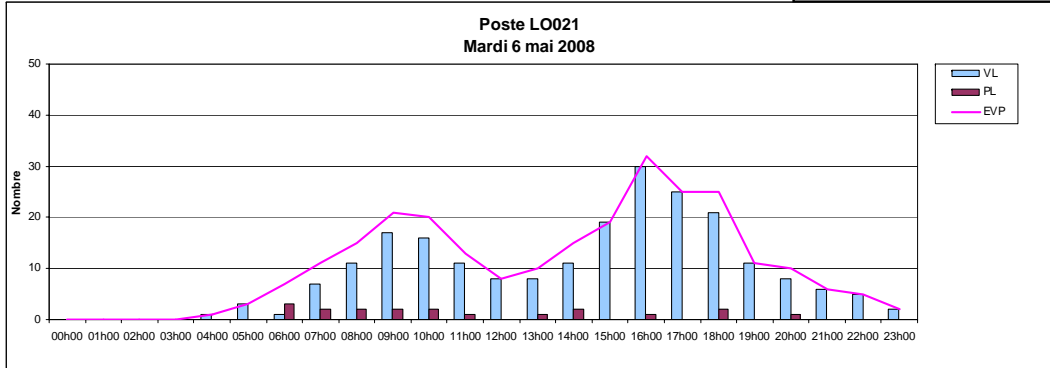
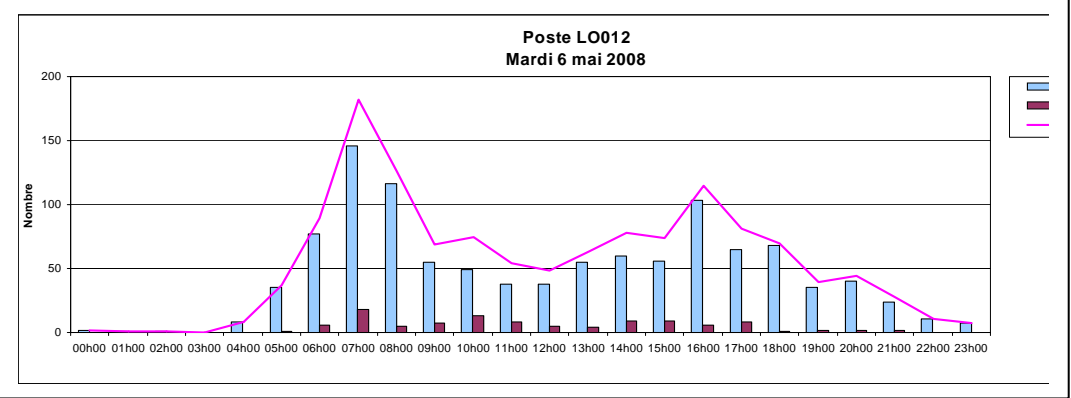
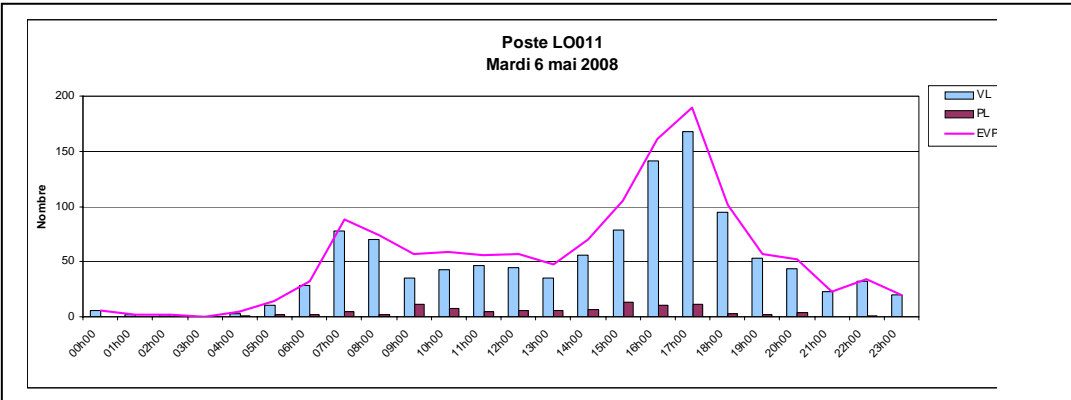
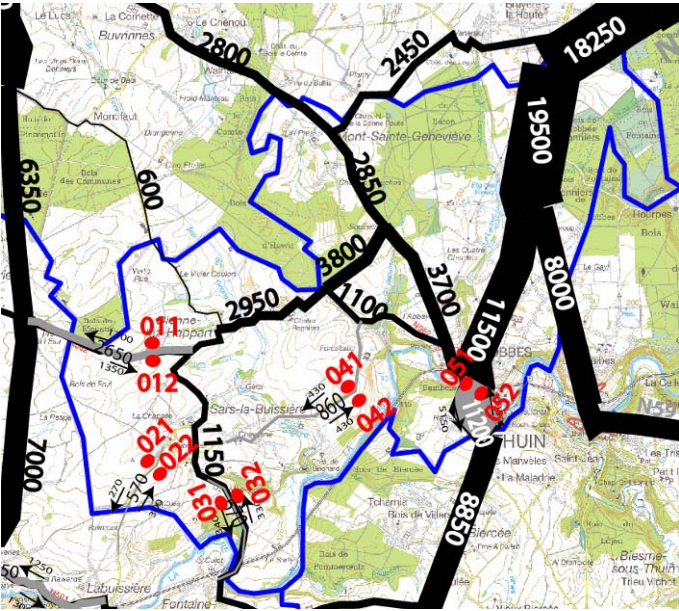
On notera aussi que la N561 supporte des pointes de trafic dès 14h00 qui ne baissent qu'après 19h00 alors que la voie du réseau collecteur connaît seulement une augmentation du trafic liée à la pointe du soir. Par ailleurs cette pointe de fin de journée est plus étalée que celle du matin.

La direction M011 connaît un flux plus important aux heures de pointe du soir qu'aux heures de pointe matinales. Inversement la direction M012 connaît un flux plus important aux heures de pointe matinales qu'aux heures de pointe de soir. Les flux supportés sont des flux pendulaires.

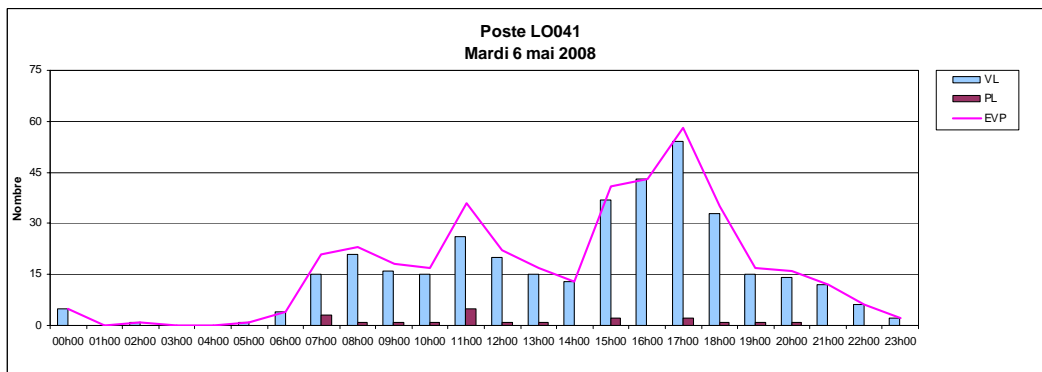
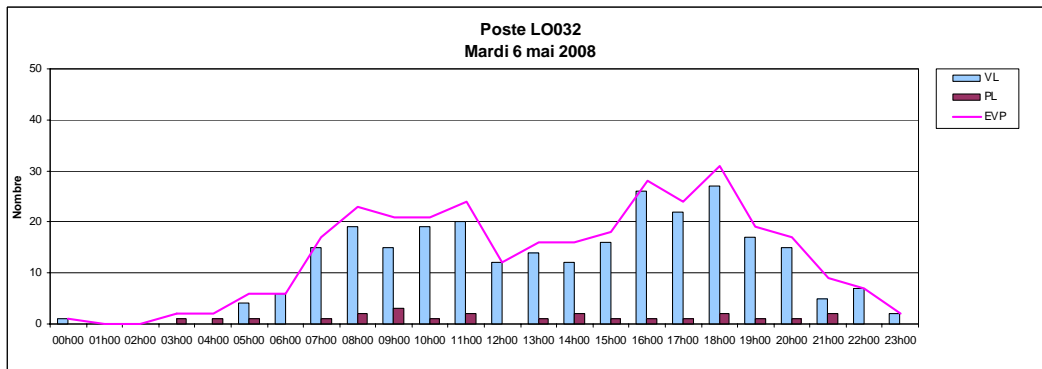
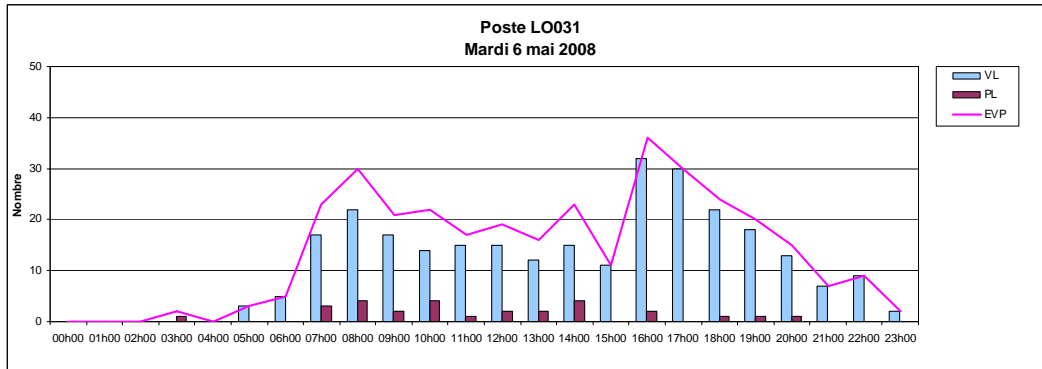
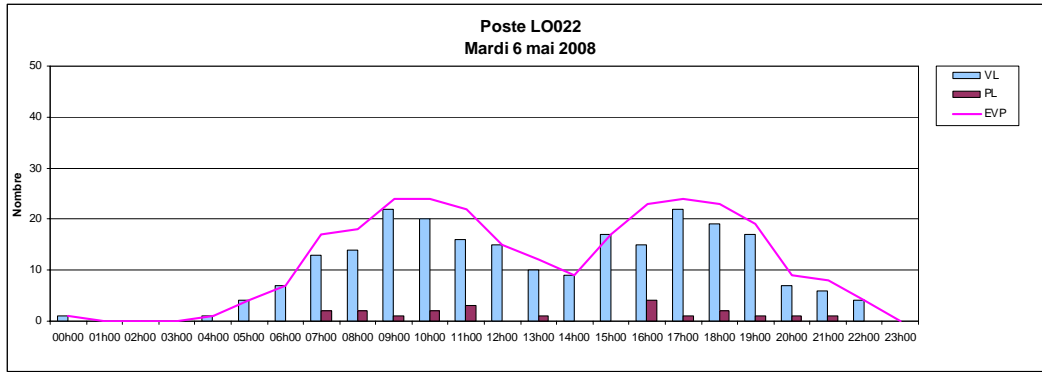
Les flux sur cet axe sont d'environ 75 EVP/h.

La direction M021 se dirigeant vers la N55, qui constitue un axe principal, a un flux plus important aux heures de pointe matinales que la direction M022. Par contre, pour les heures de pointe du soir le trafic est plus important et équivalent pour les deux directions. En plus des trafics pendulaires liés aux déplacements domicile travail les flux sont représentatifs d'une voirie de transit.

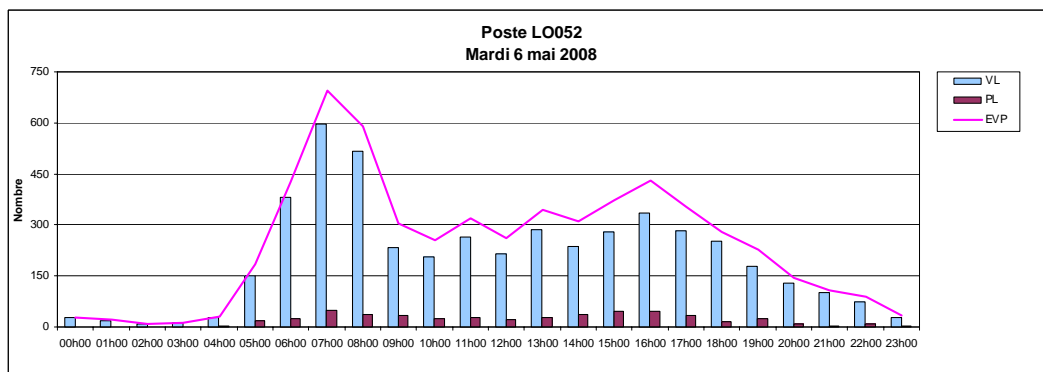
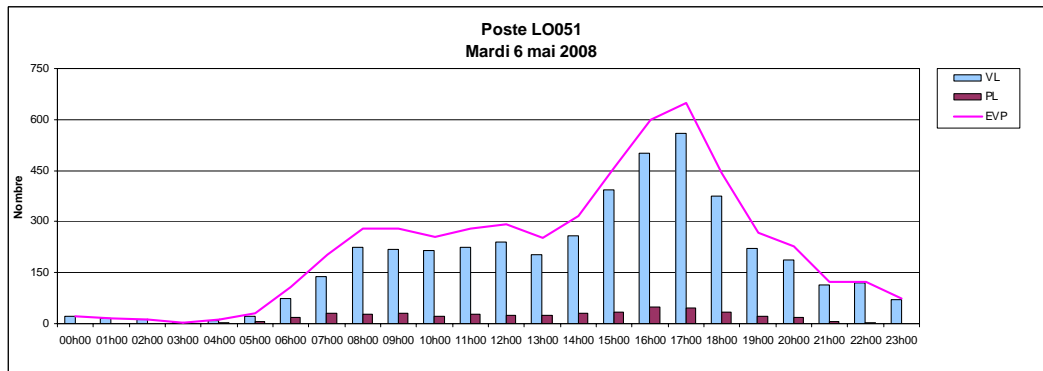
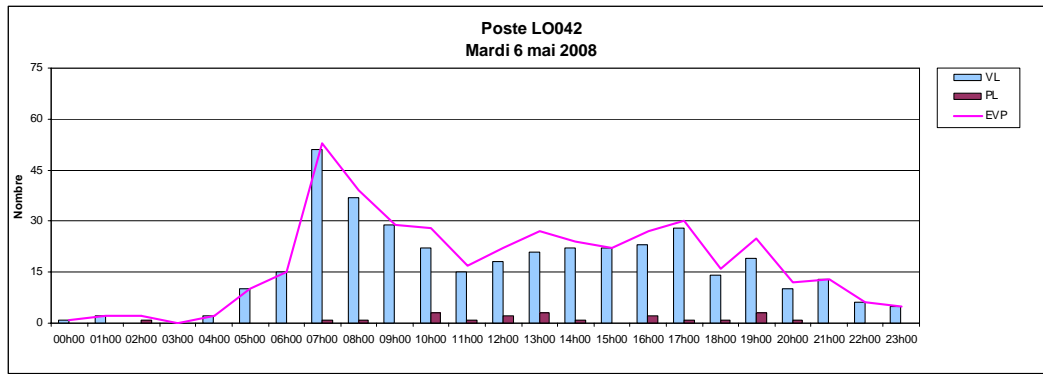
### 6.2.3.2 Lobbes



**Communes d'Erquelines, Lobbes et Merbes-le-Château**



## Communes d'Erquelines, Lobbes et Merbes-le-Château

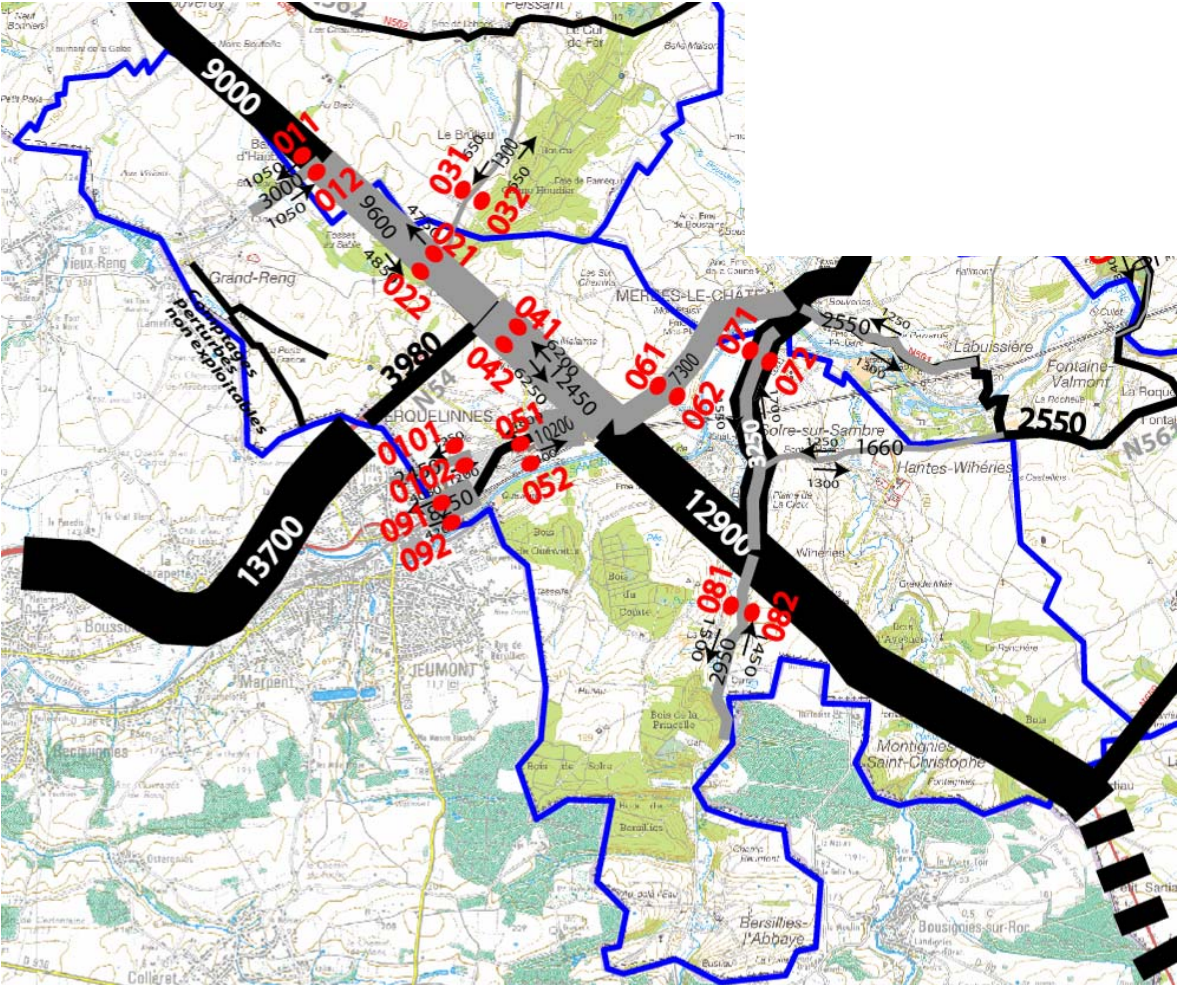


Les diagrammes mettent en évidence le rôle des infrastructures routières traversant Lobbes. En effet, les flux de trafic quotidien des axes remontant vers Charleroi et Anderlues ou rejoignant la N40 vers Mons ou vers Beaumont sont les plus importants : N562 (maximum de 200evp/h aux heures de pointe) et N559 (jusqu'à 700evp/h aux heures de pointe)

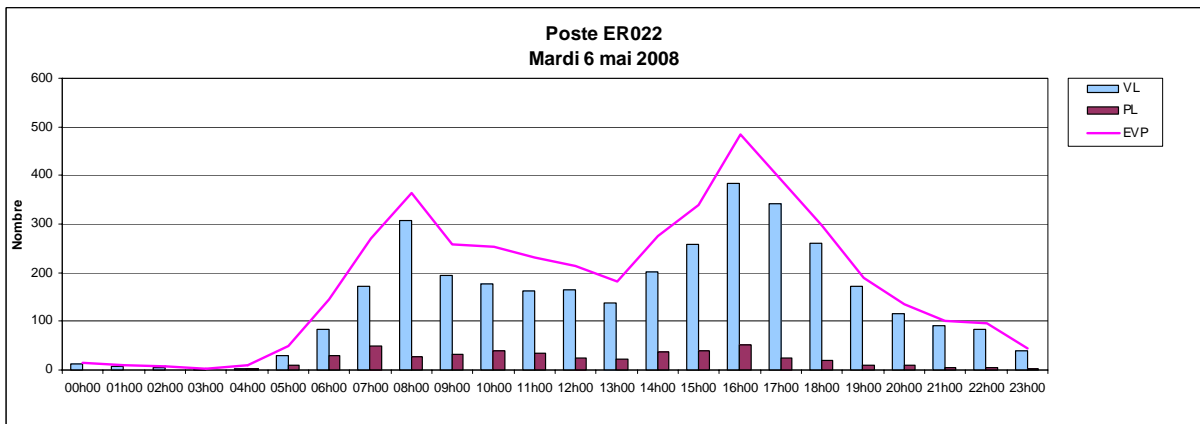
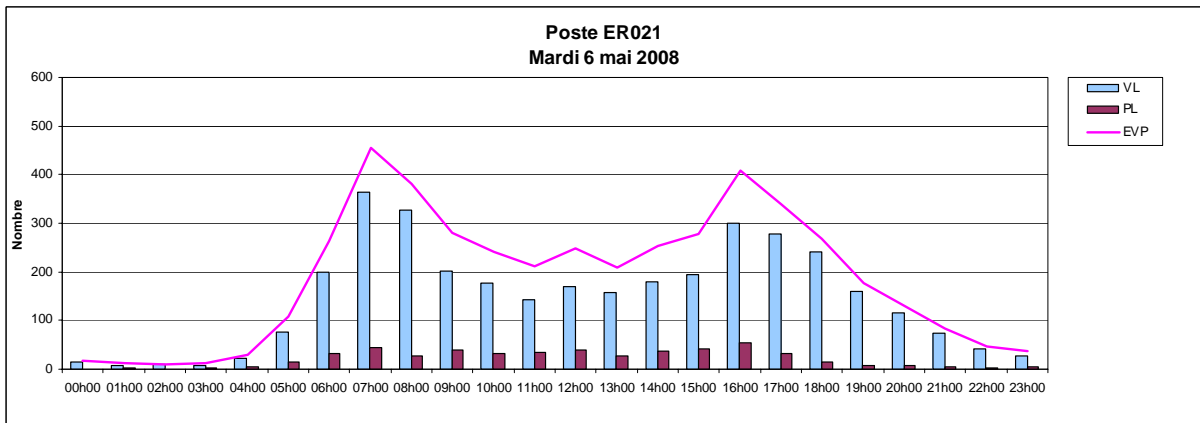
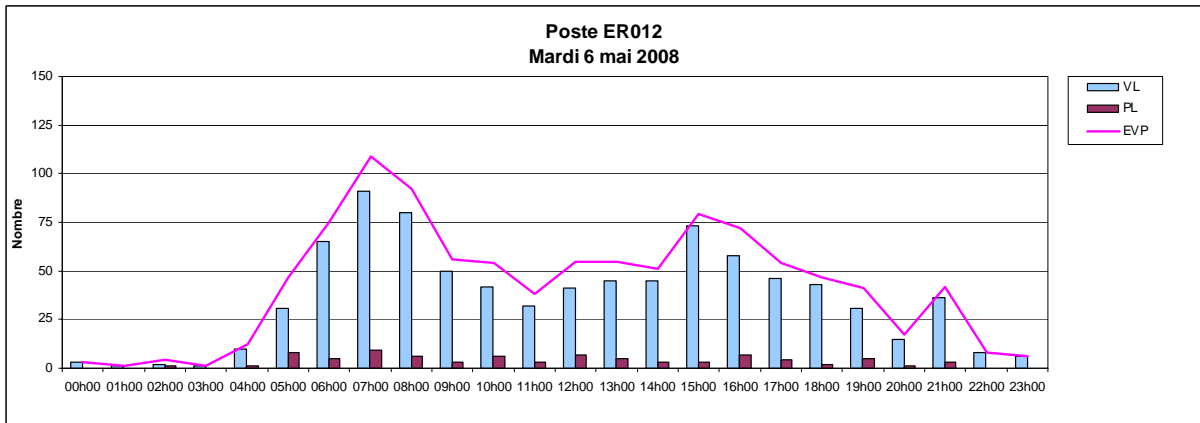
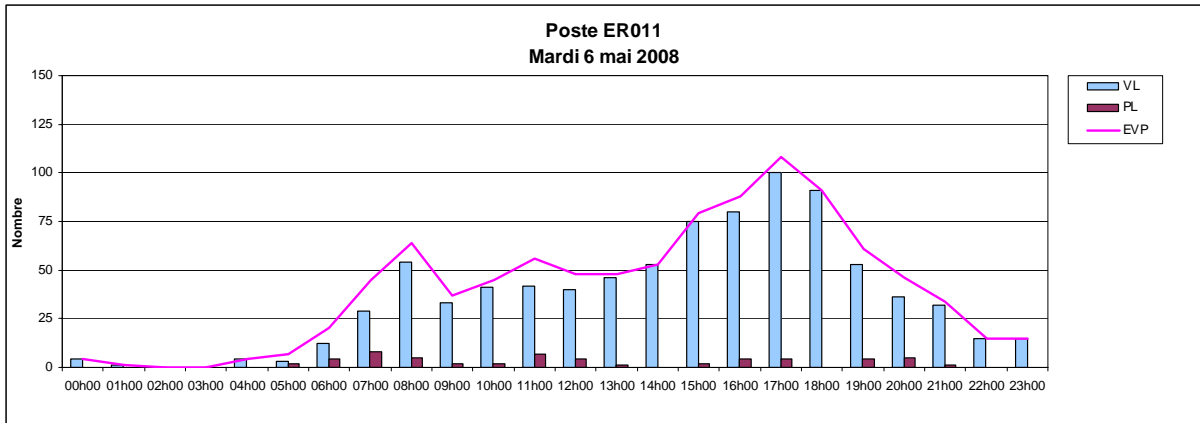
Sur l'ensemble des axes, les pointes de trafic du matin et du soir sont marquées mais on constate l'absence d'une pointe fortement marquée à midi, ce qui démontre que les actifs ont de lieu de travail relativement éloigné et ne rentrent donc pas à la pause du midi.



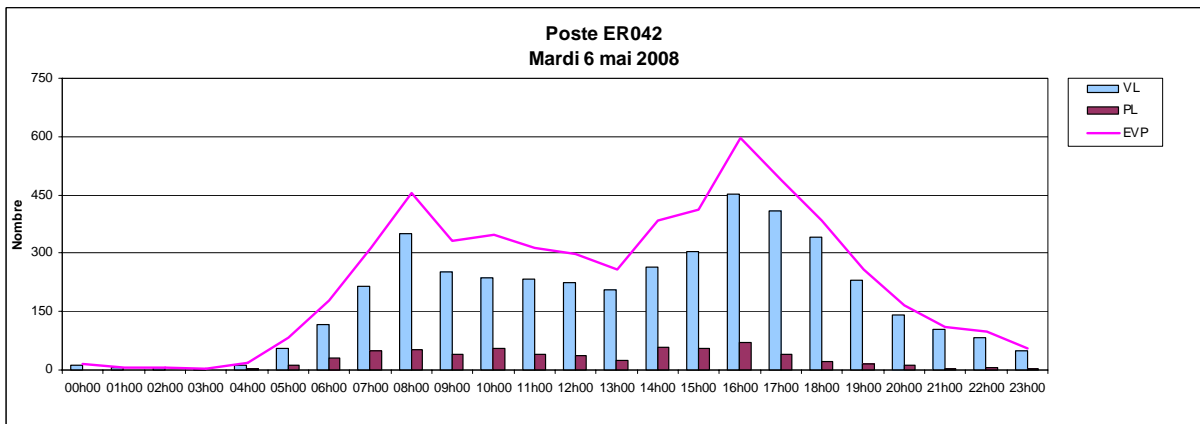
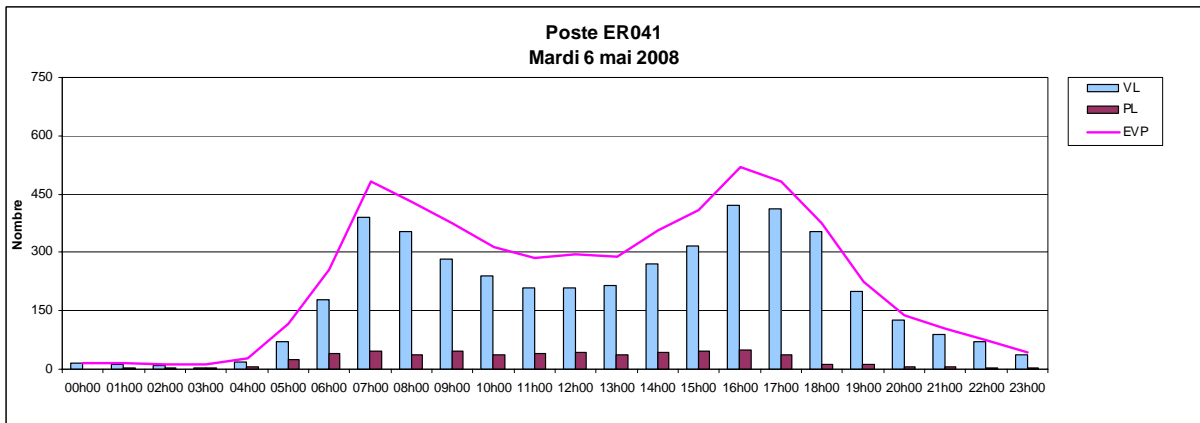
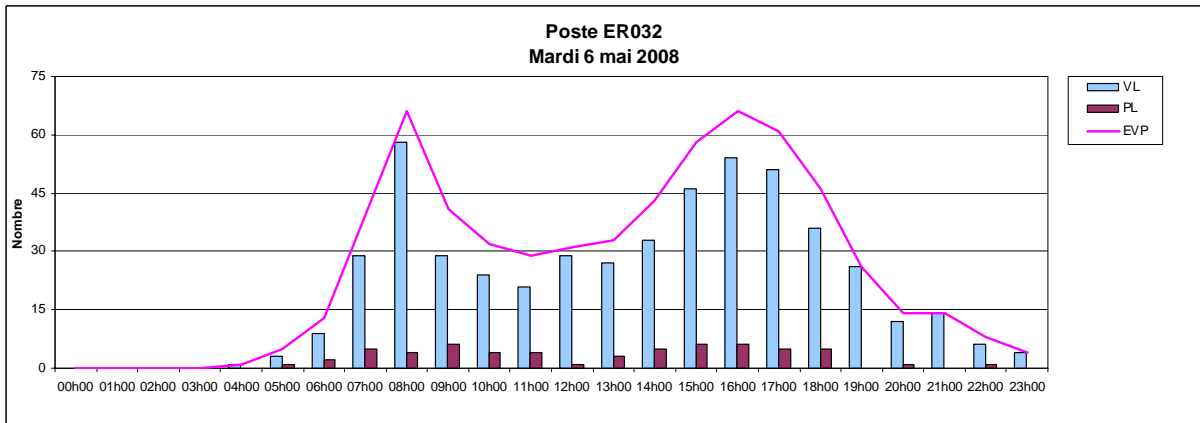
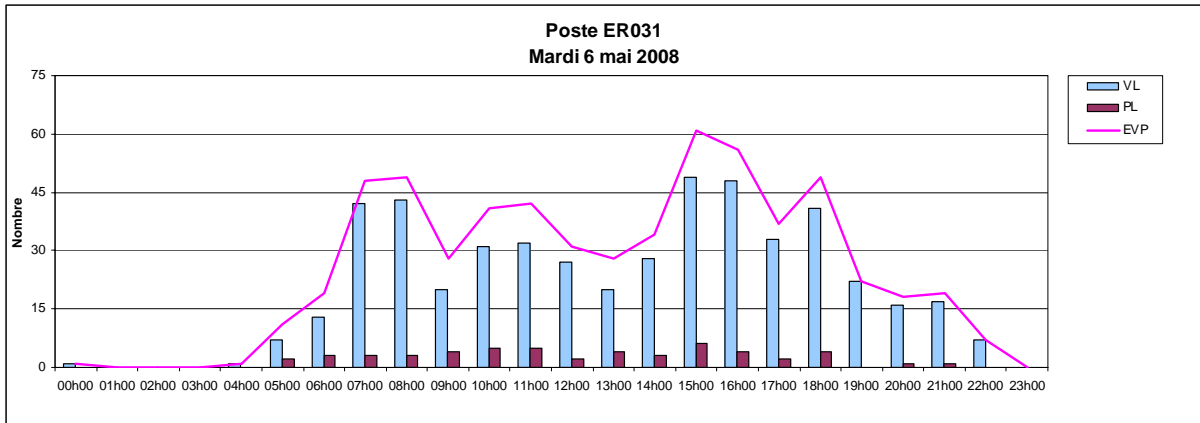
6.2.3.3 Erquelinnes



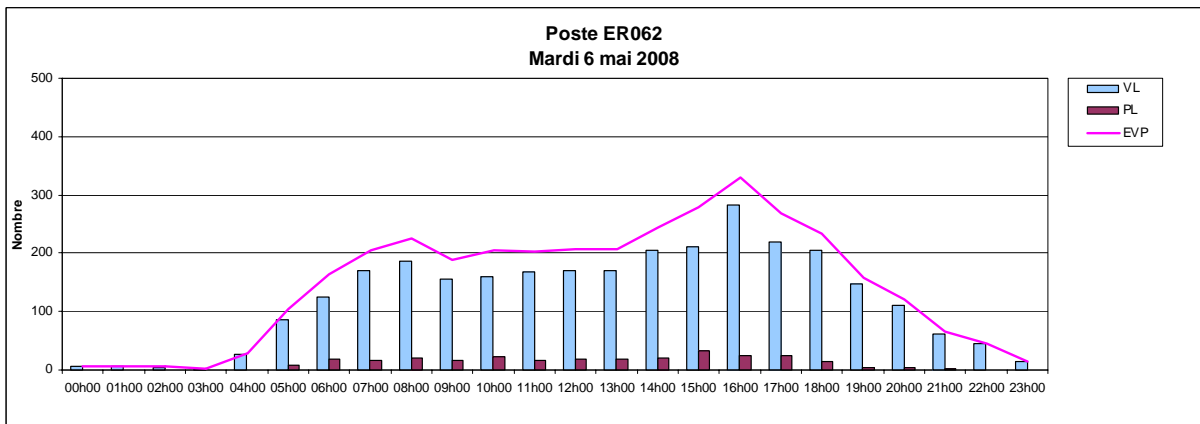
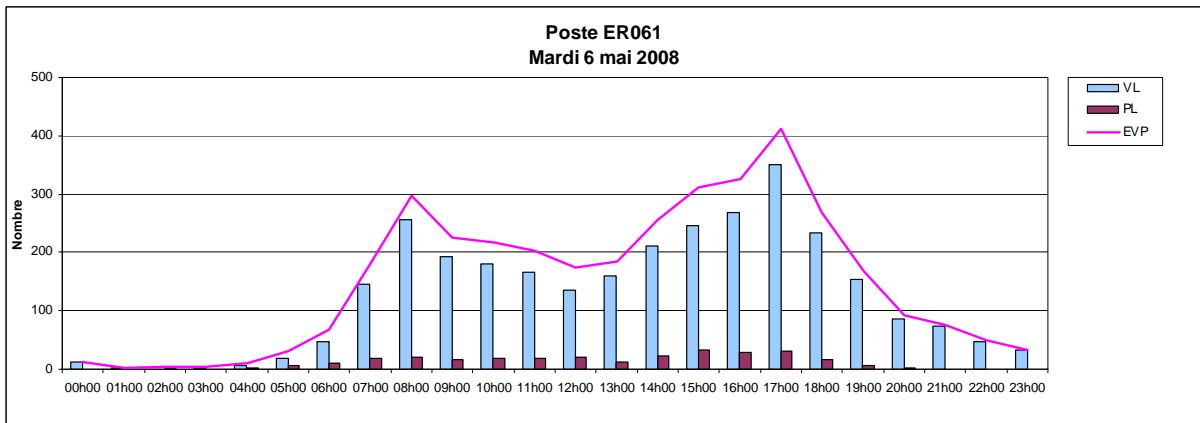
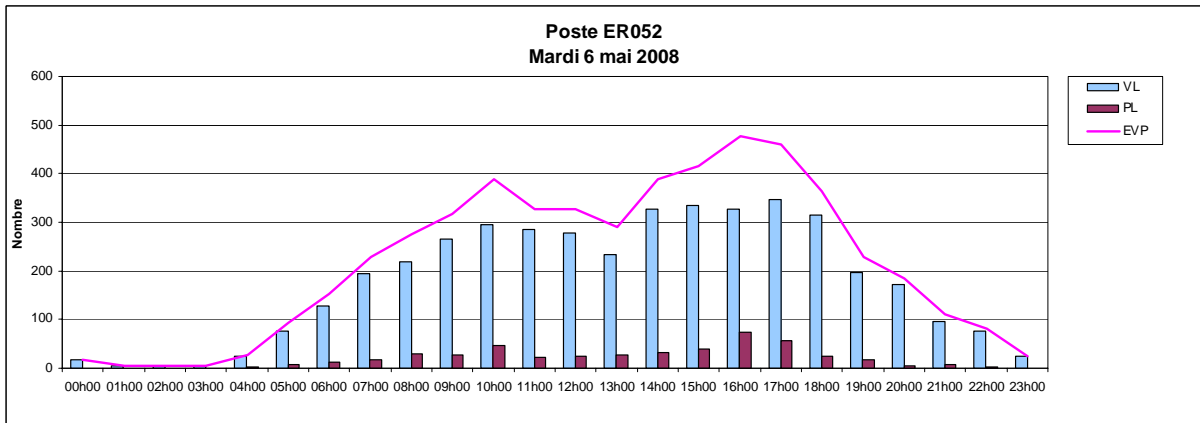
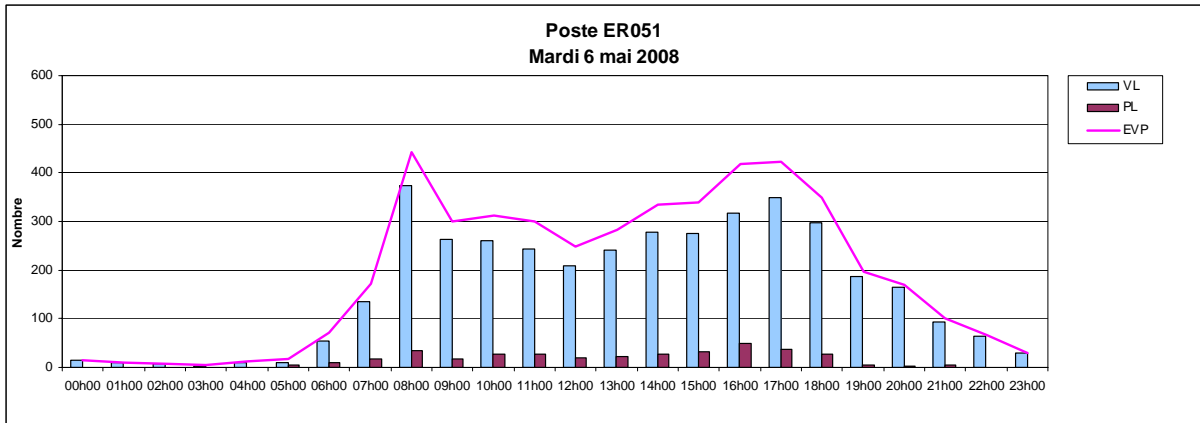
Communes d'Erquelines, Lobbes et Merbes-le-Château



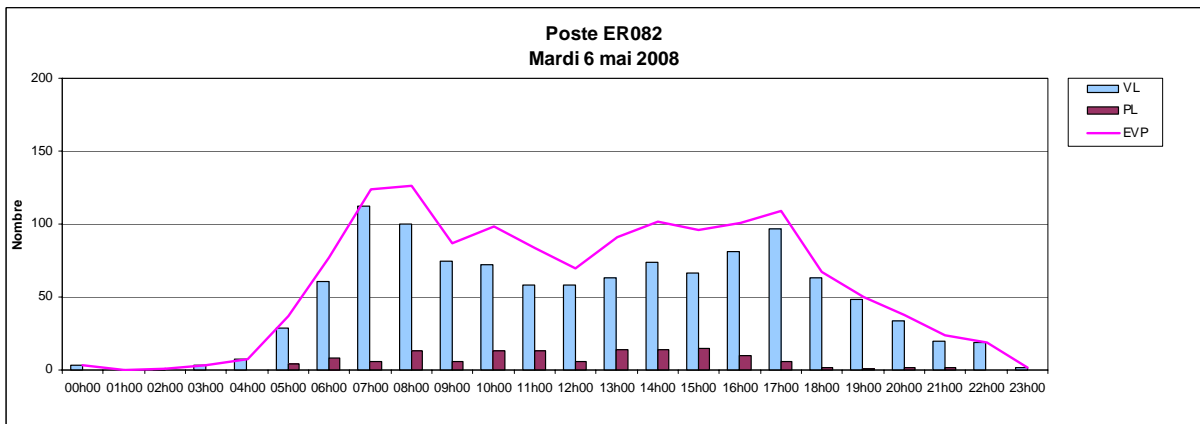
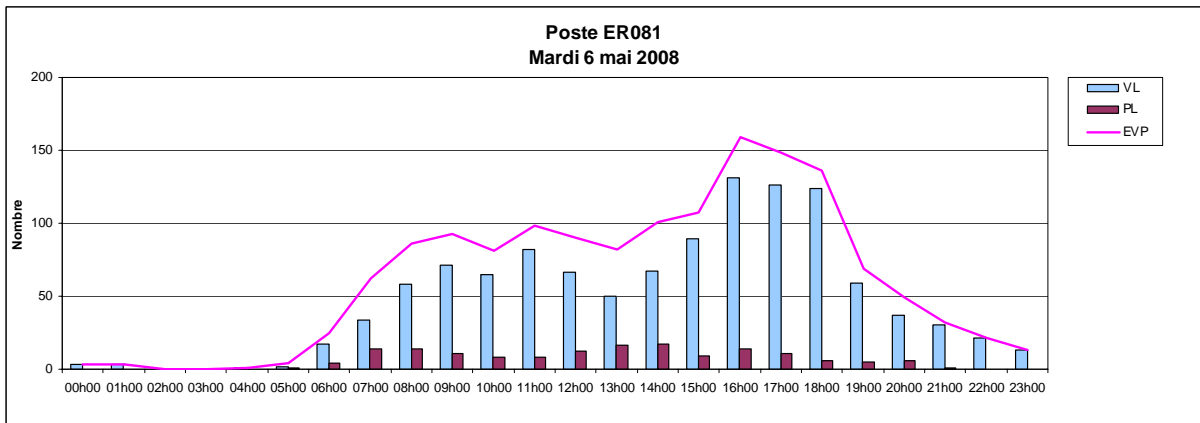
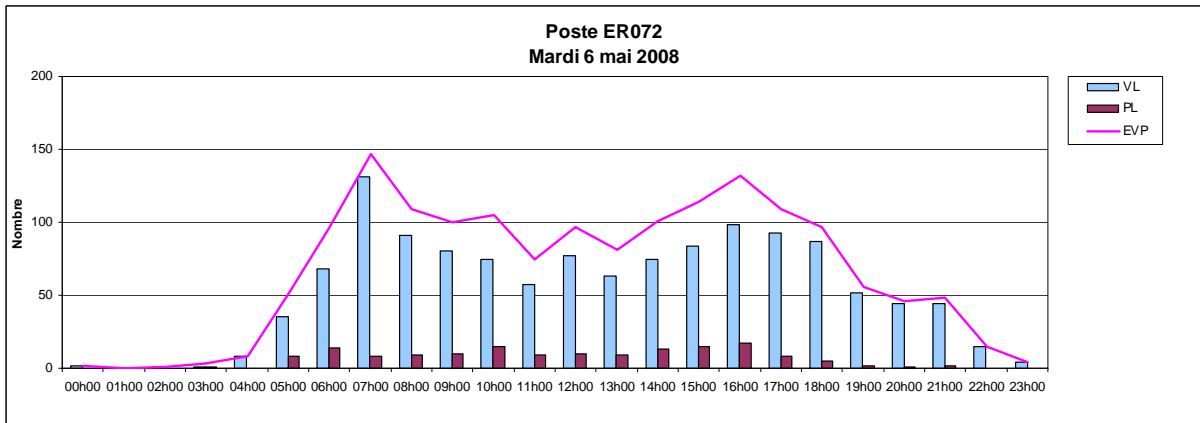
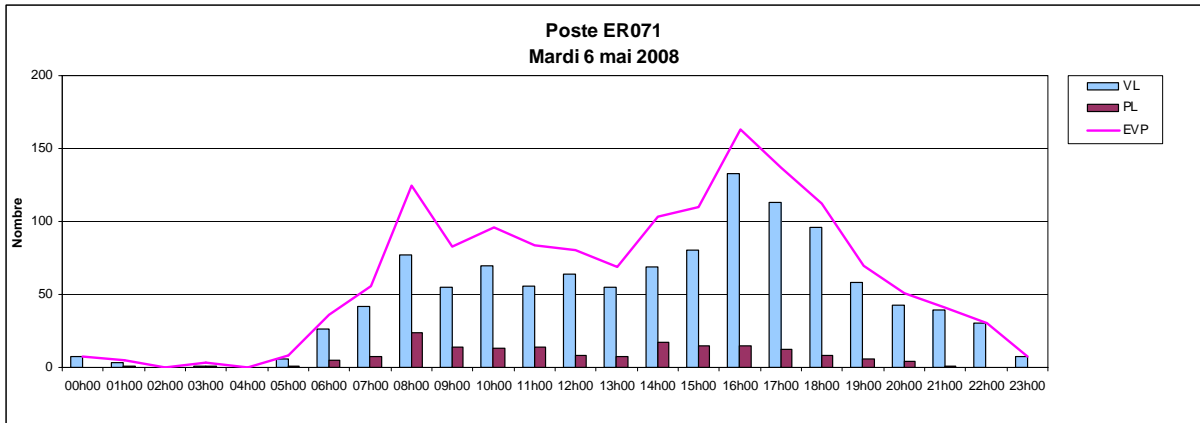
Communes d'Erquelines, Lobbes et Merbes-le-Château



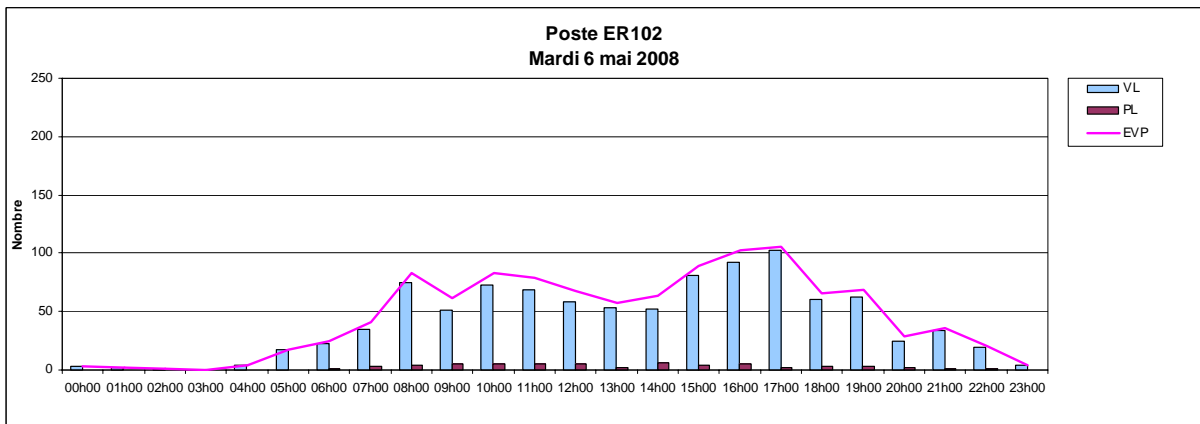
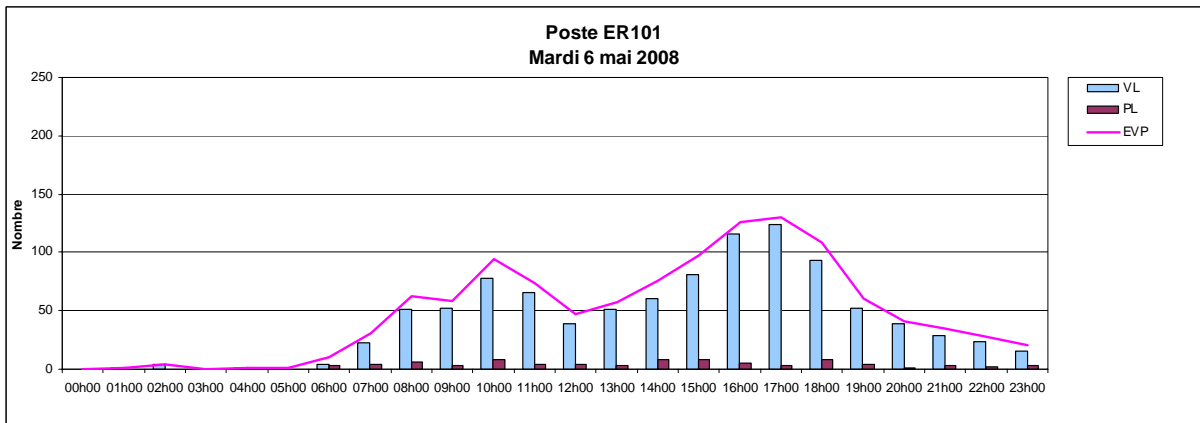
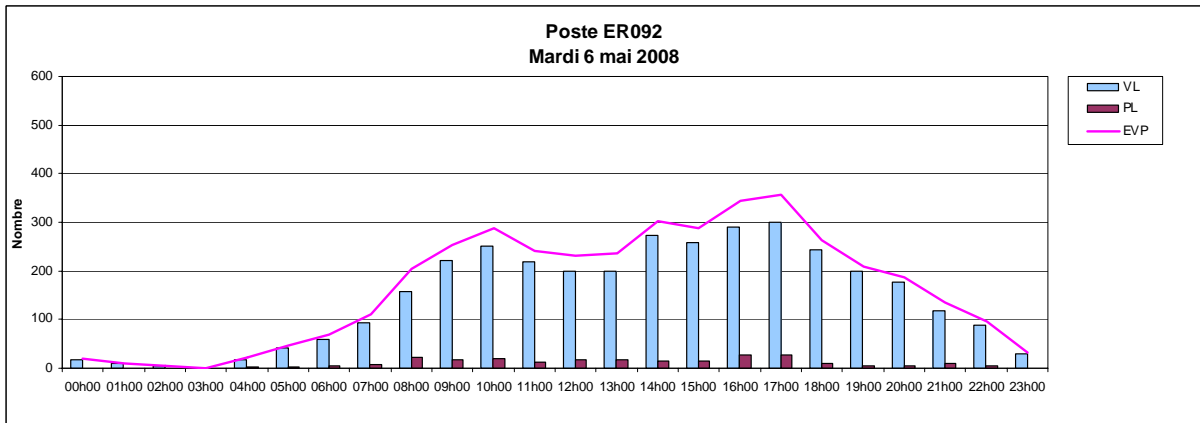
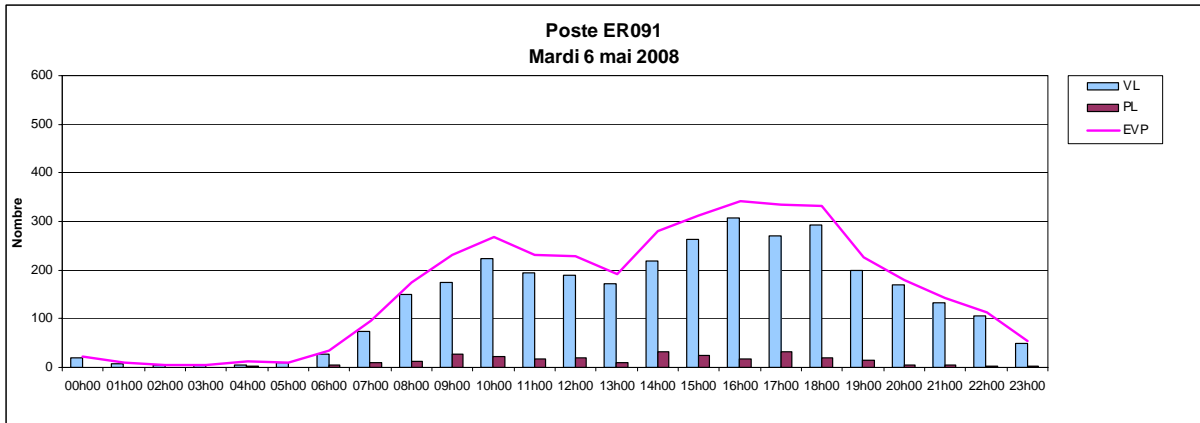
Communes d'Erquelines, Lobbes et Merbes-le-Château



Communes d'Erquelines, Lobbes et Merbes-le-Château



Communes d'Erquelines, Lobbes et Merbes-le-Château



Les diagrammes mettent en évidence le rôle des infrastructures routières du réseau structurant sur la commune d'Erquelines et l'importance des flux qu'elles supportent : N40-N54-N561.

La N40 supporte les flux les plus importants : 500evp en heures de pointe du matin ou du soir.

On observe les deux pointes habituelles pendant la journée et l'inversion des volumes de trafic entre le matin et le soir.

En effet, les flux de trafic quotidien des axes remontant vers Charleroi et Anderlues ou rejoignant la N40 vers Mons ou vers Beaumont sont les plus importants : N562 (maximum de 200evp/h aux heures de pointe) et N559 (jusqu'à 700evp/h aux heures de pointe)

Sur l'ensemble des axes, les pointes de trafic du matin et du soir sont marquées mais on constate l'absence d'une pointe fortement marquée à midi, ce qui démontre que les actifs ont de lieu de travail relativement éloigné et ne rentrent donc pas à la pause du midi.

## **6.2.4 Les flux aux heures de pointe**

### **6.2.4.1 Flux à la pointe du matin**

#### **Cf. Annexe 11 : Flux journaliers HPM (heure pointe matin)**

Les maxima constatés en heure de pointe du matin se trouvent notamment sur :

- La N559 et plus particulièrement en remontée vers les N59 et N54 (Charleroi – Anderlues)
- La N40 avec une légère prédominance des flux vers Mons.
- La N561 depuis ou vers la N40 (France - Beaumont – Mons)
- N561 entre Merbes-le-Château et la N40.
- On notera les 400evp venant de France en heure de pointe du matin.
- On notera les flux vers le centre Arthur et les ateliers Arthur Régniers : environ 200evp.

### **6.2.4.2 Flux à la pointe du soir**

#### **Cf. Annexe 12 : Flux journaliers HPS (heure pointe soir)**

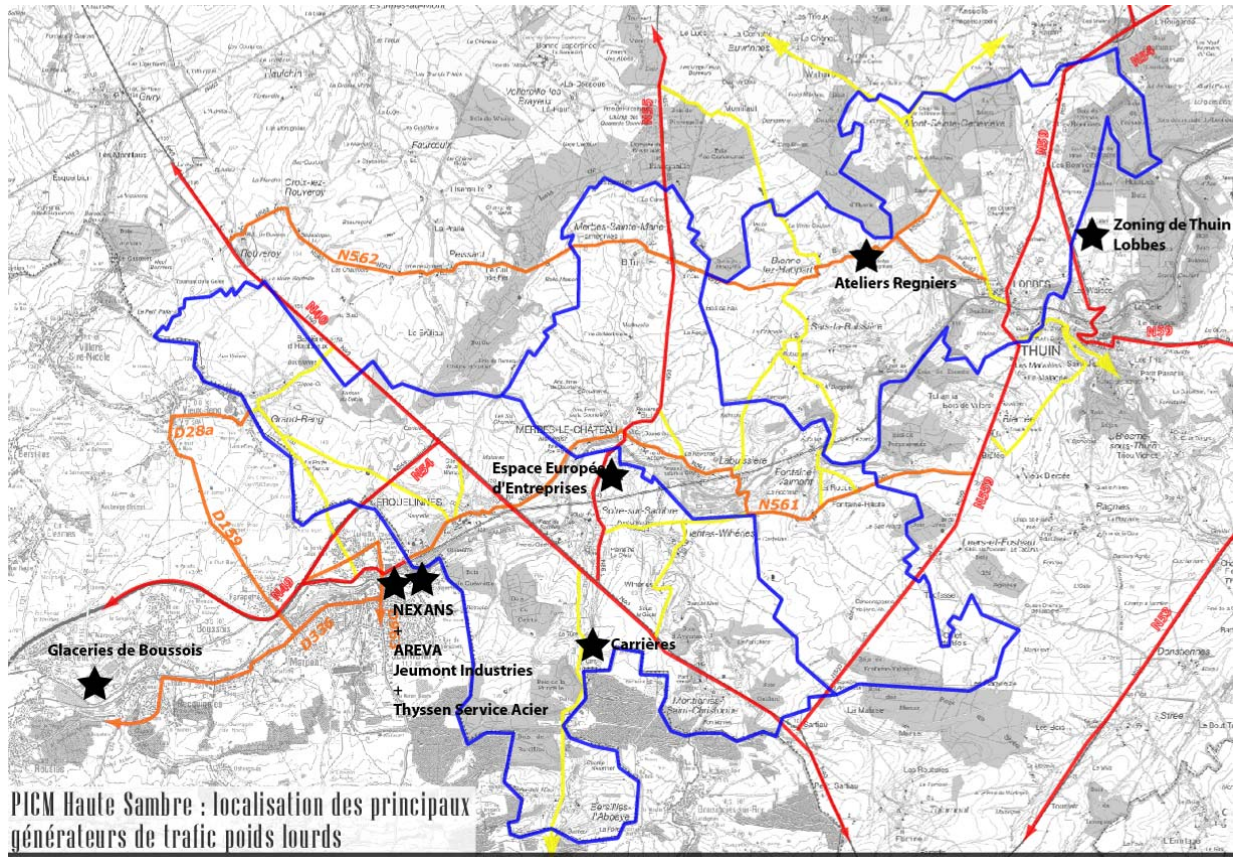
On constate tout d'abord une plus forte charge de trafic sur l'ensemble des axes analysés des trois communes en heures de pointe du soir.

Les voiries qui supportaient les maxima en heure de pointe du matin supportent également les flux les plus importants en soirée.

On notera l'inversion des sens de flux sur les voiries structurantes notamment N40 depuis Mons ou N559 vers Thuin

## 6.2.5 Le trafic des marchandises et flux de poids lourds

### 6.2.5.1 Les pôles générateurs de trafic poids lourds



Le transport quotidien par poids lourds est lié :

- aux pôles d'exploitation internes aux trois communes : zonings, carrières, ateliers Regniers. Par exemple les ateliers Regniers génèrent des flux représentant une cinquantaine de poids lourds par jour
- aux mouvements transfrontaliers (les entreprises sises à Jeumont et sur les communes voisines). Par exemple Les Glaceries de Bousois exportent 70% de leur production vers la Belgique<sup>5</sup>. Le trafic lié à cette exploitation emprunte les voiries du territoire étudié.
- à la présence d'axes reliant des pôles régionaux proches comme Charleroi ou Mons

### 6.2.5.2 Les flux poids lourds

#### Cf. Annexe 13 : Flux journaliers poids lourds

Sur l'ensemble des voiries étudiées la proportion des poids lourds dans les flux de véhicules est au minimum de 5%.

Actuellement les voiries les plus chargées en trafic de poids lourds sont (les deux sens confondus) :

- La N40
- La N559
- La N561

<sup>5</sup> Source : Monsieur Razée d'après un article dans un hebdomadaire LA SAMBRE - LA FRONTIERE (Maubeuge)



- La N55.
- La N 562

Le trafic sur les N561 et N55 ainsi que sur les N559 et N562 posent le problème de la traversée de centre par le trafic poids lourds.

Par ailleurs les N559 et N562 ne sont pas toujours calibrées pour recevoir ce trafic.

Ainsi on remarquera par exemple que :

- Les poids lourds représentent 12% de la circulation sur la N40
- Les poids lourds représentent entre 8-10% de la circulation en traversée d'Erquelinnes
- Les poids lourds représentent 10-13% de la circulation en traversée de Merbes-le-Château
- Les poids lourds représentent 12% en traversée de Solre-sur-Sambre

On notera également que les voiries du réseau collecteur supportent également un trafic poids lourds représentant environ 6-7% de la circulation totale supportée.

### **6.2.5.3 Exemples détaillés : les ateliers Arthur Regniers et la plate-forme nationale de distribution DeliXL**

Le bureau d'études a pris contact avec les principales entreprises générant des flux de déplacements importants sur le territoire étudié. A ce jour, les ateliers Regniers et DeliXL ont répondu à nos questions.

Voici les principaux enseignements de ces entretiens :

#### **Ateliers Regniers : Renseignements fournis par Monsieur Cl.Hector**

- +/- 25 camions/jour se rendent aux ateliers
- +/- 20 camions/jour en partent
- +/- 120 voitures par jour sont liées aux personnes qui se rendent aux ateliers
- Les visites restent peu nombreuses environ 3-4 visites/jour
- D'autres modes de transports sont cependant utilisés :
  - En vélo : 2-3 personnes/jour.
  - A moto : +/- 10 personnes /jour.
  - Avec les bus appartenant aux ateliers : 130 personnes.

#### **Deli XL: Renseignements fournis par Monsieur Pol Duriau-Responsable Administration du Personnel**

Concernant le personnel:

- +/- 400 personnes sur le site
- près de 350 véhicules personnels employés pour ces déplacements vers le travail.
- seulement 3 personnes utilisent les transports en commun
- 2 font les trajets en vélo ou covoiturage

Concernant les activités

- Le centre de distribution fonctionne 24h/24h du dimanche soir au samedi soir

- *Les heures de pointe en général sont de 07h30 à 9h00 / 16h00 à 17h30 du lundi au vendredi*

Concernant les camions de livraison

- *En distribution journalière pour Thuin, il y a 82 départs et 82 retours du lundi au vendredi / le samedi = +/-15 départs et retours → heures de pointe : de 04h00 à 06h00 / 14h00 à 17h00. Les activités commencent cependant dès 3 h du matin.*

Concernant les fournisseurs

- *+/- 80 camions viennent nous livrer chaque jour du lundi au vendredi → heures de pointe ; de 05h00 à 11h00*

**TOTAL flux générés par le site par jour : 350 voitures + 162 camions x 2 (aller-retour)**

### **6.2.6 Les impacts de la N54 sur la mobilité des communes du PICM Haute Sambre**

Au niveau de la zone d'étude, le tracé qui sera retenu pour la N54 améliorera la mobilité. Quelque soit le tracé retenu, les déplacements se verront améliorer.

Le tracé de la N54 offrira un barreau est-ouest qui viendra soulager les infrastructures existantes comme les N561 et N562 mais aussi les N559 et N59 qui supportent des augmentations de trafics liées aux développements du zoning de Thuin Lobbes et aussi de la desserte de Charleroi et de son ring.

Quelque soit le tracé de la N54, des reports de trafic depuis les voiries existantes auront lieu et le barreau manquant réalisé viendra soulager les centres-villes des trois communes.

Il ne faut toutefois pas négliger les nouvelles charges de trafic notamment sur les voiries qui auront un accès direct à la N54. Ce point ne pourra être détaillé qu'avec les nouveaux comptages et avancées de la nouvelle étude d'incidence en cours.

On notera également que le tracé de la N54 apportera des gains de temps de déplacements pour l'ensemble du territoire et plus particulièrement vers Charleroi et Bruxelles mais aussi vers la France.

### 6.3 Identification des dysfonctionnements

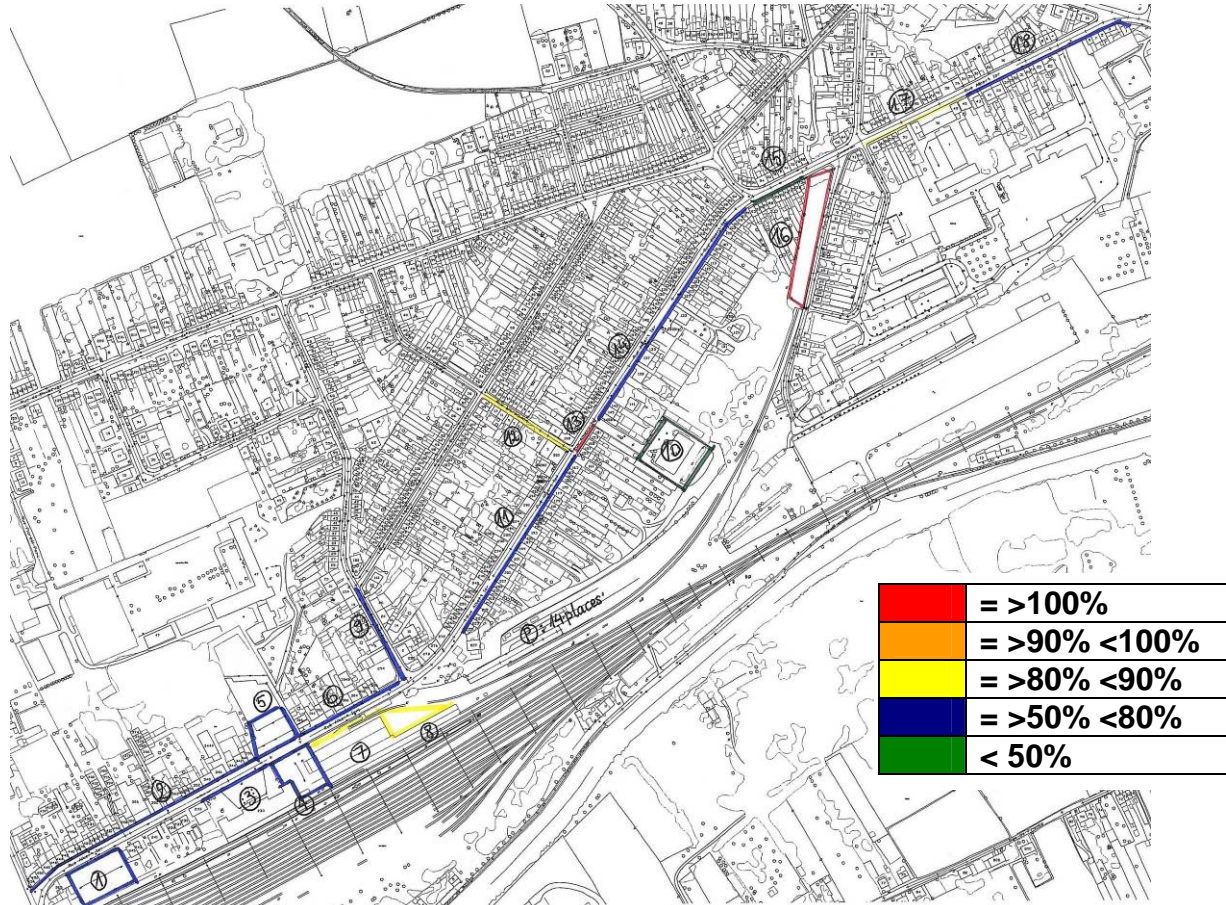
La carte de synthèse reprend à l'échelle des trois communes, les principaux dysfonctionnements viaires constatés en phase 1.

**Cf. Annexe 14 : Les dysfonctionnements viaires sur les trois communes**

## 7. Le stationnement

### 7.1 Erquelinnes

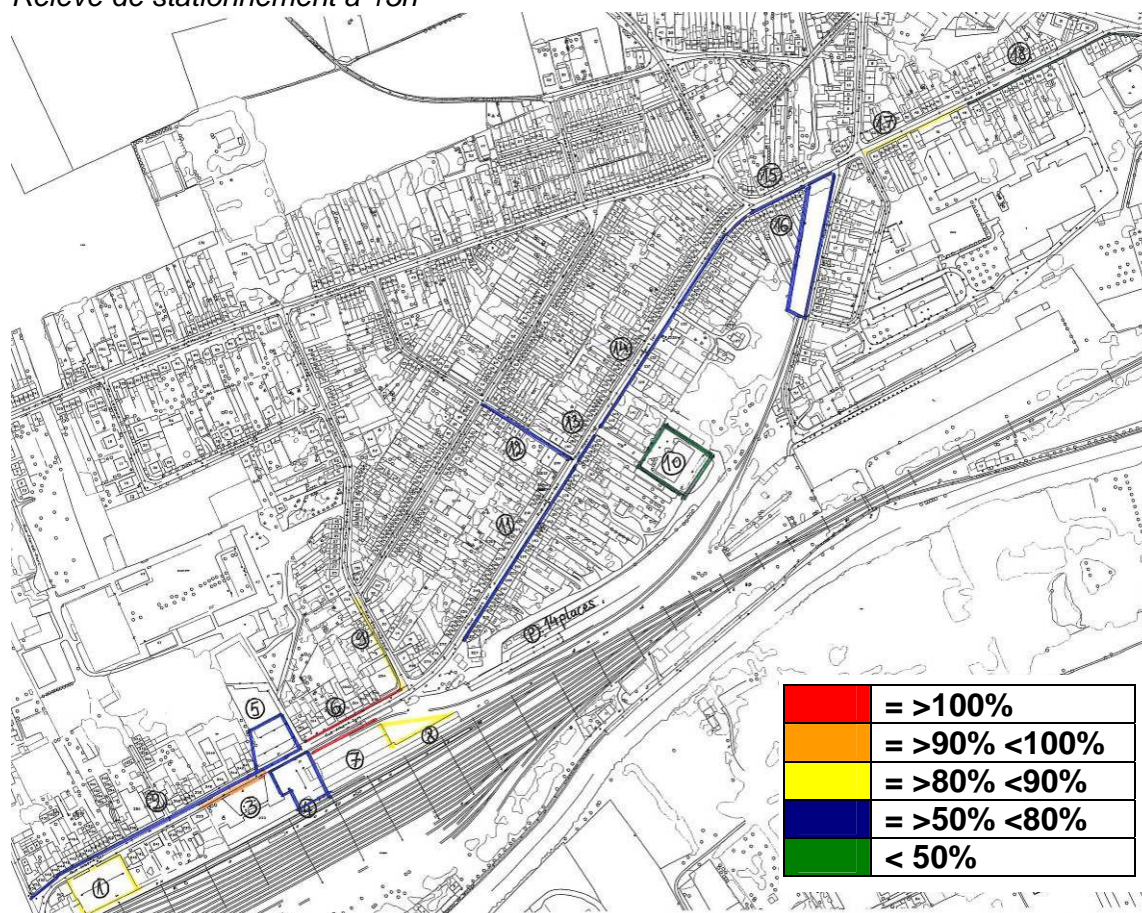
Relevé de stationnement à 10h



Bilan stationnement à 10h			
secteurs	places disponibles	nombre de véhicules	taux d'occupation
1	64+1han	43+1camion	69%
2	24	19	75%
3	18+1han	12	67%
4	28	18	64%
5	60	30	50%
6	10	6	60%
7	21	18	86%
8	14	12	86%
9	15	10	67%
10	81	14+1camion	18%
11	40	30	75%
12	17	15	88%
13	5	5	100%
14	29	20	69%
15	8	2	25%
16	50	52	104%
17	10	8	80%
18	30	15+1camion	53%

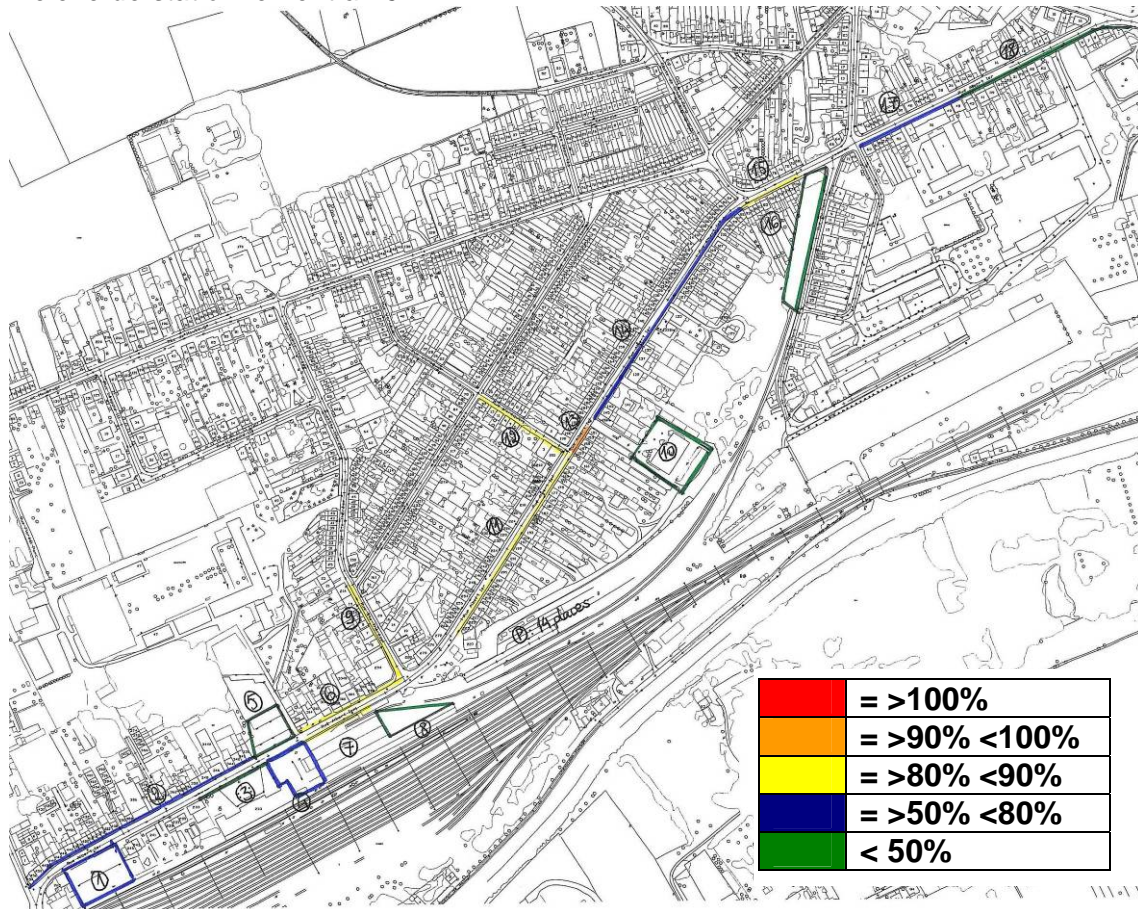


## Relevé de stationnement à 15h



Bilan stationnement à 15h			
secteurs	places disponibles	nombre de véhicules	taux d'occupation
1	64+1han	52+1remorque	83%
2	24	16	67%
3	18+1han	17	94%
4	28	15	54%
5	60	30	50%
6	10	10	100%
7	21	21	100%
8	14	12	86%
9	15	13	87%
10	81	7+1bus en attente+1remorque	11%
11	40	27	68%
12	17	13	76%
13	10	6	60%
14	29	18	62%
15	8	4	50%
16	50	30	60%
17	10	8	80%
18	30	14	47%

Relevé de stationnement à 20h



Bilan stationnement à 20h			
secteurs	places disponibles	nombre de véhicules	taux d'occupation
1	64+1han	40+1remorque	64%
2	24	19	79%
3	18+1han	8	44%
4	28	15	54%
5	60	5	8%
6	10	8	80%
7	21	17	81%
8	14	5	36%
9	15	12	80%
10	81	6+1 remorque	9%
11	40	33	83%
12	17	14	82%
13	10	9	90%
14	29	17	59%
15	8	7	88%
16	50	20	40%
17	10	7	70%
18	30	10	33%

Dans le centre d'Erquelines, différentes typologies de stationnement existent : stationnement longitudinal, poches de stationnement, stationnement en épi...

Les places de stationnement réparties autour de la rue Albert 1er, ne saturent que ponctuellement et par endroit.

Il existe 6 poches de stationnement plus le parking improvisé sur la friche qui allègent considérablement le stationnement sur l'axe principal.

Le parking en friches va donner place à une salle omnisport et un espace de stationnement réglementaire est prévu, qui desservira la salle et la gare.

Il reste cependant trois points noirs :

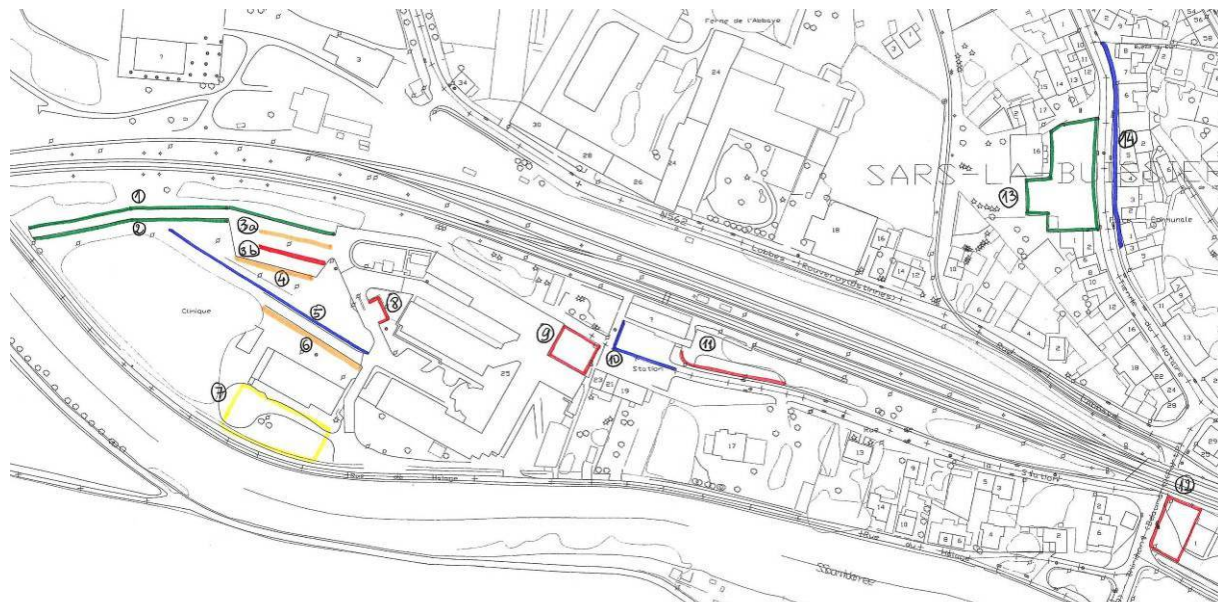
- le tronçon de la rue Albert 1er entre la rue Ste Thérèse et la gare,
- l'intersection avec la rue Waroquier
- l'intersection avec la rue du Port.

Le type de stationnement est essentiellement riverain: navetteurs utilisant le train, commerçants, personnes travaillant dans la rue (banque, assurances,...) et finalement les clients de ces commerces.

Une attention particulière est à apporter au marché hebdomadaire (vendredi après-midi autour de la gare), qui d'une part amène un flux important de véhicules en un temps relativement court, et d'autre part, diminue de façon importante la capacité de stationnement, puisque le stationnement y est interdit autour de la gare.

## 7.2 Lobbes

### Relevé de stationnement à 10h



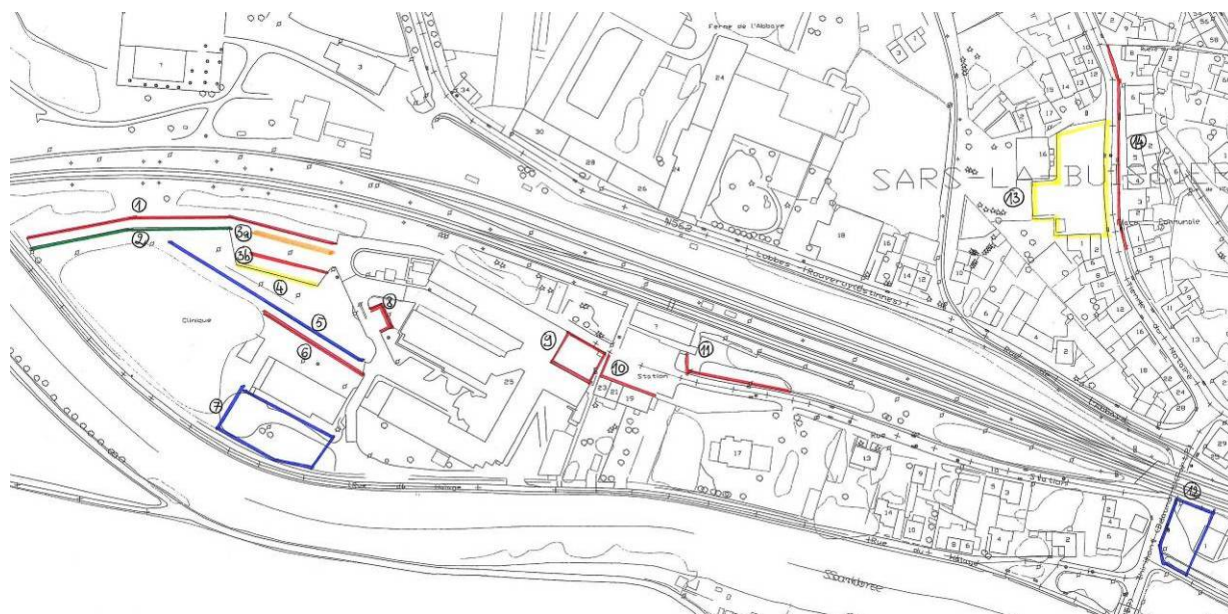
Bilan stationnement à 10h			
secteurs	places disponibles	nombre de véhicules	taux d'occupation
1	68	30	44%
2	28	9	32%
3a	13	12	92%
3b	13	15	115%
4	16	15	94%
5	30	22	73%
6	17	16	94%
7	55	44	80%
8	5	5	100%
9			100%
10	8+1han	5	62%
11	15	15	100%
12	6	6	100%
13	42	16	38%
14	15	11	73%

	= >100%
	= >90% <100%
	= >80% <90%
	= >50% <80%
	< 50%





Relevé de stationnement à 15h.

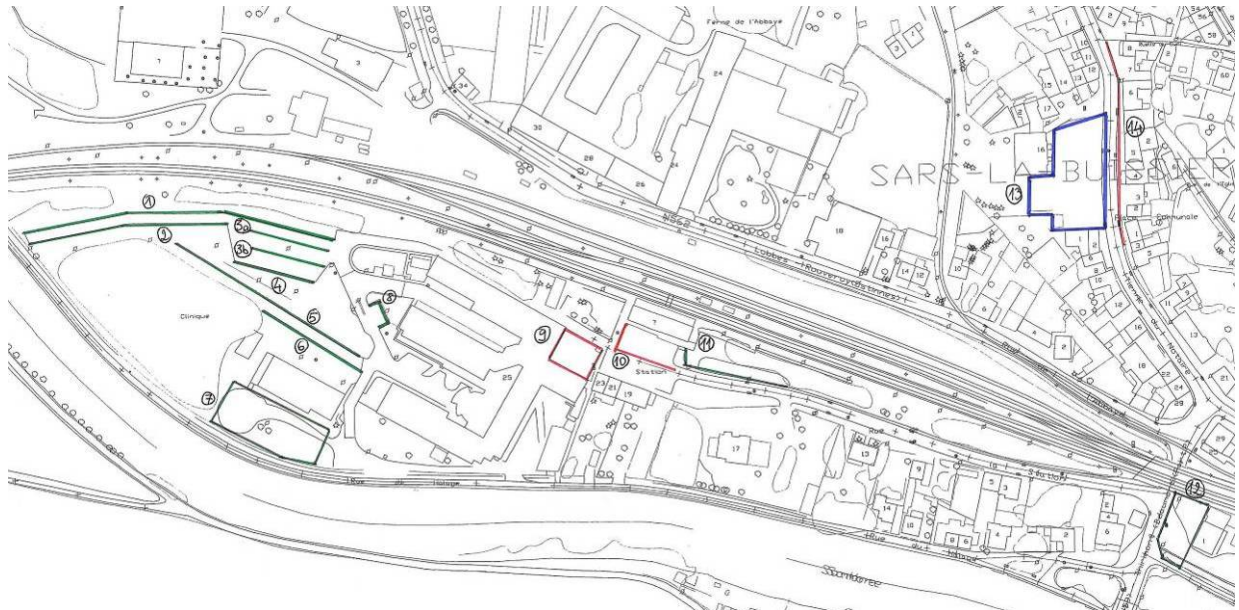


Bilan stationnement à 15h				
secteurs	places disponibles	nombre de véhicules	taux d'occupation	
1	68	68	100%	
2	28	12	43%	
3a	13	12	92%	
3b	13	13	100%	
4	16	14	87%	
5	30	15	50%	
6	17	18	106%	
7	55	40	73%	
8	5	5	100%	
9			100%	
10	8+1han	9	100%	
11	15	15	100%	
12	6	4	66%	
13	42	36	86%	
14	15	15	100%	

	= >100%
	= >90% < 100%
	= >80% < 90%
	= >50% < 80%
	< 50%



Relevé de stationnement à 20h.



Bilan stationnement à 20h			
secteurs	places disponibles	nombre de véhicules	taux d'occupation
1	68	3	4%
2	28	2	7%
3a	13	4	31%
3b	13	3	23%
4	16	4	25%
5	30	10	33%
6	17	8	47%
7	55	6	11%
8	5	2	40%
9			100%
10	8+1han	8	100%
11	15	2	13%
12	6	1	17%
13	42	21	50%
14	15	15	100%

	= >100%
	= >90% < 100%
	= >80% < 90%
	= >50% < 80%
	< 50%

Les zones de stationnement au centre de Lobbes sont les suivantes :

- la gare (n°10-11)
- la Place de l'ancienne Maison Communale (n°13-14).
- la zone de la Clinique (n°1 à 9) est réservée aux personnels et visiteurs de la Clinique. Elle a été analysée dans la phase diagnostic car elle présente des espaces dédiés aux stationnements non négligeables mais il devrait être difficile d'en disposer pour améliorer l'offre globale de stationnement à l'échelle du centre de Lobbes (phases 2-3 du PICM).

La zone 10 dessert la polyclinique, la gare et le bâtiment de la Mutualité Chrétienne qui génèrent du stationnement. Cette zone est saturée tout au long de journée à cause de sa double utilité.

## Communes d'Erquelines, Lobbes et Merbes-le-Château

Les espaces de stationnement liés à la clinique ne sont pas, en matinée, fortement sollicités. Cependant, au cours de la journée la zone se trouvant près de l'entrée est saturée alors que les espaces de stationnements éloignés de l'entrée principale de la clinique le sont moins.

En après-midi, lorsque le nombre de visites à la clinique est plus important, les automobilistes vont se garer à l'arrière de la clinique et le taux de stationnement se trouve alors plus élevé dans cette zone.

On constate alors que les voitures se garent sur le trottoir de la rue de la Station.

Comme le montre la photo ci-dessous, ce type de stationnement n'empêche pas seulement la circulation des piétons, mais encore gêne la circulation des voitures dans les deux sens.

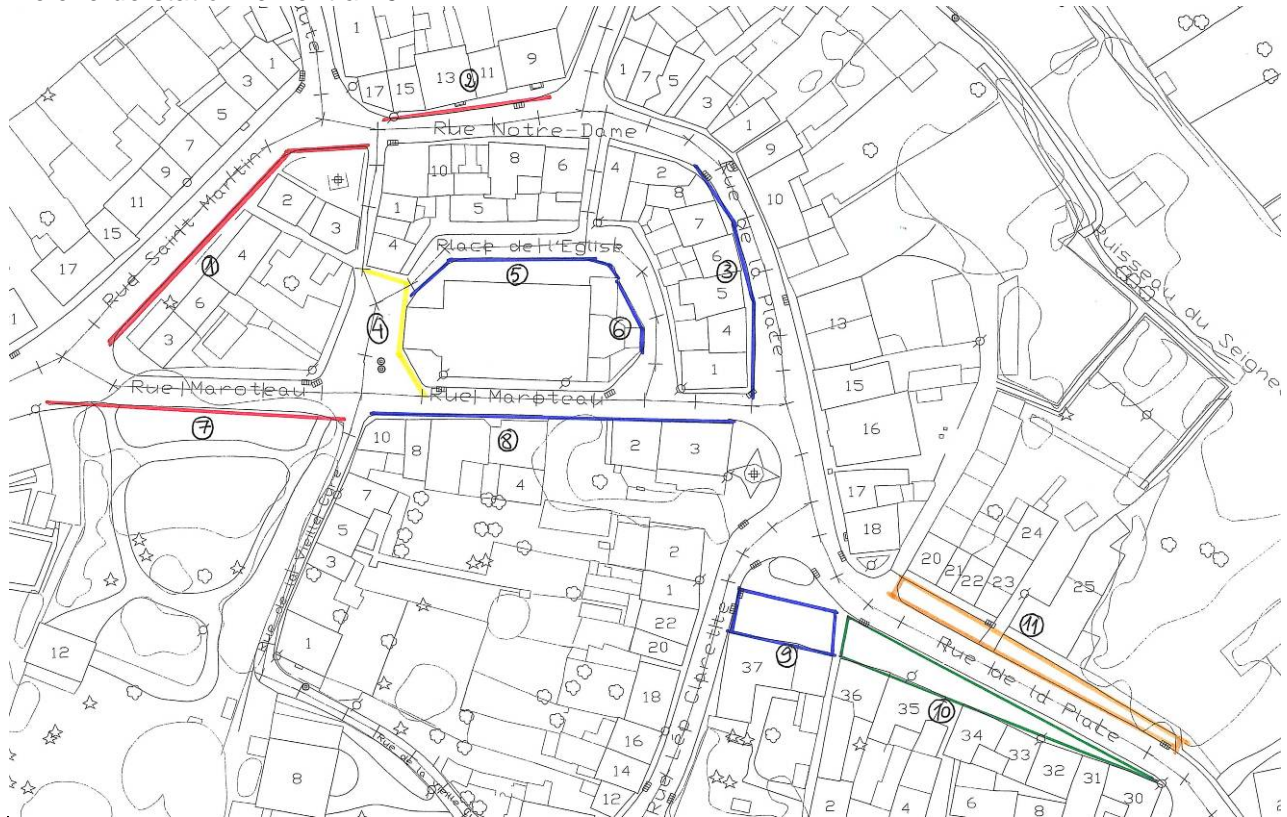


Finalement, en soirée, la zone se trouvant à l'arrière de la clinique est quasiment inoccupée.

La zone se trouvant devant l'ancienne Place Communale est toujours fortement occupée, mais jamais saturée. Des problèmes de stationnement surviennent parfois lors des livraisons des commerces locaux s'y trouvant.

## 7.3 Merbes-le-Château

## Relevé de stationnement à 10h

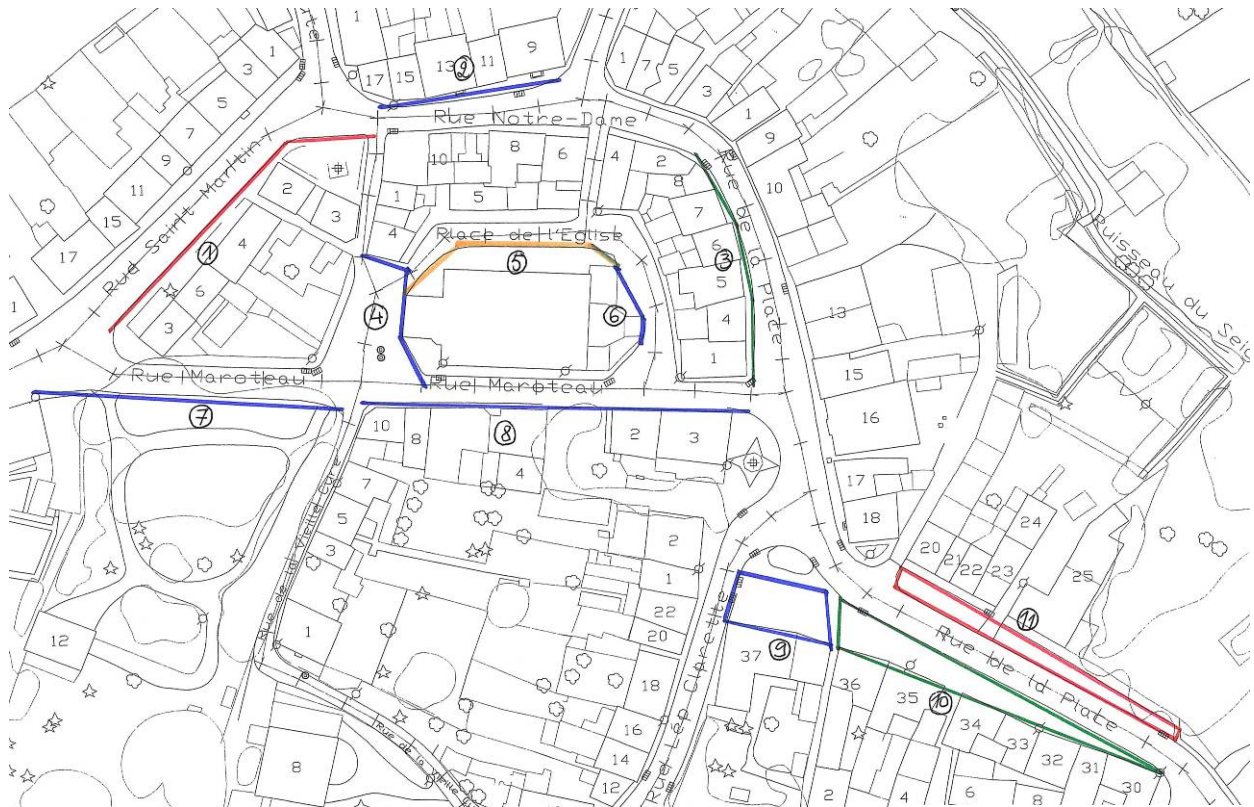


Bilan stationnement à 10h

secteurs	places disponibles	nombre de véhicules	taux d'occupation
1	5	5	100%
2	2	3	150%
3	10	7	70%
4	6+1han	5	83%
5	11	7	64%
6	3+1han	2	67%
7	4	5	125%
8	4+1han	2	50%
9	6	4	67%
10	11+1han	5	45%
11	5	4	80%

	= >100%
	= >90% <100%
	= >80% <90%
	= >50% <80%
	< 50%

Relevé de stationnement à 15h.

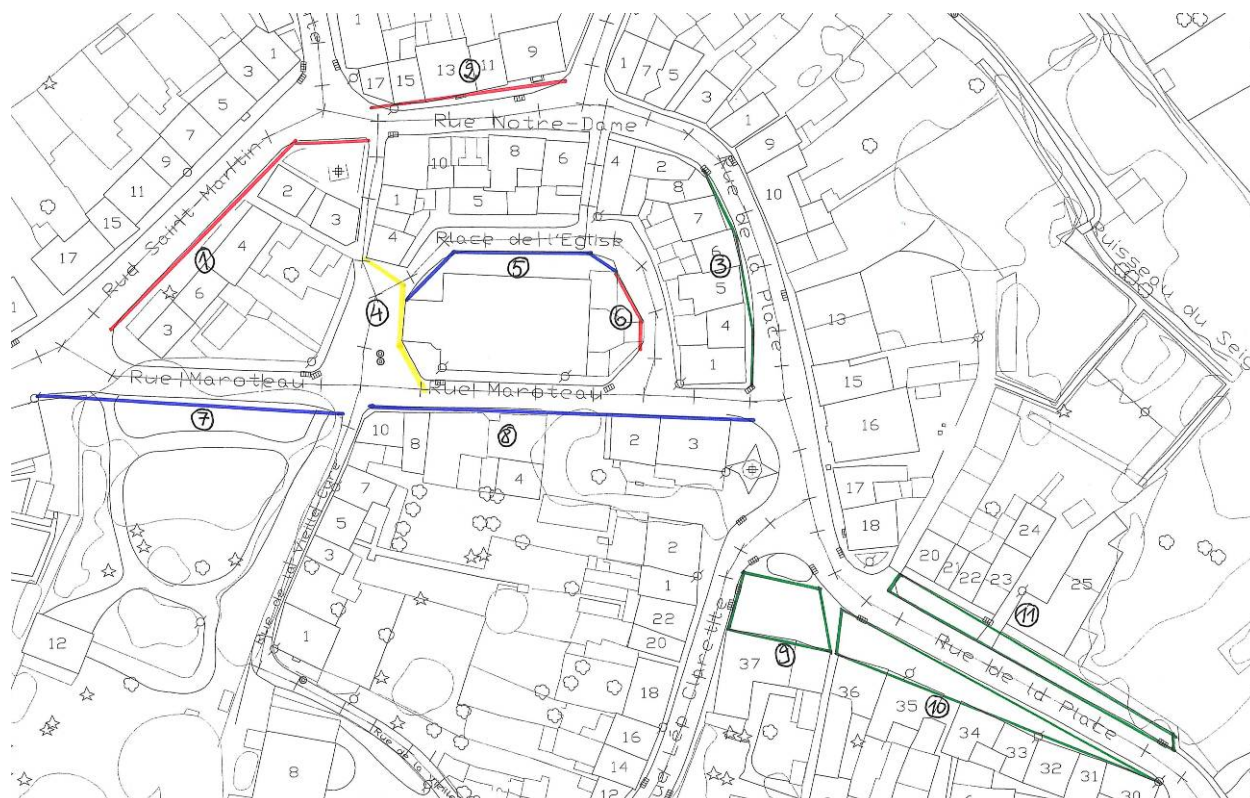


Bilan stationnement à 15h				
secteurs	places disponibles	nombre de véhicules	taux d'occupation	
1	5	5	100%	
2	2	1	50%	
3	10	4	40%	
4	6+1han	4	67%	
5	11	10	91%	
6	3+1han	2	67%	
7	4	3	75%	
8	4+1han	3	75%	
9	6	3	50%	
10	11+1han	5	45%	
11	5	7	140%	

	= >100%
	= >90% <100%
	= >80% <90%
	= >50% <80%
	< 50%



Relevé de stationnement à 20h.



Bilan stationnement à 20h				
secteurs	places disponibles	nombre de véhicules	taux d'occupation	
1	5	5	100%	
2	2	3	150%	
3	10	3	30%	
4	6+1han	5	83%	
5	11	6	54%	
6	3+1han	3	100%	
7	4	2	50%	
8	4+1han	2	50%	
9	6	2	33%	
10	11+1han	4	36%	
11	5	2	40%	

	= >100%
	= >90% <100%
	= >80% <90%
	= >50% <80%
	< 50%

Le stationnement à Merbes-le-Château est constitué autour de la Place de l'Eglise et de part et d'autre de la rue de la Place. Les rues Saint Martin et Notre Dame sont les plus sollicitées et sont saturées tout au long de la journée. Les emplacements autour de la Place de l'Eglise sont sollicités surtout en soirée. L'espace le plus sollicité, en journée, à la rue de la Place est celui désigné par le n°11. Le stationnement rue de la Place est limité du côté du n°10.



Finalement, la Commune constate qu'il existe une carence de superficie disponible pour les véhicules de passage pour une courte journée.

## 8. Sécurité

### 8.1 Les données recueillies

#### 8.1.1 Les données sources

L'analyse des accidents recensés sur le territoire est faite à partir de deux types de données, les unes ont été fournies par la police s'occupant du territoire couvert par les trois communes (zone LERMES) et concernent l'année 2007, les autres sont issues des données INS et concernent principalement l'année 2006.

#### 8.1.2 Répartition et types d'accidents

En 2007, 304 accidents ont été relevés dont une majorité sur le territoire d'Erquelinnes.

*Pourcentage d'accidents par commune :*

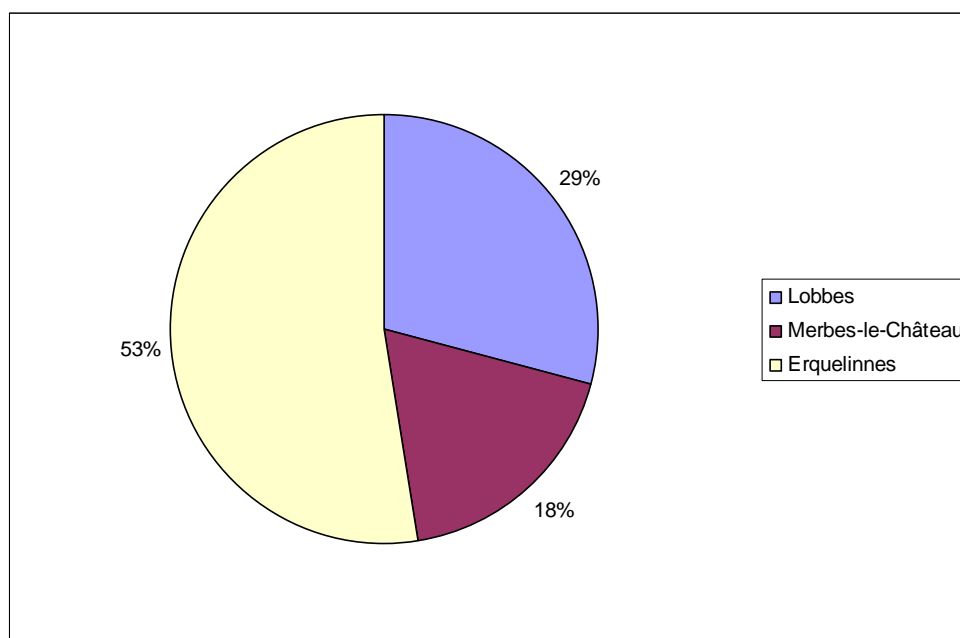


Figure 11 : Pourcentage d'accidents par commune (Source : Police LERMES)

Types d'accidents :

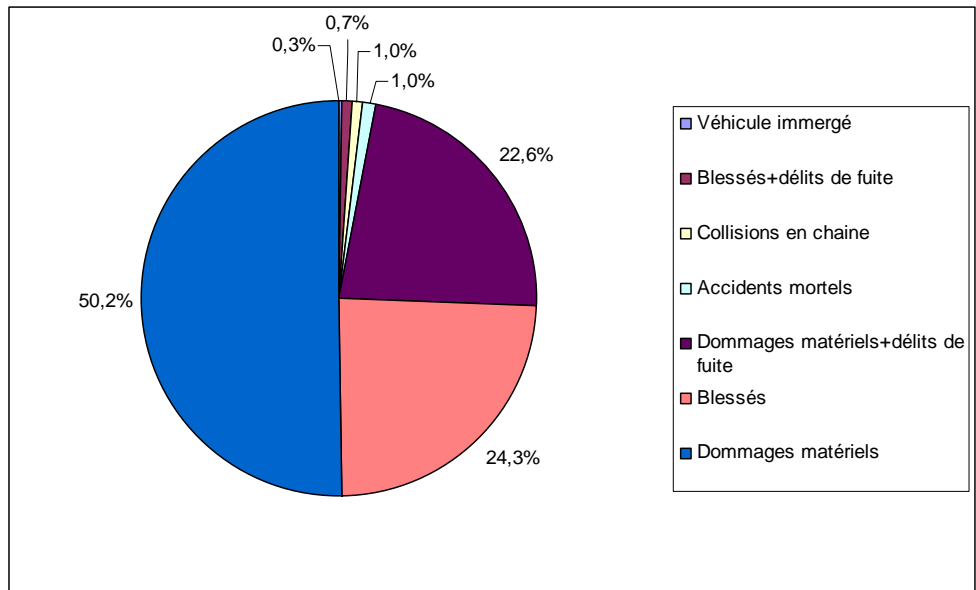


Figure 12 : Types d'accidents (Source : Police LERMES)

50% sont des accidents matériels n'ont inclus aucun blessé.

47% des accidents ont engendrés des blessés dont la moitié avec délits de fuite.

Les derniers autres pourcents concernent les collisions en chaîne (1%), les accidents mortels (1%) ainsi que les véhicules immergés qui sont marginaux (0,7%).

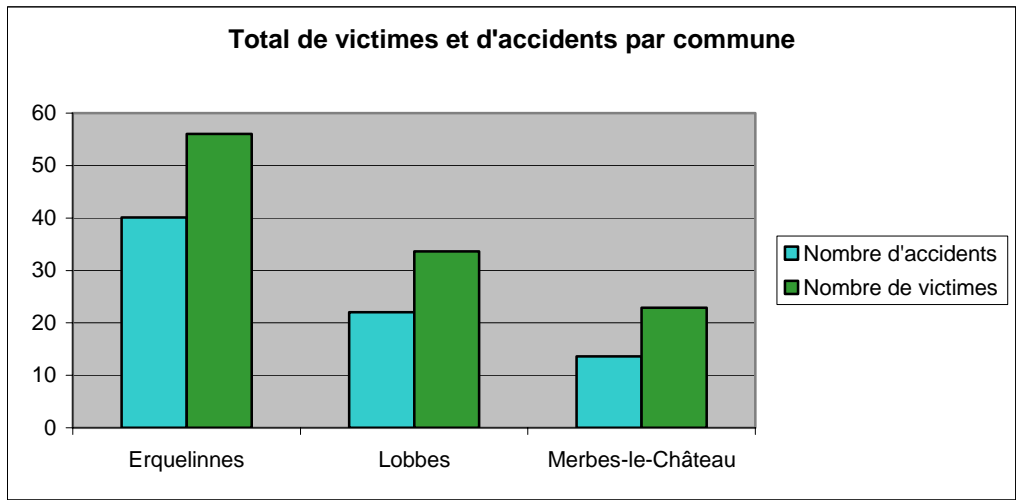


Figure 13 : Total de victimes et d'accidents par commune (Source : INS)



Répartition des types d'accidents par commune :

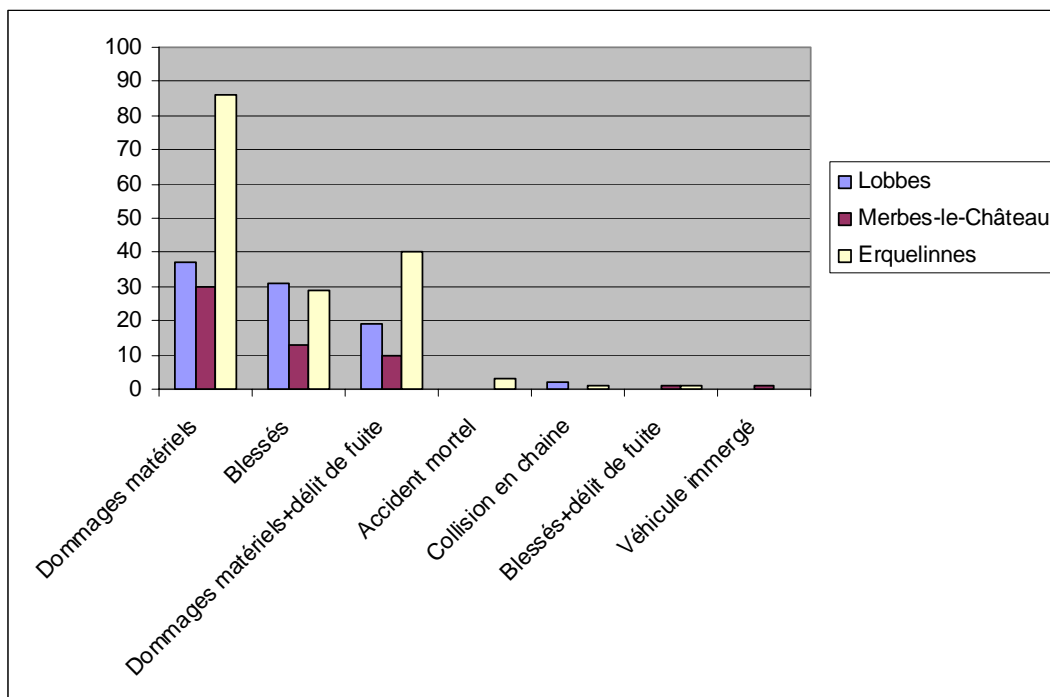


Figure 14 : Répartition des types d'accidents par commune (Source : Police LERMES)

Comme le montre les graphiques ci-dessus, c'est sur l'entité d'Erquelinnes que se sont produits la majorité des accidents. Toutefois, ce sont surtout ceux qui n'ont causés que des dommages matériels qui prédominent. Par contre ce sont sur les communes de Lobbes et d'Erquelinnes que les blessés sont les plus nombreux.

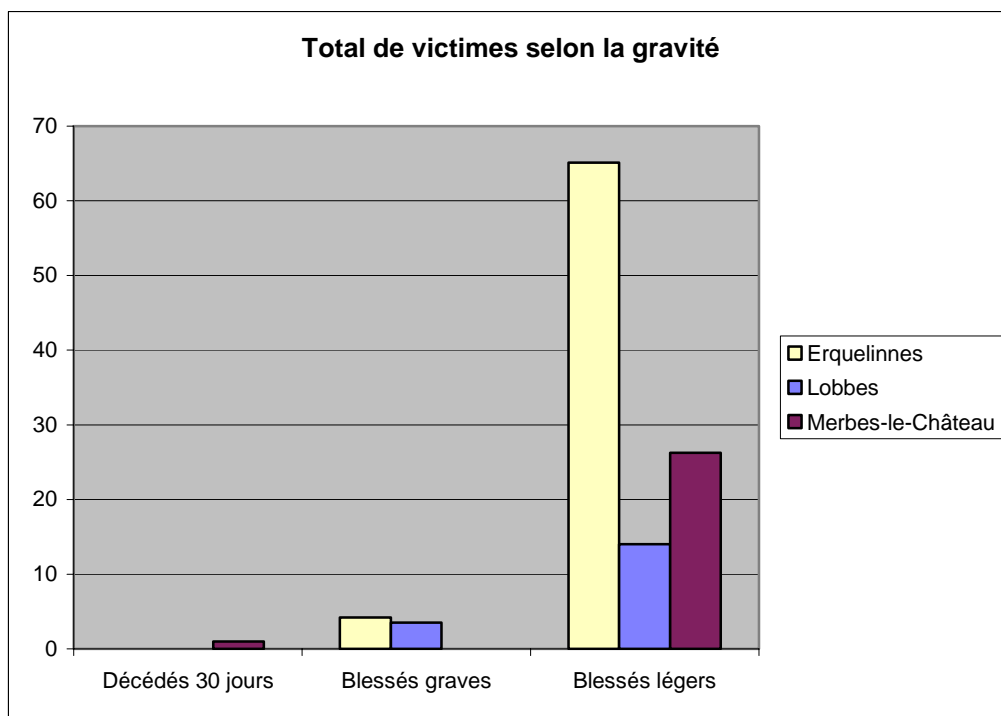


Figure 15 : Total de victimes selon la gravité (Source : INS)

Ce sont les blessés légers qui sont en plus grand nombre. Les accidents survenus sur les communes de Lobbes et d'Erquelinnes ont par ailleurs provoqué des blessés graves.

*La répartition des victimes par mode de transport impliqué dans l'accident*

On recense 114 victimes (tués, blessés graves et blessés légers) sur le territoire des trois communes durant l'année 2007. Le pourcentage de victimes selon le mode de transport est repris dans le graphique ci-dessous.

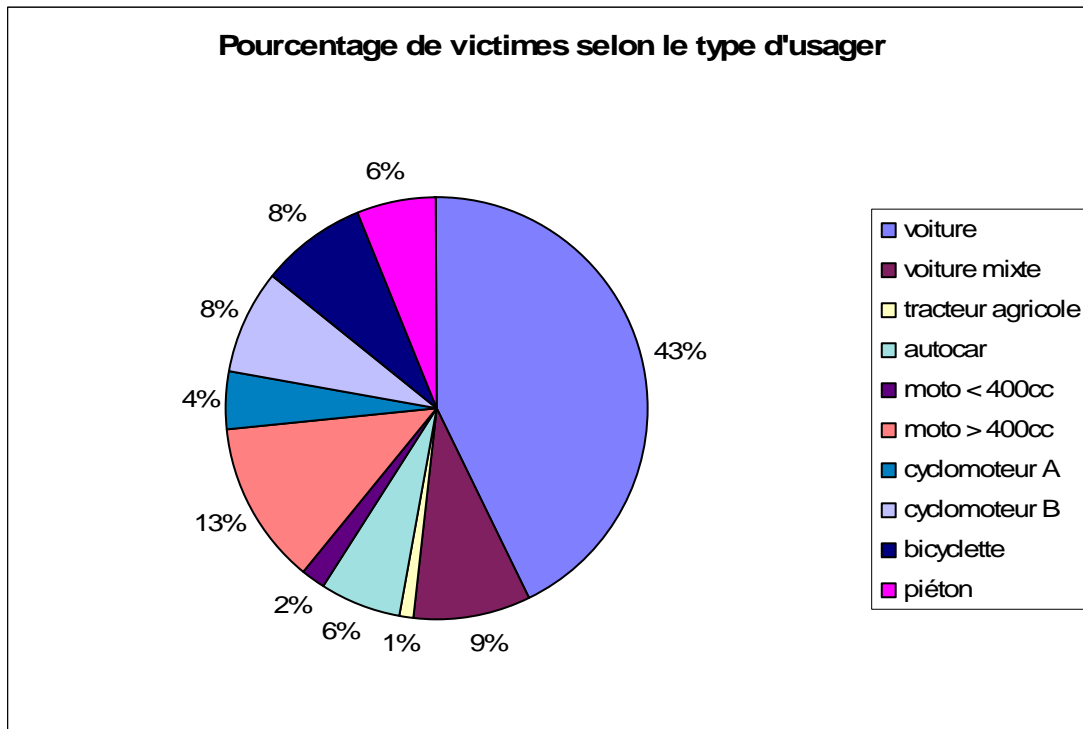


Figure 16 : Pourcentage de victimes selon le type d'utilisateur (Source : INS)

Les victimes utilisant une voiture sont majoritaires (43%) et les usagers des motos et cyclomoteurs sont la seconde catégorie qui compte le plus de victimes (27%). On notera que les usagers faibles (piétons et vélos) représentent 14% des victimes de la route.

Répartition du nombre de victimes selon le mode de transport en fonction de la commune :

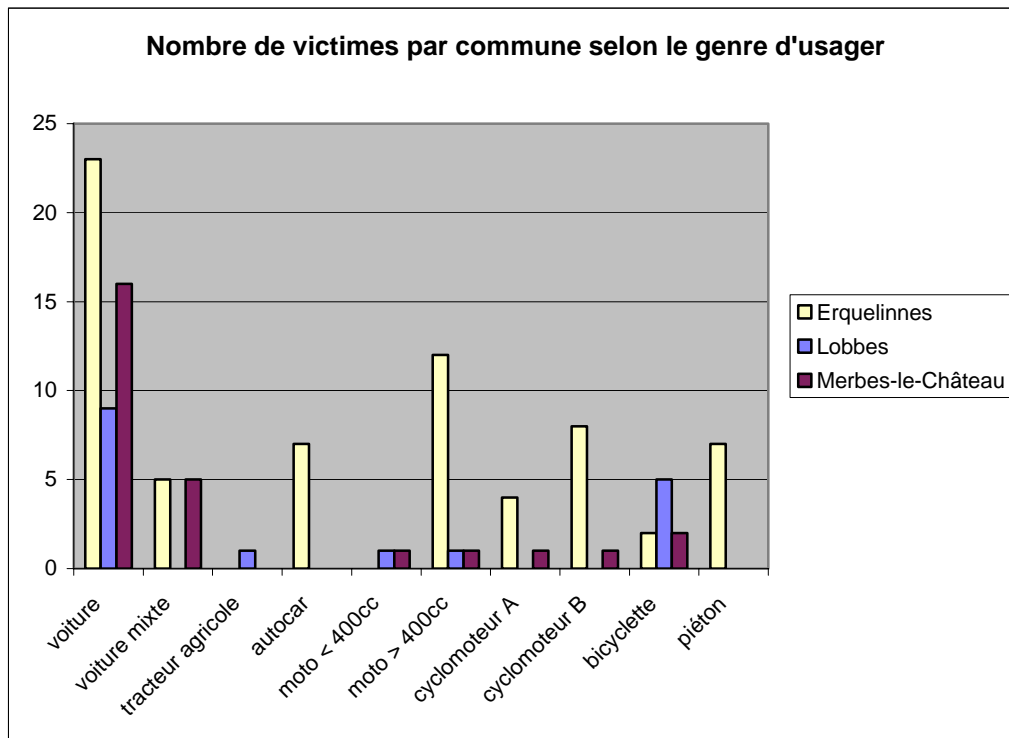


Figure 17 : Nombre de victimes par commune selon le genre d'usager (Source : INS)

Les routes de la commune d'Erquelines ont connu le plus de victimes de la route en cette année 2007 et notamment les usagers de la voiture et des deux roues motorisés. De même pour les piétons.

Les routes de la commune de Merbes-le-Château ont essentiellement connu des victimes en voitures.

On notera la spécificité des routes de la commune de Lobbes où les accidents impliquant des vélos sont plus nombreux que dans les deux autres communes.

Pour l'ensemble des trois communes, on peut remarquer que ce sont les personnes empruntant la voiture qui sont les plus nombreuses victimes mais que pour la plupart elles impliquent des blessés légers.

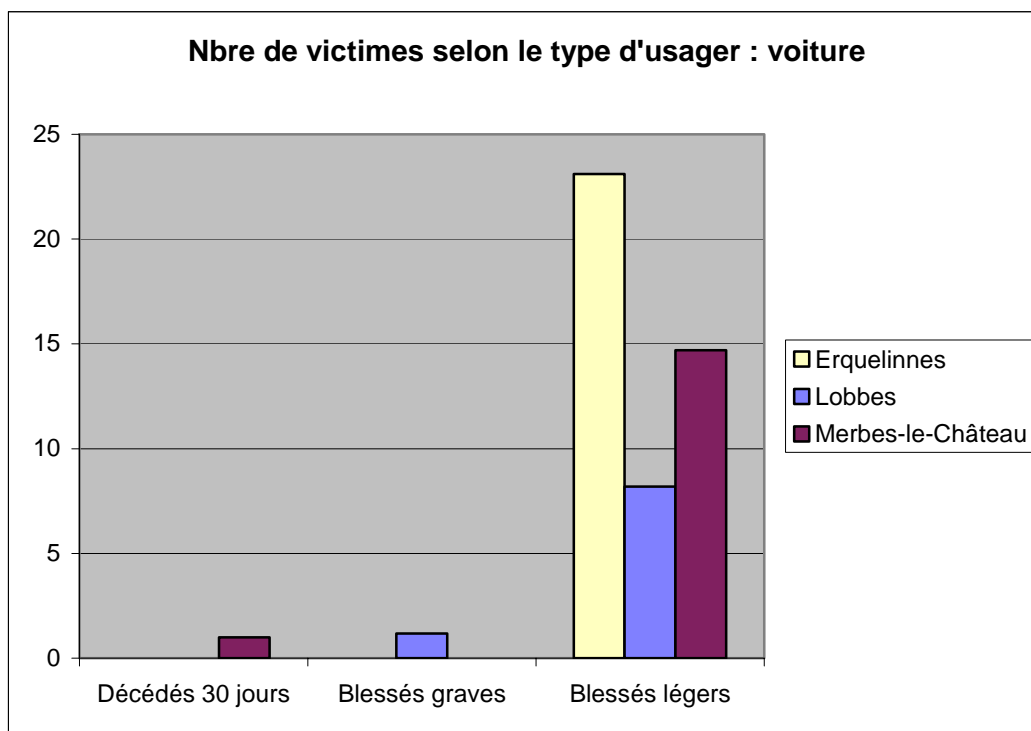


Figure 18 : Nombre de victimes selon le type d'usager : voiture (Source : INS)

La répartition des victimes lourdes en 2006 est la suivante :

	Décédés 30 jours	Blessés graves
Voiture	1	1
Voiture mixte	0	2
Tracteur agricole	0	1
Moto > 400cc	0	1
Cyclomoteur A	0	1
Bicyclette	0	1
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>7</b>

Tableau 16 : Répartition des victimes lourdes (Source : INS)

Tableau récapitulatif des accidents par commune en 2007 :

	Lobbes	Merbes-le-Château	Erquelines	Total	%
Dommages matériels	37	30	86	153	50,33
Blessés	31	13	29	73	24,01
Dommages matériels+délit de fuite	19	10	40	69	22,70
Accident mortel	0	0	3	3	0,99
Collision en chaine	2	0	1	3	0,99
Blessés+délit de fuite	0	1	1	2	0,66
Véhicule immergé	0	1	0	1	0,33
Total	89	55	160	304	100,00
%	29,28	18,09	52,63		

Tableau 17 : Types d'accidents par commune (Source : Police LERMES)

### 8.1.3 Le contexte belge, régional et provincial

Nombre de victimes et d'accidents en Belgique, en région wallonne et en province de Hainaut :

Circonscription administrative	Nombre d'accidents	Nombre de victimes			
		Total	décédés 30 jours*	blessés graves	blessés légers
BELGIQUE	49.171	66.366	1.069	7.027	58.270
Région wallonne	13.644	18.889	503	2.209	16.177
Province de Hainaut	4.676	6.513	182	779	5.552

Tableau 18 : Nombre de victimes et d'accidents en Belgique, en région wallonne et en province de Hainaut (Source : INS)

Le nombre d'accidents en Région wallonne en 2006 représente 28% des accidents qui se sont produits sur le territoire belge. Le Hainaut totalise 34% des accidents survenus sur le territoire wallon. Les accidents dans les trois communes représentent 6,5% des accidents survenus dans le Hainaut en 2006.

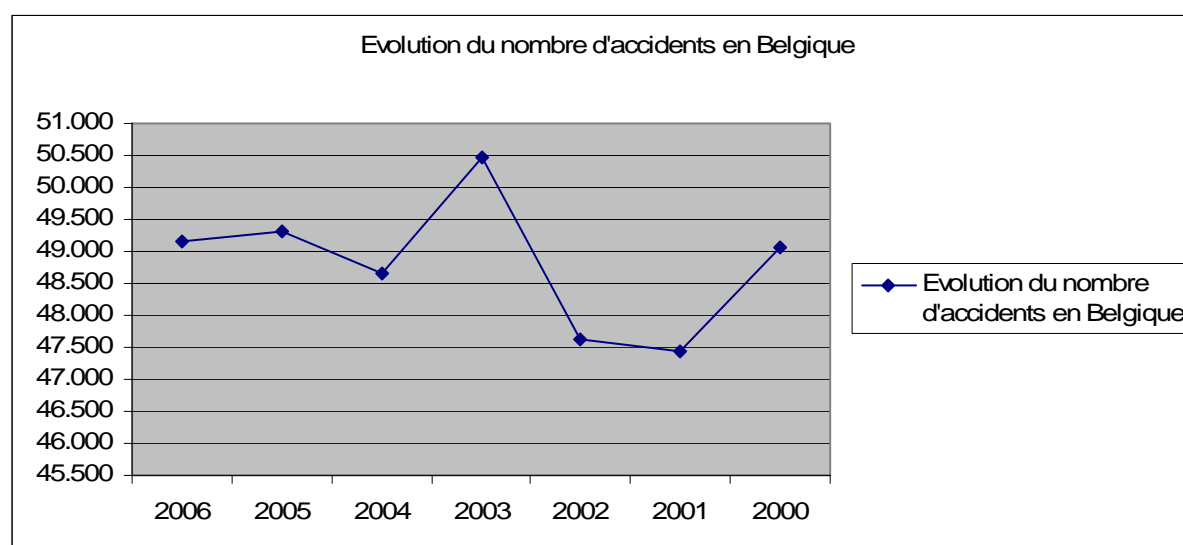


Figure 19 : Evolution du nombre d'accidents en Belgique (Source : Données INS)

## 8.2 Localisation des accidents

### Cf. Annexe 15 : Localisation des accidents

Grâce à la localisation des différents accidents, on a pu remarquer qu'un nombre important d'accidents ponctuels sont répartis sur l'ensemble des trois communes bien qu'Erquelines se démarque, mais c'est également la commune qui dispose d'un centre plus développé qui en fait un sous-pôle régional en matière d'activités commerciales et d'enseignement ce qui génère plus de mobilité.

Les artères problématiques et où un nombre supérieur d'accidents se produit sont principalement la N40 / Route de Mons, la rue d'Anderlues à Lobbes (surtout aux alentours des entrées et sorties de la N54) mais aussi la rue Albert 1<sup>er</sup> à Erquelines. Les deux premières sont très rectilignes et offrent des perspectives en ligne droite qui favorisent l'excès de vitesse tandis que la deuxième est très fréquentée, d'une part grâce aux nombreux commerces et d'autre part parce qu'elle est en connexion directe avec la France et connaît un trafic de transit important.

Sur les grands axes, c'est également sur l'axe constitué par la N40 qu'on rencontre les deux « points noirs » de la commune d'Erquelines qui sont le carrefour dit de « La Poule » et le virage à l'entrée de Montignies. Dans les quartiers, des accidents plus ponctuels se produisent mais ce n'est pas pour autant que les piétons y sont en sécurité. Dans les trois communes c'est d'ailleurs d'un sentiment d'insécurité que les habitants se plaignent le plus ainsi que de la vitesse excessive des véhicules.

En général, la vitesse excessive est souvent à l'origine de nombreux accidents notamment au droit de carrefours où les traversées se font difficilement. On notera que de nombreuses rues secondaires se connectent à des voiries primaires où le flux de trafic et parfois les vitesses provoquent des difficultés à s'insérer et des conflits qui parfois donnent lieu des accidents.

## 9. Modes doux

### 9.1 Les coupures et points de passages difficiles

#### 9.1.1 Les coupures les plus marquantes du territoire

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

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

- **les coupures « imperméables »**, franchissables en un nombre de points limités, à savoir les voies ferrées (en activité et non utilisées), traversables aux passages à niveau ou passages dénivelés. On rapprochera la N 40 de ce type de coupures. En effet, elle présente des coupures en certains points du territoire par sa caractéristique très routière mais demeure franchissable par les modes doux.

Ces coupures sont souvent assez insidieuses, car si elles demeurent franchissables partout en théorie, la vitesse et le volume du trafic motorisé réduisent souvent en pratique ces possibilités de traversée.

- **les coupures dues aux grands axes routiers.**

#### **Autres coupures**

Par ailleurs, d'autres effets de coupure ont été identifiés, plus ou moins marqués, par des éléments liés plus particulièrement aux activités humaines.

Ce sont :

- les franchissements de voies de chemin de fer
- les franchissements de routes principales
- les franchissements des cours d'eau

#### 9.1.2 Le relief

De manière général, le relief n'est pas très accidenté surtout dans le centre des communes mis à part pour Lobbes où des voiries pentues traversent son centre.

Globalement, le relief est favorable et acceptable à la pratique de la marche et/ou du vélo.

#### 9.1.3 La voie ferrée

##### **La ligne ferrée L130a : Charleroi-Sud – Erquelinnes**

Les traversées de voies de chemin de fer peuvent s'effectuer de plusieurs façons donc soit à niveau (passages à niveau), soit en-dessous de la voie via des tunnels, soit au-dessus de la voie via des ponts.

Tout au long de cette ligne de chemin de fer, un grand nombre de passages à niveau permettent d'avoir des traversées.

### ***Les anciennes voies de chemin de fer***

La ligne 108 relie Haine-Saint-Pierre à Erquelinnes mais seule la partie entre Haine-Saint-Pierre et Binche est encore en fonctionnement, la partie entre Binche et Erquelinnes ayant été mise hors service.

#### **9.1.4 Les voies structurantes**

En raison de la vitesse et de la densité du trafic qu'absorbent les routes du territoire d'étude leur traversée est parfois difficile pour les piétons ou les cyclistes, mais aussi pour les usagers motorisés.

Hors des carrefours ou des traversées régies par feux il est souvent quasiment impossible de traverser dans des conditions de sécurité acceptables. Hors zone urbaine cette difficulté se renforce d'autant plus que la vitesse des automobilistes est grande.

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

On peut relever quelques voies de ce genre à travers les trois communes :

#### ***La N 40***

Elle est un obstacle difficilement franchissable et représente une zone de danger pour les modes doux. Le danger est d'autant plus croissant lorsque cette nationale entre en contact avec des quartiers où la fonction résidentielle prédomine. Cette nationale, où un trafic important circule, possède un tracé rectiligne qui favorise les excès de vitesse, ce qui met d'autant plus les usagers faibles en de mauvaises conditions de sécurité.

#### ***La N55***

La N 55 qui traverse la commune de Merbes-le-Château présente des caractéristiques très routières à certains endroits et beaucoup moins à d'autres, notamment lors de la traversée du centre de Merbes. Le trafic y est important et les poids lourds y sont nombreux ce qui représente un danger d'une part sur sa partie rectiligne qui traverse Merbes-Sainte-Marie jusqu'au centre de Merbes où les vitesses pratiquées sont élevées et d'autre part dans le centre même de Merbes, le trafic restant le même et le type de profil routier changeant énormément, on passe donc d'une route rectiligne à de petites rues tortueuses où le trafic doit se faufiler au risque et péril des usagers faibles.



#### ***La N559 et la N59***



La N559 ainsi que la N59 traversent la commune de Lobbes, elles bordent toutes deux des habitations mais également des équipements en tout genre, ce qui signifie qu'elles sont donc en contact assez direct avec les modes doux. Pourtant, elles se révèlent être dangereuses à de nombreux endroits à cause du trafic qui y circule (engendré notamment par la proximité du zoning de Thuin – Lobbes), des vitesses exercées qui sont excessives et également du manque d'infrastructures pour les usagers faibles malgré la largeur confortable de ces voies.



### **La N561 et la N562**

La N561 traverse les communes de Fontaine-Valmont, Hante-Wihéries et Solre-sur-Sambre. Le trafic qu'elle supporte est moindre que sur les autres nationales mais elle reste néanmoins difficilement franchissable.

La N562 passe par Bienne-lez-Happart et par Merbes-Sainte-Marie. Elle possède le même profil que la N561. Mais on peut y noter la présence d'un renforcement de dispositifs au niveau de l'atelier d'import – export et du centre pour handicapés invitant les automobilistes à ralentir, ainsi que des passages pour piétons accompagnés de feux de signalisation permettant ainsi de stopper la circulation si besoin en est, et donc, de faciliter la traversée de cette route.

Très rares sont les voies qui possèdent les infrastructures nécessaires à la sécurité des modes doux. Les pistes cyclables sont quasiment inexistantes et les trottoirs sont très rares que ce soit sur ces nationales ou dans les autres rues qui constituent les communes.

## **9.2 Les déplacements piétons**

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

- **La marche utilitaire** est principalement liée à des déplacements contraints, tels qu'aller à l'école, faire des achats ou accomplir une démarche, dans un environnement proche, les distances maximales étant alors de l'ordre du kilomètre (soit 10 à 15 minutes de marche).
- **Les déplacements de loisirs**, c'est-à-dire la promenade ou la randonnée. En effet, l'aire d'études apparaît comme plutôt attractive pour cette activité.

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

- La distance à parcourir : la vitesse moyenne d'un piéton est faible, de l'ordre de 4 à 6 km/h, soit environ 1 km en 10 à 15 minutes.
- Les conditions environnementales : le confort des cheminements (revêtement, bruit, sécurité routière) est un élément important sur le choix de la marche comme mode de déplacement, seul ou en complément des transports en commun. L'insécurité réelle et/ou perçue sur beaucoup de voiries est dans ce cas dissuasive.

### 9.2.1 La marche urbaine

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

Outre le fait que les trottoirs ou accotements soient, ou non, revêtus, nous avons distingués deux critères essentiels de praticabilité que sont d'une part leur état global et d'autre part leur largeur praticable. Le relevé tient aussi compte de la présence d'aménagements modérateurs de vitesse présents et des arrêts de bus TEC.

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

#### *Les principaux problèmes rencontrés*

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

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

L'étroitesse, l'encombrement voire l'absence de trottoirs obligent les piétons à emprunter la chaussée, ce qui augmente l'exposition des piétons au risque d'accident ainsi que leur incommodité.

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

#### 9.2.1.1 Le centre d'Erquelinnes

Les rues du centre sont quasiment toutes pourvues de trottoirs. Sur les rues principales, les trottoirs ont une largeur confortable, comme sur la rue Albert 1<sup>er</sup> surtout au niveau de la gare et des commerces qui la bordent.

Mais, par contre, en ce qui concerne la plupart des rues, elles possèdent des trottoirs en très mauvais état et souvent étroits, certains se confondent presque avec la voirie carrossable tellement leur état de dégradation est avancé. En effet, le niveau des trottoirs est parfois le même que pour toute la voirie, ce qui met les piétons en danger. De plus, le manque de dispositifs de ralentisseurs est très important.



### 9.2.1.2 Le centre de Merbes-le-Château

Le centre de Merbes-le-Château a une taille restreinte et est composé de petites rues où les trottoirs sont étroits et en mauvais états. A certains endroits, l'espace consacré aux piétons possède différents revêtements qui se succèdent sans continuité avec des niveaux différents qui entravent le cheminement piétons.



Sur le reste de la commune, on peut souligner le manque de trottoirs, en effet, les piétons se déplacent souvent sur la chaussée, ce qui représente un danger évident.

On peut également noter l'absence de liaison entre le centre de Merbes-le-Château et Merbes-Sainte-Marie pour les usagers faibles.

### 9.2.1.3 Le centre de Lobbes

Les rares voies pourvues de trottoirs sont surtout les grandes voies comme la N559 qui traversent Lobbes et qui est bordée de trottoirs souvent trop étroits et en mauvais état. Le reste des rues ne possède que très rarement des trottoirs ou lorsqu'ils en ont, leur taille et leur état ne sont pas satisfaisants. En effet, la plupart des voiries et leurs abords sont anciens et n'ont pas été conçus pour une circulation automobile telle que nous la connaissons actuellement. L'absence de trottoirs, d'accotements ou de pistes cyclables éveille le sentiment d'insécurité des habitants.



## 9.2.2 La marche rurale et la marche de loisirs

Dans les villages, les principaux dangers trouvent essentiellement leur origine dans la vitesse excessive des automobilistes qui traversent les villages.

### 9.2.2.1 Les différentes promenades de loisirs

Outre le GR 129, la maison du tourisme du Val de Sambre et de Thudinie renseigne 14 (+ trois nouvelles balades créées sur Lobbes) promenades balisées de 1,5km à 21,5km.

#### Cf. Annexe 16 : Détails des balades

A Lobbes :

- *Au fil de Lobbes*
- *Circuit de Goderan*
- *Promenade de Landelin*
- *Promenade héroïque*
- *Circuit de la Thudinie*
- *Trois nouvelles ballades ont été créées dans le cadre du projet européen de développement touristique « Cœur de ville ».*

A Merbes-le-Château :

- *Promenade de l'éclusier*
- *Promenade des batelières*
- *Promenade des Carmes*

A Erquelines :

- *Chemins de terre et de Sambre*
- *Promenade de la Haute Sambre*
- *Au bord de la Hantes*



### 9.2.2.2 Principales caractéristiques

Les promenades sont balisées. Elles empruntent des routes champêtres, des sentiers et des rues de la commune.

Ces promenades proposent de rejoindre de nombreux éléments pittoresques et/ou patrimoniaux, des monuments historiques ou bien encore des points de vue. On notera également que la commune possède de nombreux chemins et sentiers (repris dans la carte ci-après) qui permettraient de favoriser les circulations douces.

Ils sont un potentiel qui permettrait de créer un réseau organisé et cohérent de voies douces dédiées aux déplacements piétons et vélos.

On notera que ces balades mais aussi les sentiers et routes champêtres sont empruntées par des quads. La question de cette « cohabitation » devra être examinée.

Carte des promenades :

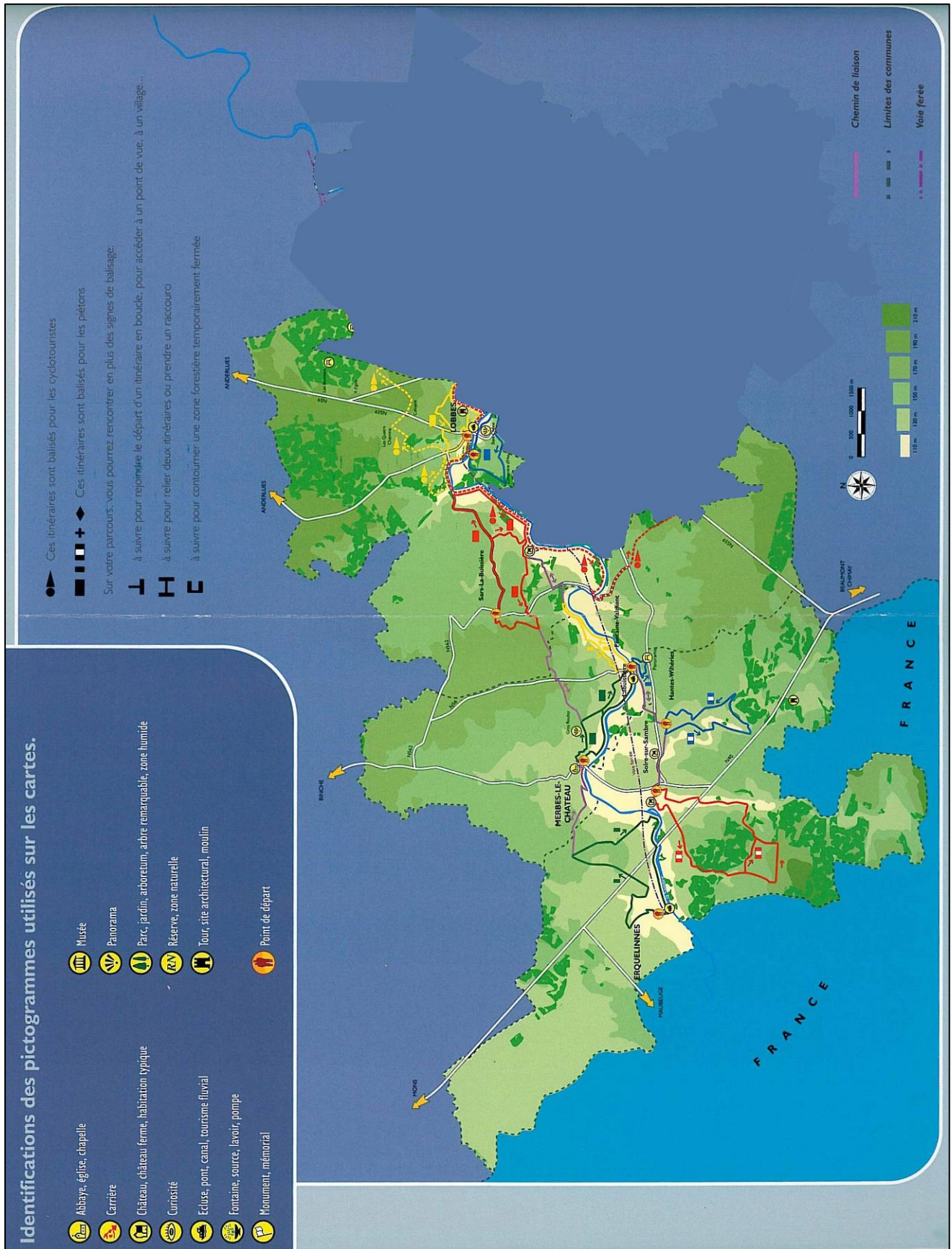


Figure 20 : Carte des balades (Source : Topoguide : Guide des promenades de la Haute Sambre)

### 9.2.3 La mobilité des PMR

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

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

Dans le cadre du recensement des aménagements piétons, et ultérieurement des propositions, la problématique des PMR a été prise en considération. Elle a montré d'importantes lacunes, aussi bien sur le territoire d'Erquelinnes que de Merbes-le-Château ou encore de Lobbes.

**Les aménagements pour les PMR sont quasi inexistants sur l'ensemble des trois communes.**

#### 9.2.3.1 Le centre d'Erquelinnes

Le centre d'Erquelinnes présente une situation contrastée. En effet, les nouveaux aménagements réalisés notamment aux alentours de la gare et la rue Albert ler présentent des aménagements satisfaisants pour les PMR : largeur des trottoirs, abaissement des trottoirs, lignes de guidage, stationnement PMR correctement formalisé sur la voirie...

Sur Albert ler, les trottoirs assez larges pour être confortables mais ne bénéficient pas de la systématisation des abaissements de trottoirs aux niveaux des traversées ni d'aménagement type guidage.

D'autre part, les trottoirs et l'espace public sur le reste de la commune n'est pas satisfaisant pour les PMR : manque d'espace (entre autre du aux profils des voiries), revêtements en mauvais état, encombrement des espaces trottoirs.



**Photo 1 : Des conditions de déplacements contrastées dans le centre d'Erquelinnes.**

En cohérence avec les aménagements mis en œuvre dans le quartier de la gare, des améliorations sont à envisager sur d'autres voiries.

Dans l'axe principal qu'est la rue Albert Ier deux places de stationnement PMR ont été recensées : devant la gare et dans la poche de stationnement en entrée de ville

### 9.2.3.2 Le centre de Lobbes

Le centre de Lobbes pâtit de la configuration accidenté de son relief qui est un obstacle à la facilitation des déplacements.

On évoquera ici l'escalier magnifique accédant à la Collégiale mais qui n'est pas accessible par tous.

L'opération « Cœur de Ville » a d'ailleurs apporté des améliorations pour les PMR : les aménagements autour de la Collégiale en sont témoins.

Le reste des voiries de la commune présente une situation peu enviable pour les PMR : largeur insuffisante, revêtements en mauvais état, encombrement des espaces trottoirs par du stationnement, ....

Des améliorations sont donc à apporter.



**Photo 2 : Si les aménagements de « Cœur de Ville » à Lobbes apportent une première réponse à la mobilité PMR, des efforts doivent encore être faits pour assurer la mobilité PMR au sein de la commune.**

Dans le centre de Lobbes, des places de stationnement dédiées aux PMR ont été recensées à côté de la gare et de la Maison communale (2-3 places).

On notera par ailleurs qu'une poche de stationnement à proximité immédiate de l'entrée de la clinique a été dédiée au stationnement handicapé.

### 9.2.3.3 Le centre de Merbes-le-Château

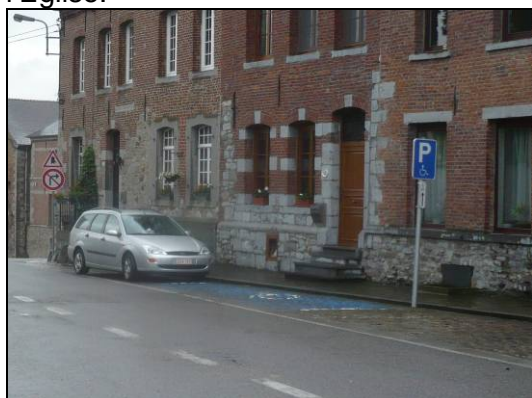
Les larges trottoirs de la rue de la Place pourraient accueillir des trottoirs confortables et adaptés aux PMR mais ces derniers sont occupés par du stationnement. Les voiries étroites connaissent des trottoirs quasi inexistantes et où la place dédiée aux stationnements a la part belle comme dans les rues Notre-Dame ou Saint-Martin.

Dans la majorité des rues donnant accès à la Maison Communale l'espace public doit être amélioré pour la mobilité des PMR.



Photo 3 : Merbes-le-Château une situation qui est améliorable.

4 places de stationnement PMR ont été recensées dans les principales poches de stationnement du centre ville : rue Maroteau, rue de la Place, place de l'Eglise et parvis de l'Eglise.





## 9.3 Les déplacements à vélo

### 9.3.1 Les schémas cyclables existants

Trois itinéraires cyclables (9, 11 et 12) font partie du Schéma Directeur Cyclable des voiries régionales de la Direction de Charleroi.

Le schéma directeur dont font partie ces trois itinéraires a été élaboré de façon à constituer un réseau cyclable maillé et cohérent suivant les routes régionales de la direction de Charleroi. 17 itinéraires ont été proposés à travers différentes communes dépendantes de Charleroi.

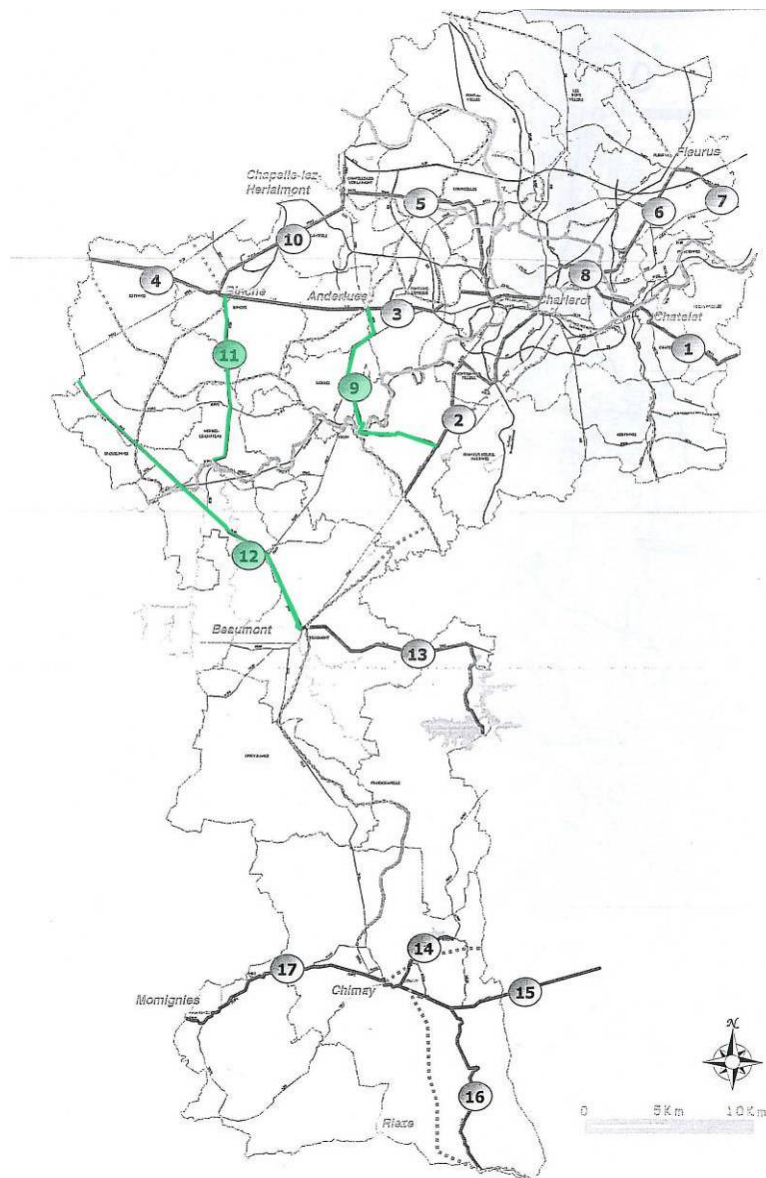


Figure 21 : Itinéraires du schéma directeur réseau cyclable des voiries régionales de la direction de Charleroi

L'itinéraire 9 (Anderlues-Thuin) traverse Lobbes. Elle permet en outre de relier la N90 au Ravel 3.

L'itinéraire 11 (Binche - Direction N40) passe par la commune de Merbes-le-Château.

L'itinéraire 12 relie Givry à Beaumont et passe par Erquelinnes notamment par Montignies-Saint-Christophe.

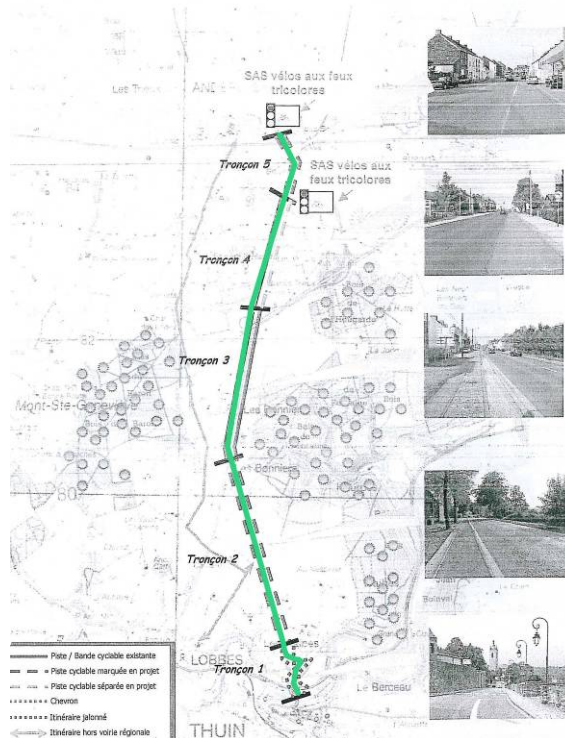


Figure 22 : Itinéraire 9 du schéma directeur cyclable

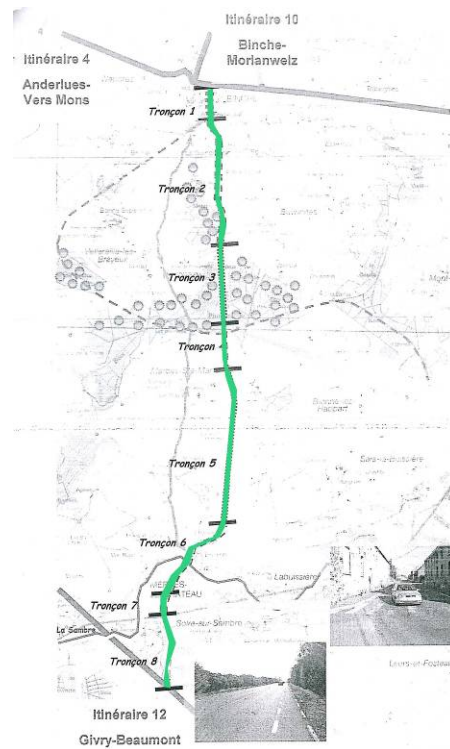


Figure 23 : Itinéraire 11 du schéma directeur cyclable

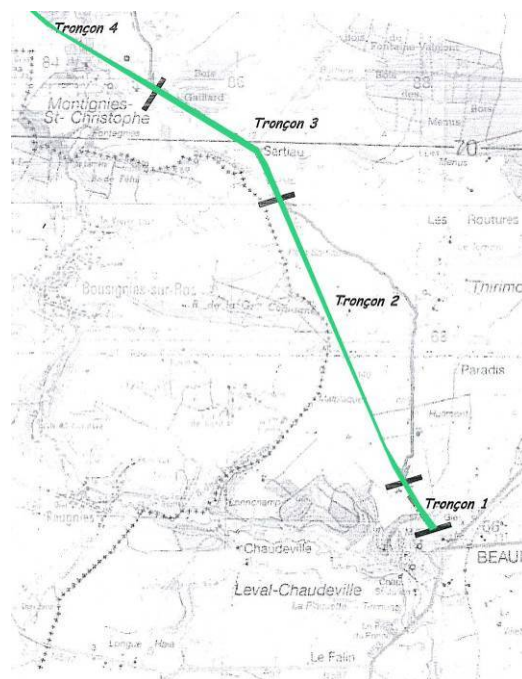


Figure 24 : Itinéraire 12 du schéma directeur cyclable

### 9.3.2 Le RAVeL

C'est le RAVeL 3 qui parcourt l'ensemble des 3 communes. Son point de départ se fait à la frontière française sur le chemin de halage, du côté gauche de la Sambre. C'est en longeant la Sambre que le RAVeL arrive à Merbes-le-Château et continue ensuite vers Lobbes.



Figure 25 : Parcours du RAVeL à travers les trois communes (Source : <http://cartopro1.wallonie.be/PortailRAVeL>)

## Communes d'Erquelinnes, Lobbes et Merbes-le-Château

Le schéma du RAVeL prévoit la création de nouveaux tronçons notamment le long de l'ancienne ligne de chemin de fer 108, toujours au départ d'Erquelinnes en direction de Binche. Un autre tronçon est prévu entre Lobbes et Fauroeux, le long de la ligne 109-1. Le croisement entre les lignes 108 et 109-1 constitue un nœud ferroviaire qui permettrait de faire une liaison entre ces différents tronçons.

Il faut noter, que le projet de la N54 entre en conflit avec le tracé de la L109.

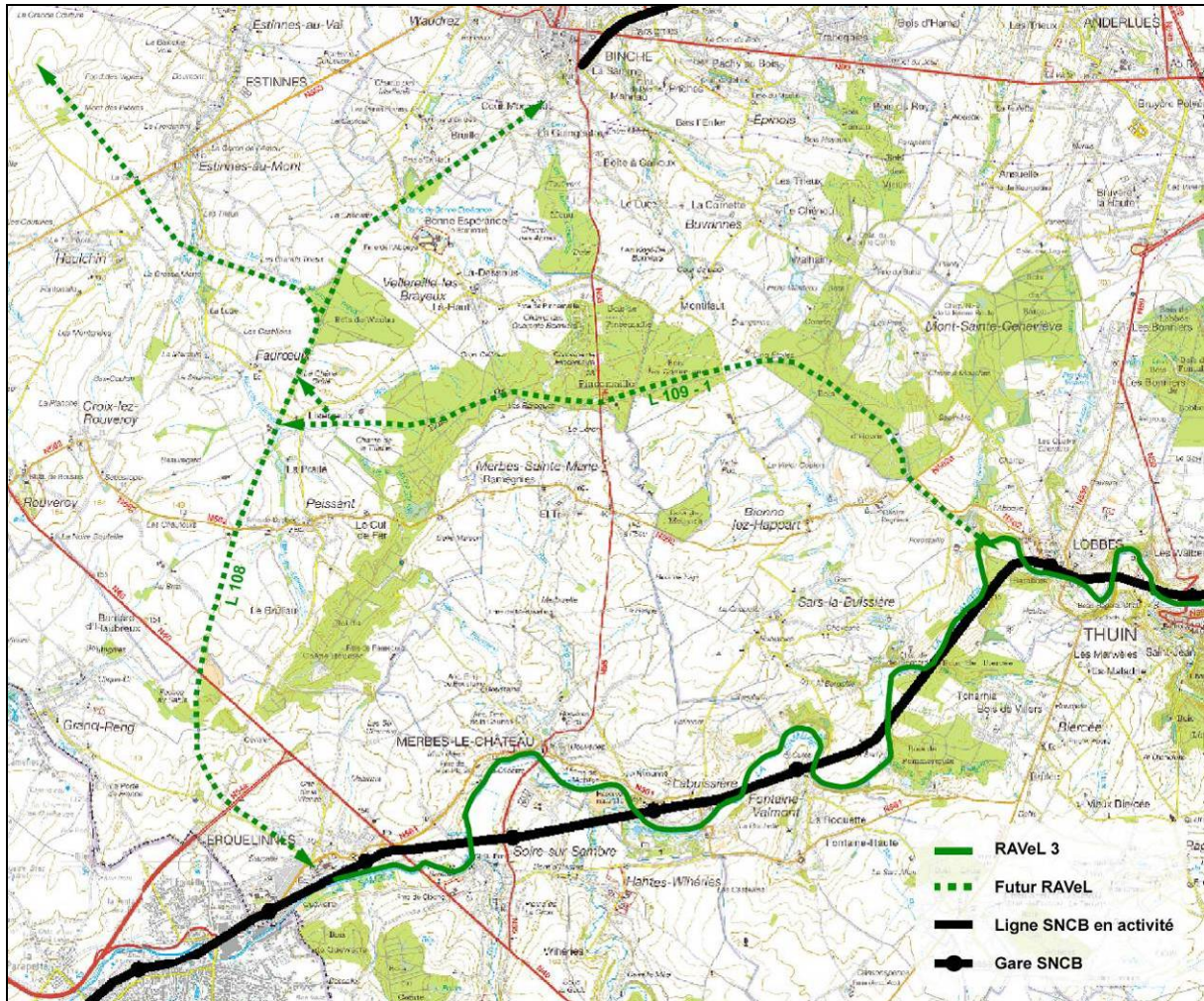
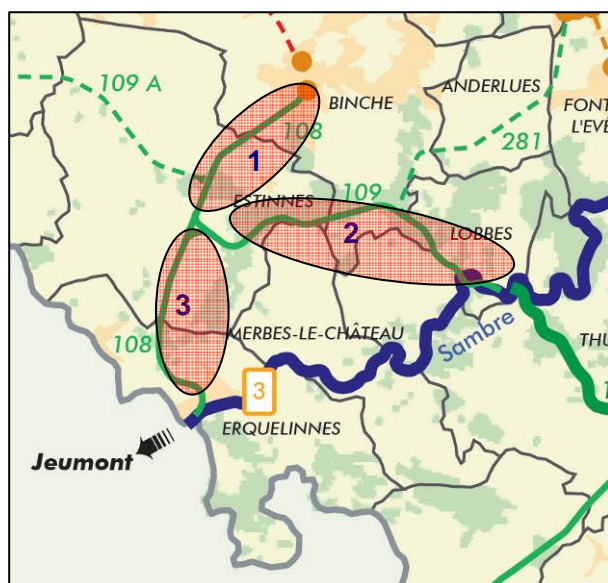


Figure 26 : RAVeL existant et futur

Ce nouveau réseau se raccroche au RAVeL 3 à Erquelinnes ainsi qu'à Lobbes, ce qui permet de liasonner les futures parties avec celle qui existe et de boucler le réseau autour des trois communes.

Phasage prévu pour l'élaboration des nouveaux tronçons :



Dans le budget 2008 est prévu le tronçon de la ligne 108 « Binche – Fauroeux » (1) ainsi que celui de la ligne 109-1 « Lobbes – Fauroeux » (2) qui passe par le nord de Merbes-Sainte-Marie.

Le tronçon de la ligne 108 entre Erquelinnes et Fauroeux (3) est planifié dans le budget 2009 tout comme la ligne 109A reliant Fauroeux à Estinnes.

La ligne 109-2 est quant à elle déjà bien entamée, ce tronçon est quasiment aménagé sur sa totalité, les travaux entre Froidchapelle et Sivry sont terminés, les travaux en cours se situent entre Sivry et Strée.

Figure 27 : Phasage du futur RAVeL

Le nouvelle partie du réseau cyclable de la ligne 108 débutera à la gare d'Erquelinnes, passera devant la future salle omnisport qui sera construite en bordure des voies de chemin de fer, elle poursuivra ensuite son chemin à côté de la rue du Port et traversera la rue Albert 1<sup>er</sup>, elle continuera ensuite jusqu'à Binche.



Figure 28 : Passage du RAVeL dans le centre d'Erquelinnes

## Communes d'Erquelinnes, Lobbes et Merbes-le-Château

La commune d'Erquelinnes dispose d'autres possibilités d'extension de son réseau de voie lentes notamment grâce à l'ancienne ligne de chemin de fer vicinal reliant Solre-sur-Sambre à Montignies-Saint-Christophe via Hantes-Wihéries. La commune souhaiterait améliorer cette voie qui est relativement praticable et utilisée par les vélos et les piétons.

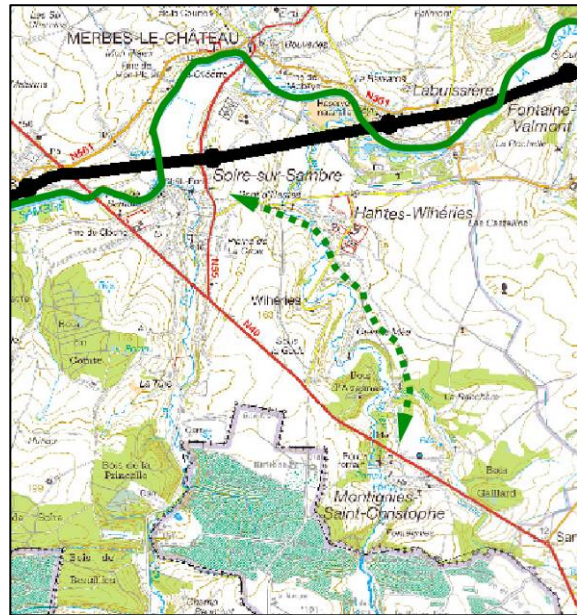


Figure 29 : Possibilités d'extension du réseau de voies lentes

La partie se situant sur le territoire de Lobbes débute au niveau de la gare et croise la Sambre dans son cheminement vers Merbes-Sainte-Marie.



Figure 30 : Passage du RAVeL sur la commune de Lobbes

### 9.3.3 Le réseau cyclable sur voiries communales

Les aménagements cyclables sur voiries communales sont à l'heure actuelle encore peu développés.

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

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

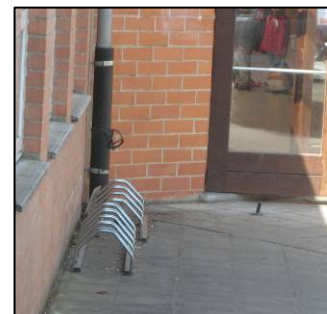
Au niveau local pourra se développer progressivement un réseau à double finalité, de promenade et utilitaire, en particulier orienté en fonction des déplacements de et vers l'école, vers les pôles principaux de transports publics (intermodalité) et reliant les différents villages.

### 9.3.4 Les stationnements vélo

Il n'existe pas véritablement de stationnement vélo à travers les trois communes hormis ceux qui sont présents dans toutes les gares mis à part dans celle d'Erquelinnes-village.



On retrouve également du stationnement dans certaines écoles comme à Lobbes (école communale de la rue des Ecoles)



### 9.3.5 Synthèse

De manière générale, l'ensemble des trois communes semblent manquer d'infrastructures nécessaires à la bonne sécurité des modes doux. Le manque de trottoir ou les trottoirs en mauvais état parcourent l'ensemble des territoires. C'est également le cas des pistes cyclables qui sont très peu nombreuses. De plus, mis à part dans les aménagements très récents, les PMR n'ont aucune facilité, les déplacements leur sont donc d'autant plus difficiles.

Beaucoup de centres sont traversés par des voies au profil assez routier ou même lorsque le profil ne l'est pas le trafic l'est (nombreux poids lourds) ce qui met les usagers faibles en réelle insécurité et devrait d'autant plus favoriser la mise en place d'éléments permettant aux piétons et aux cyclistes de circuler plus sereinement.

On peut néanmoins relever les nombreux chemins et sentiers qui sont un véritable potentiel pour l'ensemble des trois communes à conditions que les connexions entre ceux-ci soient rendues possibles, ce qui pourrait créer un véritable réseau permettant à tous les usagers faibles de parcourir le territoire en toute sécurité, ce qui bénéficierait à tous les habitants mais également aux visiteurs qui, en plus du réseau RAVeL existant, pourraient découvrir les multiples recoins et paysages que le territoire a à leur offrir.

## 9.4 Le diagnostic des écoles

Cf. Chapitre « Enseignement » et annexe 3



## Annexes

Cf. Annexe 1 : Pôles générateurs de mobilité .....	19
Cf. Annexe 2 : Localisation des écoles → se reporter à l'annexe 1 « pôles générateurs de mobilité » .....	24
Cf. Annexe 3 : Analyse des abords d'écoles .....	25
Cf. Annexe 4 : Détail des lignes du TEC .....	51
Cf. Annexe 5 : Carte résumant les points d'intermodalité à conforter ou à développer .....	71
Cf. Annexe 6 : Carte-Hiérarchie du réseau viaire .....	76
Cf. Annexe 7 : Synopsis-synthèse pour l'ensemble des entités .....	77
Cf. Annexe 8 : Carte-Hiérarchie du réseau et tracés projetés de la N54 .....	88
Cf. annexe 9 : Carte des flux journaliers .....	90
Cf. annexe 10 : Carte de l'évolution des flux journaliers entre 2002 et 2007. ....	91
Cf. Annexe 11 : Flux journaliers HPM (heure pointe matin) .....	103
Cf. Annexe 12 : Flux journaliers HPS (heure pointe soir) .....	103
Cf. Annexe 13 : Flux journaliers poids lourds .....	104
Cf. Annexe 14 : Les dysfonctionnements viaires sur les trois communes .....	107
Cf. Annexe 15 : Localisation des accidents .....	126
Cf. Annexe 16 : Détails des balades .....	132



**agora**  
E T U D E S

urbanisme  
environnement  
planification  
mobilité  
espace public