

Table des matières

INTRODUCTION	3
1. LES 4 COMMUNES DANS LEUR ENVIRONNEMENT	4
1.1. Vue d'ensemble sur le Brabant	4
1.2. Projets majeurs	6
2. CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE.....	10
2.1. La population	10
2.2. Les activités et les emplois	16
2.3. Conclusions	19
3. LES MIGRATIONS QUOTIDIENNES	20
3.1. Trajets domicile –travail	20
3.2. Synthèse domicile-école	21
4. CIRCULATION AUTO	23
4.1. Structure et hiérarchie du réseau	23
4.2. Charge du réseau routier	33
4.3. Transport de marchandises et flux poids lourds	37
4.4. Charroi agricole	39
4.5. Dysfonctionnements du réseau routier	40
5. STATIONNEMENT	43
5.1. Stationnement automobile.....	43
5.2. Stationnement des poids lourds	49
5.3. Facilités pour le Covoiturage	49
6. SÉCURITÉ ROUTIÈRE	50
6.1. Les statistiques d'accidents	50
6.2. Observations et avis recueillis	57
6.3. Les vitesses	60
7. LES TRANSPORTS PUBLICS	66
7.1. Le chemin de fer	66
7.2. Le transport public routier (TEC)	75
7.3. synthèse sur les transports publics	87
7.4. L'Intermodalité.....	88
8. CIRCULATION À VÉLO.....	90
8.1. Réseau cyclable existant	90
8.2. rues à sens unique limité (SUL)	94
8.3. Parkings vélos	95
8.4. Projets.....	95
9. CIRCULATION PIÉTONNE	97
9.1. Situation actuelle et projets	97
9.2. Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.....	101
10. LES ÉCOLES	102
10.1. Introduction.....	102
10.2. Enquête PDS – général.....	102
10.3. Fiches écoles.....	103

Liste des cartes en annexe

04 – 1 : Hiérarchie existante de droit

04 – 2 : Hiérarchie existante de fait

04 – 3 : Limitations de vitesse

04 – 4 : Disfonctionnements

04 – 5 : Limitations de tonnage - Orp-Jauche

06 – 1 : Sécurité routière - Orp-Jauche

06 – 2 : Sécurité routière - Hélécine - Lincent

06 – 3 : Sécurité routière - Ramillies

08 – 1 : Aménagements vélos

10 – 1 : Localisation des écoles - Orp-Jauche

10 – 2 : Localisation des écoles - Hélécine - Lincent

10 – 3 : Localisation des écoles - Ramillies

INTRODUCTION

Déroulement de la mission

L'objet de la première phase de l'élaboration du PICM est de décrire la situation existante en matière de mobilité dans les quatre communes de Lincet, Hélécin, Orp-Jauche et Ramillies (Mobi L-H-O-R).

Dans la deuxième phase d'élaboration du PICM, on définira des objectifs à viser pour résoudre les problèmes qui se posent actuellement et influencer progressivement la mobilité dans le sens d'un développement plus soutenable.

Enfin, la troisième phase traduira les objectifs et options en actions concrètes qui constitueront le plan d'action. PICM = plan d'action.

Ce rapport

Le présent rapport s'intéresse d'abord aux causes des déplacements. En effet, l'aménagement du territoire et le contexte socio-économique dans les quatre communes ainsi que leur environnement (autres communes, pôles d'emploi, ...) sont des facteurs déterminants de la mobilité. Leur évolution déterminera largement celle de la mobilité et doit donc être prise en considération également.

Le rapport décrit ensuite le fonctionnement des différents modes de déplacement, à l'échelle supra communale et dans chaque commune, allant du général au local.

La sécurité routière est une matière transversale qui fait l'objet d'un chapitre distinct.

Les écoles (uniquement maternelles et primaires dans l'espace Mobilhor) font également l'objet d'un chapitre spécifique car les cas se ressemblent souvent et ils appellent des actions similaires. Les déplacements domicile-école effectués en voiture contribuent à l'encombrement des routes et des rues le matin, avec les incidences que l'on sait sur l'environnement et sur les autres modes de déplacement (piétons et cyclistes).

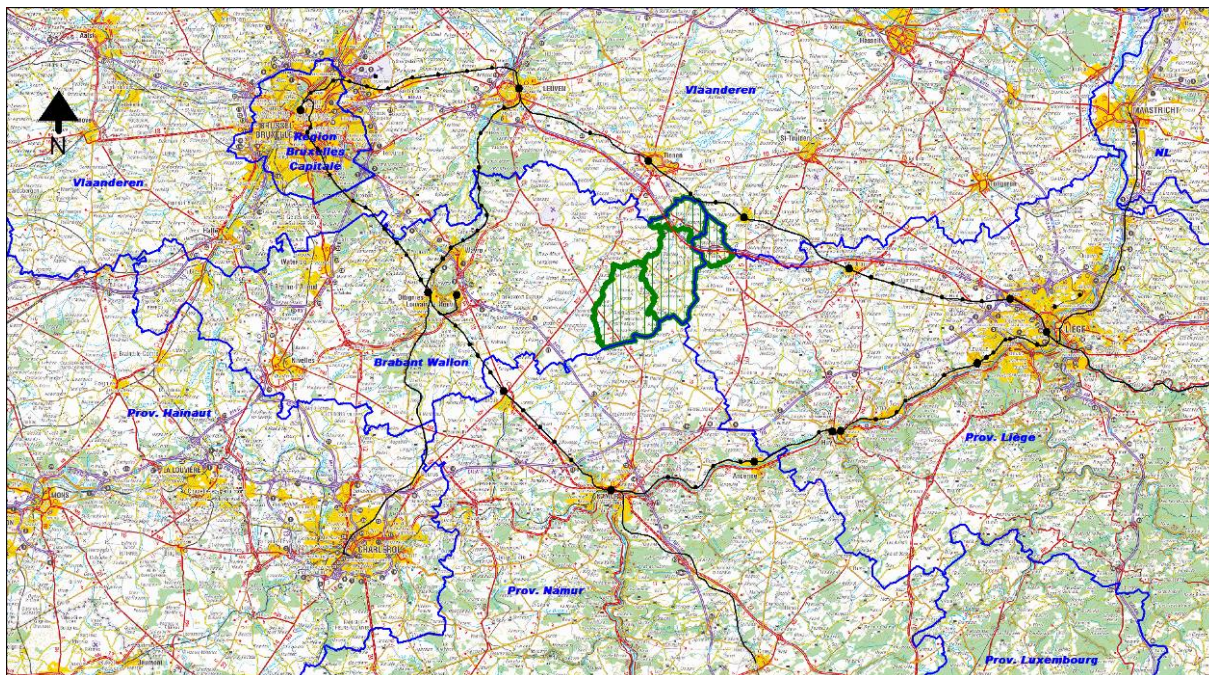
Un texte et des cartes

Le dossier se compose d'un fascicule texte et d'un fascicule de cartes au format A3 (reproductible en A4). Les cartes sont numérotées en référence au numéro du chapitre auxquelles elles se réfèrent.

1. LES 4 COMMUNES DANS LEUR ENVIRONNEMENT

1.1. VUE D'ENSEMBLE SUR LE BRABANT

A la frange des provinces de Liège et du Brabant wallon, en bordure de la Flandre, le territoire des quatre communes de Lincen, d'Hélécine, d'Orp-Jauche et de Ramillies est finalement assez éloigné de la plupart des pôles wallons et du pôle bruxellois.



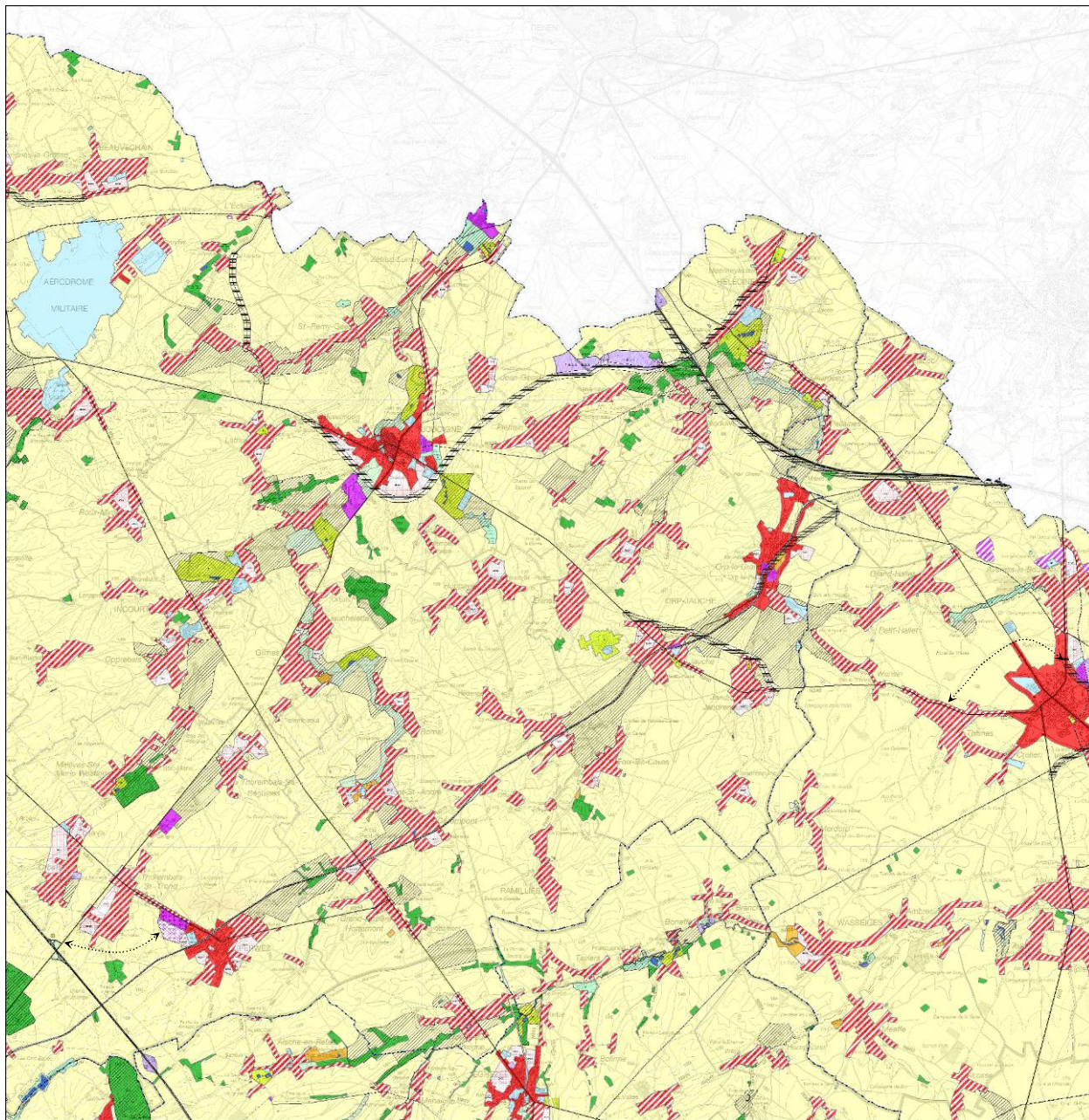
Depuis la suppression des deux voies ferrées N° 147 (Auvelais – Fleurus – Gembloux – Landen) et N° 142 (Namur – Eghezée – Jodoigne – Tirlemont) de la « Croix de Hesbaye », ces communes ne bénéficient plus d'une desserte ferroviaire sur leur territoire. Ramillies et le sud d'Orp-Jauche sont ainsi plus proches des gares de Gembloux et de Louvain-la-Neuve, distantes de 15 à 20 km au minimum, tandis que le nord, en particulier Hélécine et Lincen, se rabattent plus aisément sur les gares de Tirlemont et Landen. Le passage du TGV le long de l'autoroute s'effectue bien entendu sans arrêt sur le territoire, et le maintien des conditions propices à la grande vitesse impose l'absence d'arrêts intermédiaires.

L'organisation du réseau routier régional contribue à cet isolement relatif, car les voiries régionales principales N29 Gembloux – Jodoigne – Tirlemont, N91 Namur – Eghezée – Hamme- Mille – Leuven ou encore N64 Huy – Hannut – Tirlemont ne conduisent pas directement vers le centre du Brabant wallon ou vers Bruxelles.

Côté nord, l'autoroute A3 – E40 Bruxelles – Liège assure une liaison performante vers ces deux centres. Toutefois l'accessibilité aux heures de pointe est fort dépendante de la congestion routière, de plus en plus fréquente et de plus en plus longue aux heures de pointe, surtout à Bruxelles.

Côté sud, c'est l'autoroute A4 - E411 qui assure les liaisons rapides vers Bruxelles – Wavre / Ottignies / Louvain-la-Neuve et Namur., avec les mêmes contraintes.

En dépit de cette accessibilité mitigée vers les grands pôles économiques, le territoire de **Mobilhor**¹ se développe rapidement sur le plan résidentiel. La disponibilité de terrains relativement bon marché surtout en comparaison avec le centre du Brabant wallon, le cadre de vie rural attractif, et un certain art de vivre motivent beaucoup de jeunes couples à s'installer dans cette région.



Extrait du Plan de Secteur montrant la dispersion des zones d'habitat (rouge plein) et zones d'habitat à caractère rural (rouge strié).

Ce choix entraîne une grande dépendance à la voiture individuelle. De fait, rejoindre la plupart des équipements (commerces, services, écoles, ...) et les grandes lignes de transport public requiert un déplacement que les modes doux, marche et vélo, ne peuvent souvent pas assurer.

¹ Mobi LHOR = mobilité à Lincet, Hélécine, Orp-Jauche et Ramillies

Dès lors, les petites voiries rurales communales, et le réseau régional et provincial de distribution fine recueillent tous les flux. Même les chemins agricoles de remembrement ne sont plus épargnés.

1.2. PROJETS MAJEURS

1.2.1 Réseau routier

Axe est-ouest

Tout comme une grande partie du territoire du Brabant wallon, l'aire Mobilhor est caractérisée par une forte demande de déplacements est-ouest, et une quasi absence d'infrastructures routières et ferroviaires correspondant à cette demande.

On constate ainsi un rôle émergent de « dorsale » qui se focalise sur la route provinciale N240 – Hannut – Jauche – Jodoigne – Grez-Doiceau – Wavre. Cet axe ne dispose pas de réels aménagements pour accueillir un trafic très soutenu, et comporte de nombreuses traversées d'agglomération :

- Hannut
- Jauche
- Jodoigne
- Grez (N240) + Gastuche – Wavre (N 268)

Plusieurs projets de contournement, a priori indépendants dans leur processus de décision, visent à optimiser les traversées d'agglomération. On distingue ainsi d'ouest en est :

- Le contournement nord de Wavre : c'est un projet qui s'intègre dans le plan de mobilité local, et dispose de l'appui des autorités communales et de la Direction des Routes ;
- La traversée de Grez-Doiceau, où une forte modération du trafic au centre est prévue dans l'espoir que le trafic se reporte sur la N91 par Hamme-Mille et ensuite la N25 ; une option de contournement a été évoquée dans le cadre du PCM, mais elle ne rencontre pas l'adhésion ;
- La traversée de Jodoigne, avec un contournement par le sud, et éventuelle prolongation au nord de Piétrain vers l'échangeur d'Hélécine. Le sort de la partie est de ce projet semble lié à celui de la zone d'activités économiques de Hélécine / Jodoigne / Orp-Jauche, la réalisation de l'un se concevant difficilement sans la réalisation de l'autre. Dès lors, on peut qualifier cette seconde partie de contournement comme incertaine. Par ailleurs, l'étude du PCM de Jodoigne avait également évoqué un tracé nord-sud déchargeant la N29 en lieu et place de l'option par Piétrain.
- La traversée de Jauche : le plan de secteur garde actuellement une trace d'un projet de contournement par le nord des villages de Jauche et de Jandrain. Toutefois, ce projet semble avoir perdu toute actualité.
- Le contournement de Hannut : réalisé côté est et nord, ce contournement vient d'être prolongé vers la N240, et il pourrait générer un trafic amplifié en direction de Jauche et Jodoigne.

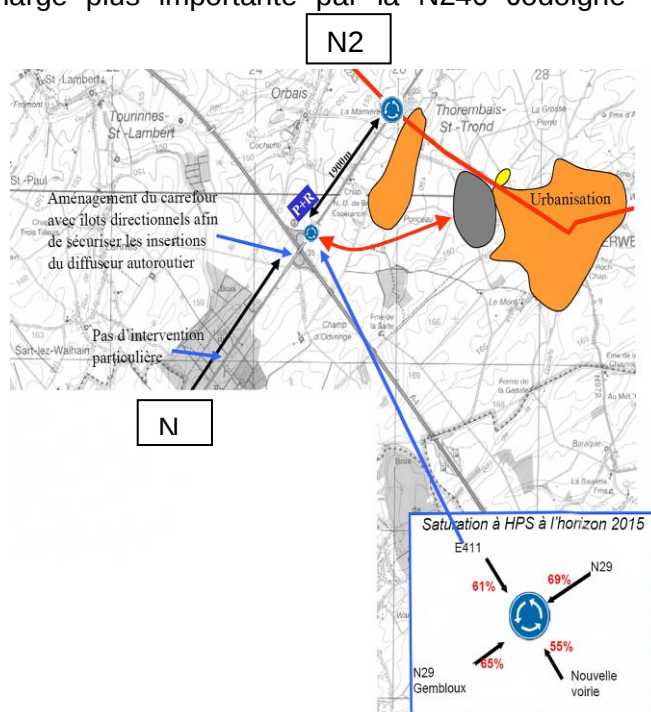
Dans le contexte politique et administratif actuel, aucun de ces projets ne semble devoir être réalisé à très court terme, sauf peut-être le contournement nord de Hannut. Les dossiers de Wavre et Jodoigne bénéficient d'un certain soutien, mais aucune décision politique n'est attendue à court terme, compte tenu des contraintes budgétaires de la Région. Une réalisation à moyen ou long terme (soit entre 2011 et 2020) est cependant possible. Pour Grez-Doiceau et Jauche, il semblerait que même une réalisation à plus ou moins long terme ne soit pas à l'ordre du jour.

N29

L'accès par la N29 à l'autoroute est aujourd'hui contraint par la congestion se formant à Thorembais-Saint-Trond à l'approche du giratoire de la N243. Ce giratoire recueille les flux issus de Ramillies, Eghezée et Perwez par le sud-est, et Jodoigne et Incourt par le nord-est. Le mouvement depuis Perwez étant prioritaire au mouvement depuis Jodoigne, l'accumulation de files est surtout marquée sur ce segment, et conduit notamment à des trafics parasites à travers Dongelberg et Incourt, mais aussi une charge plus importante par la N240 Jodoigne – Beauvechain – Grez.

La solution préconisée dans le PICM de Chastre – Gembloux – Perwez – Sombreffe et Walhain est celle d'un nouveau maillon routier reliant l'échangeur de Thorembais au parc industriel de Perwez, ce qui soulagerait le giratoire de Thorembais et lui rendrait sa fluidité.

Ceci devrait également permettre de récupérer une partie du trafic de fuite passant par la N240 en direction de Wavre.



Raccordement E40

À Hélécinne, une entreprise jouxte l'aire de repos de l'autoroute. Il existe un projet d'assurer son raccordement à l'autoroute (sens vers Bruxelles uniquement) en officialisant un demi-échangeur en connexion avec la N64, qui éviterait aux camions de devoir traverser Hélécinne pour prendre l'autoroute.



1.2.2 Transports en commun

Train

Aucun grand projet de type infrastructure TC n'est à prévoir pour le moment sur le territoire Mobilhor.

La réalisation du RER (quasi terminée sur la ligne 36 Bruxelles – Leuven et en cours sur la ligne 161 Ottignies – Bruxelles) apportera surtout de meilleures relations au sein de la zone RER elle-même, c'est-à-dire dans un rayon de 30 à 40 km autour de Bruxelles. Un impact positif est possible sous la forme de trains IC ou P plus réguliers et plus rapides depuis les gares de Gembloux et d'Ottignies.

Sur la ligne 36 Liège – Waremme – Landen – Tirlemont – Leuven – Bruxelles, l'impact est même plutôt négatif, car les améliorations sont valorisées sur la ligne à grande vitesse Leuven – Ans, tandis que la qualité de service sur l'ancienne ligne ne bénéficie plus d'améliorations.

Bus

L'amélioration des services bus est beaucoup moins liée à la réalisation d'infrastructures, surtout en milieu rural.

Les projets portent plus sur l'exploitation. Compte tenu de la faible densité d'occupation du territoire dans l'est du Brabant wallon on identifie peu de projets. Néanmoins on peut mentionner :

- L'amélioration constante des services du rapido 1 Jodoigne – Louvain-la-Neuve – Ottignies
- L'essai d'exploitation du rapido Jodoigne – Tirlemont
- Le bus 33 Eghezée – Gistoux – Louvain-la-Neuve.

Ces trois projets ne desservent pas directement le territoire Mobilhor, mais peuvent être d'un apport significatif par rabattement, voire par prolongation occasionnelle de leur trajet.

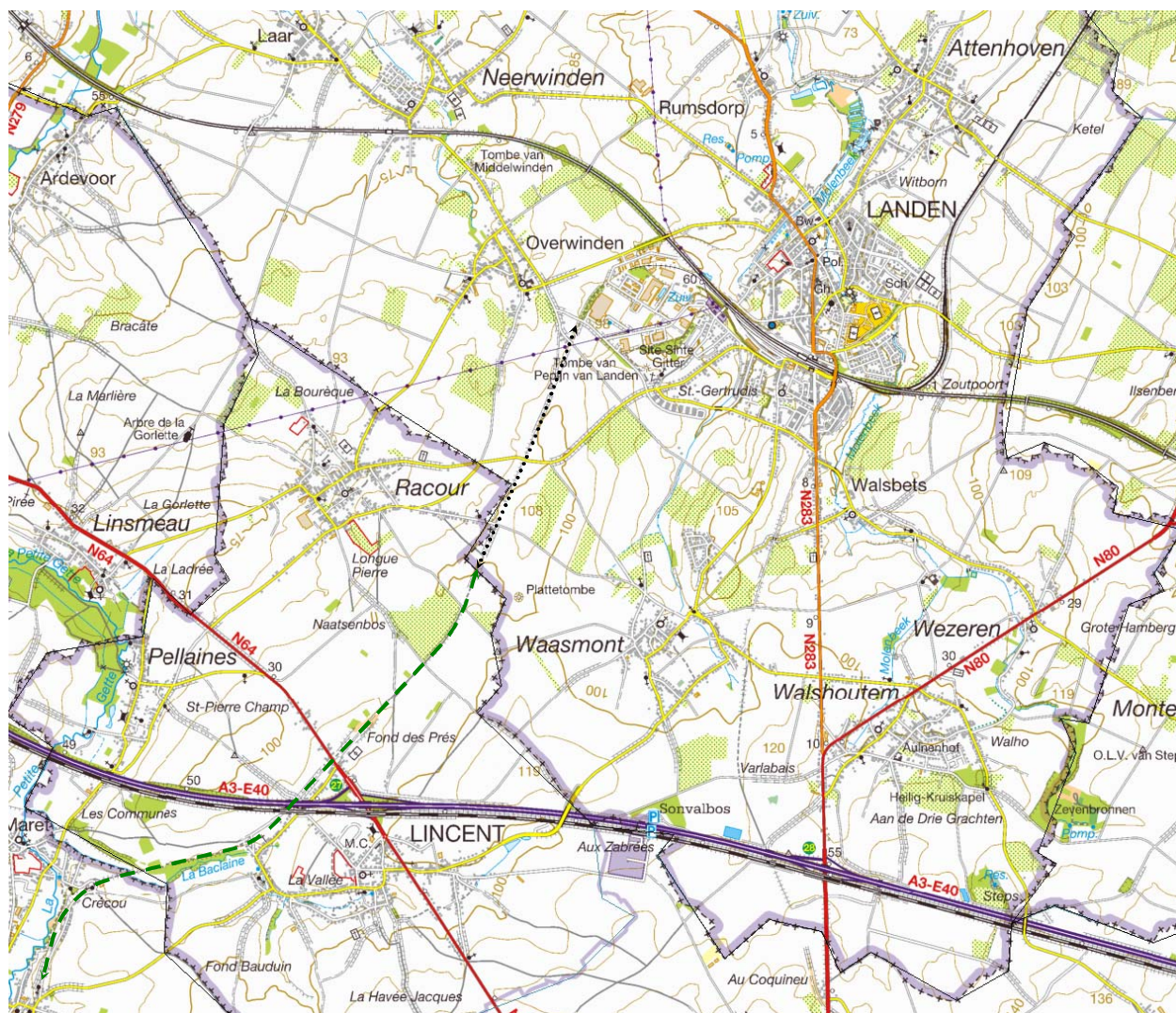
Par contre aucun projet n'est envisagé concernant une desserte plus directe vers Nivelles ou le centre et l'ouest du Brabant wallon.

1.2.3 Modes doux

RAVeL

Les projets en cours portent principalement sur l'achèvement des tronçons manquants du RAVeL 147 entre Ramillies et Lincent, dont la réalisation est quasi certaine.

Par ailleurs, la Commune de Landen compte réaliser la liaison entre l'ancienne gare de Racour et sa zone d'entreprises, ce qui compléterait la liaison avec la gare de Landen, par exemple.



2. CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE

2.1. LA POPULATION

Au 1^{er} janvier 2008, les quatre communes rassemblent 20.186 habitants :

- o 8.054 à Orp-Jauche,
- o 5.945 à Ramillies,
- o 3.147 à Hélécinne
- o 3.040 à Lincet.

La population se répartit en 2006 comme suit au sein des anciennes communes :

HELECINE	3.068
NEERHEYLISSSEM	1.936
OPHEYLISSSEM	656
LINSMEAU	405
NON LOCALISABLE	71

La commune de Neerheylißsem rassemblait en 2006 plus de 63% de la population totale de la commune.

Tableau 1 : Population par anciennes communes²

Dans la commune de Lincet, la majeure partie de la population se concentre dans les anciennes communes de Lincet et de Racour. A elles 2, elles regroupent plus de 83% de la population totale de la commune.

LINCET	2.998
LINCET	1.466
PELLAINES	446
RACOUR	1.073
NON LOCALISABLE	13

Tableau 2 : Population par anciennes communes³

RAMILLIES	5.756
RAMILLIES-OFFUS	729
GRAND-ROSIERE-HOTTOMONT	676
GEEST-GEROMPONT-PETIT-ROSIERE	1.115
MONT-SAINT-ANDRE	782
BOMAL	353
AUTRE- EGLISE	1.037
HUPPAYE	1.061
NON LOCALISABLE	3

Les anciennes communes de Geest-Gerompont – Petit-Rosière, Autre-Eglise et Huppaye comptent plus de 1.000 habitants chacune. Ensemble, elles regroupent 55% de la population totale de la commune.

Tableau 3 : Population par anciennes communes

Pour la commune de Orp-Jauche, on constate que les anciennes communes de Orp-le-Grand et Jauche réunissent chacune plus de 1.500 habitants, soit une grande partie de la population. Toutes les autres anciennes communes comptent moins de 1.000 habitants.

ORP-JAUCHE	7.871
ORP-LE-GRAND	2.175
JANDRAIN-JANDRENOUILLE	995
JAUCHE	1.657
FOLX-LES-CAVES	738
ENINES	599
MARILLES	807
NODUWEZ	892
NON LOCALISABLE	8

Tableau 4 : Population par anciennes communes

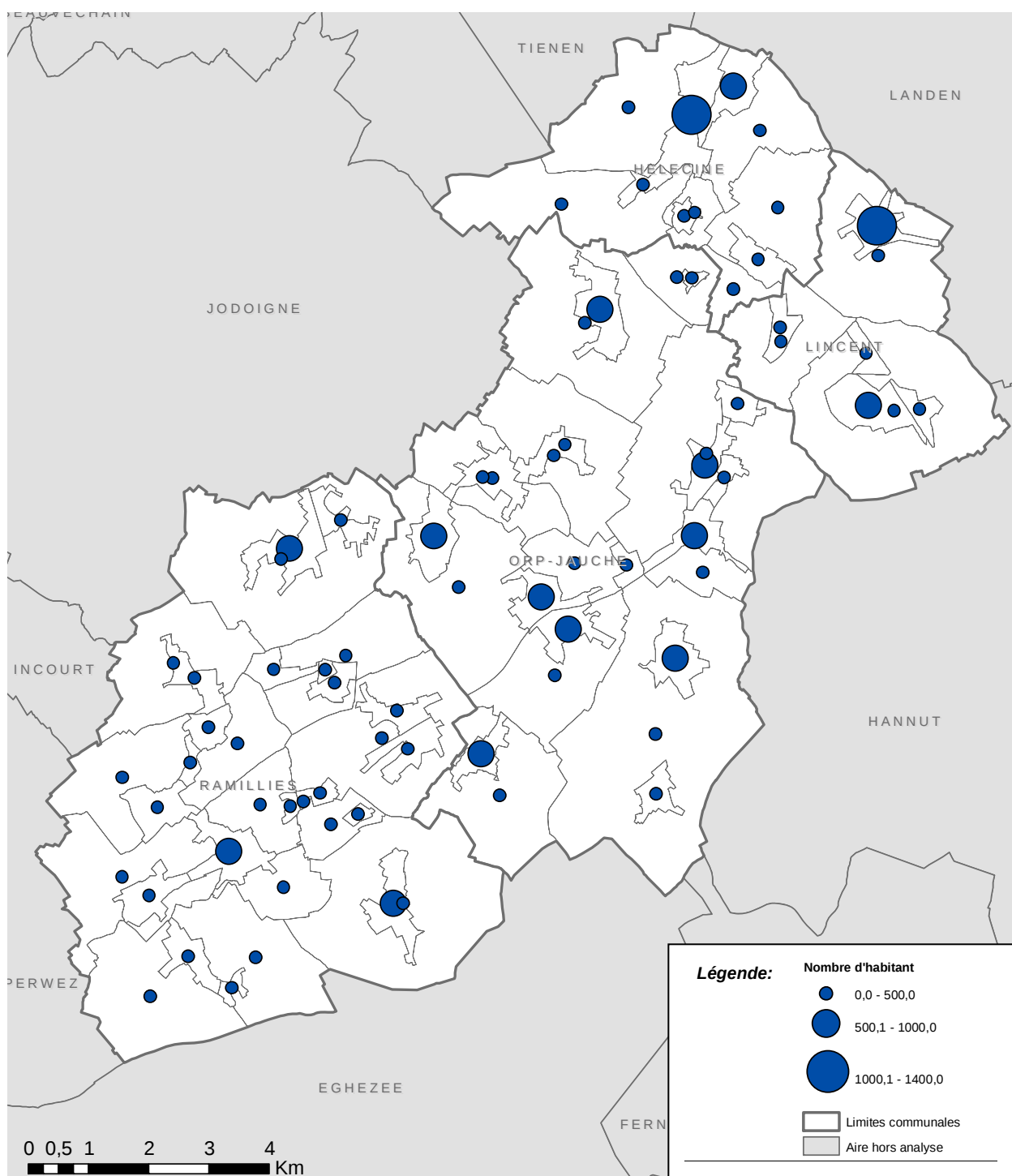
² Sources : INS (2006)

³ Sources : INS (2006)

La carte de la répartition de la population par secteur statistique laisse apparaître deux secteurs statistiques qui comptent plus de 1.000 habitants. Il s'agit des secteurs de :

- Racour centre (commune de Lincent)
- Neerheylissem centre (commune d'Hélocine)

Dans les communes d'Orp-Jauche et de Ramillies, la population par secteur statistique ne dépasse jamais les 1.000 habitants. On remarque cependant que les quatre territoires communaux sont structurés autour des centres des anciennes communes qui concentrent la majeure partie de la population.



Carte 1 : Répartition de la population par secteur statistique (2006) (Sources : Données INS)

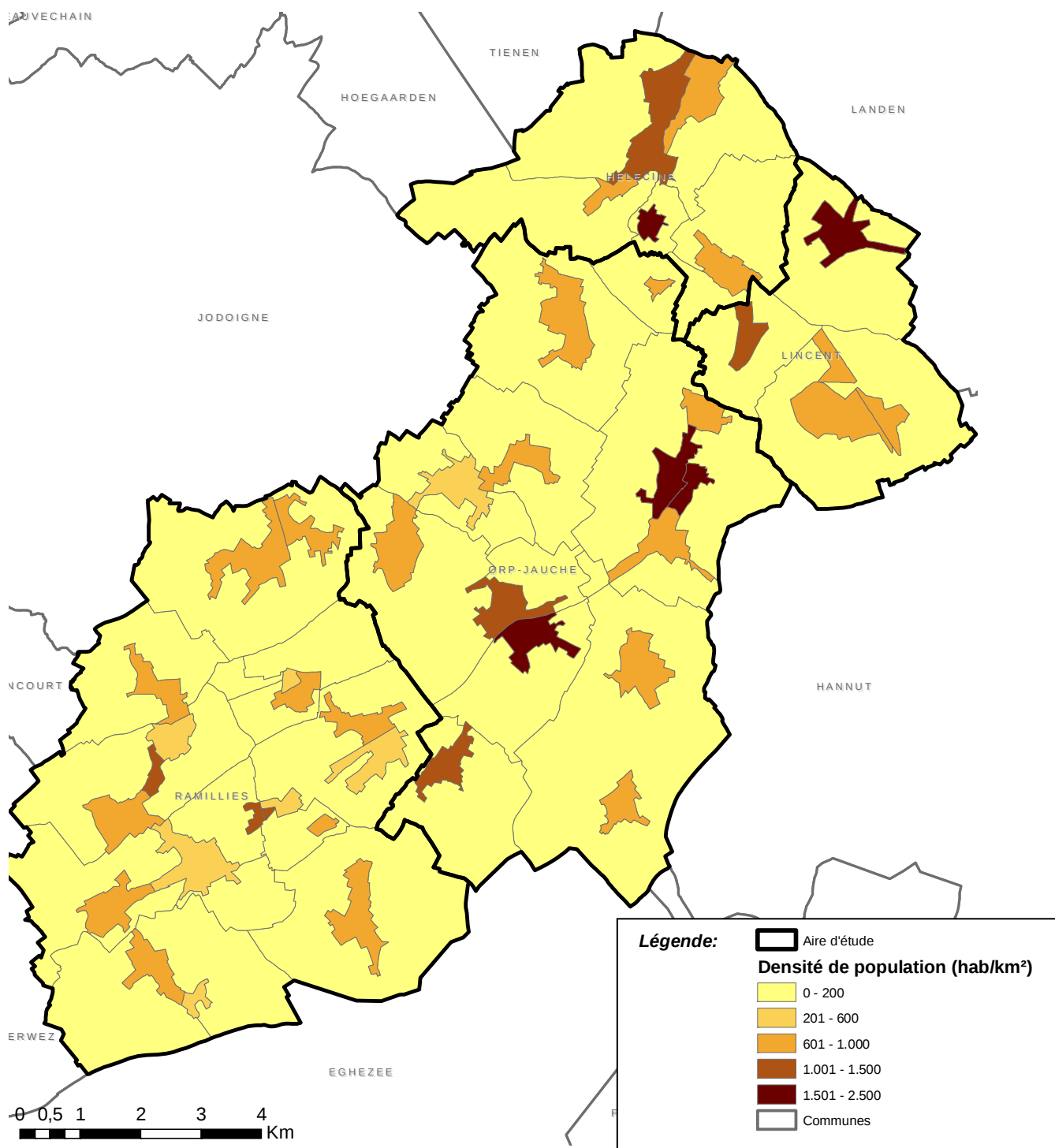
2.1.1 Densité de population

La carte des densités de population par secteur statistique fait apparaître des densités moindres pour la commune de Ramillies. En effet, avec ses 118 habitants par km², elle est la moins dense des quatre communes. Les autres communes compte en moyenne une densité de

Orp-Jauche : 156 habitants par km²,

Hélécine : 185 habitants par km²,

Lincet : 203 habitants par km²,



Carte 2 : Densités de population (2006) (Sources : Données INS)

2.1.2 Evolution démographique

En termes d'évolution démographique, les communes de Ramillies et d'Orp-Jauche connaissent un accroissement constant de leur population depuis plus de 15 ans. En effet, entre 1989 et 2008, la population de Ramillies a augmenté de 35,2% et celle d'Orp-Jauche de 27,8%.

Quant aux communes d'Hélocine et de Lincent, elles connaissent un accroissement plus modéré et approchent les 12% d'augmentation sur la même période.

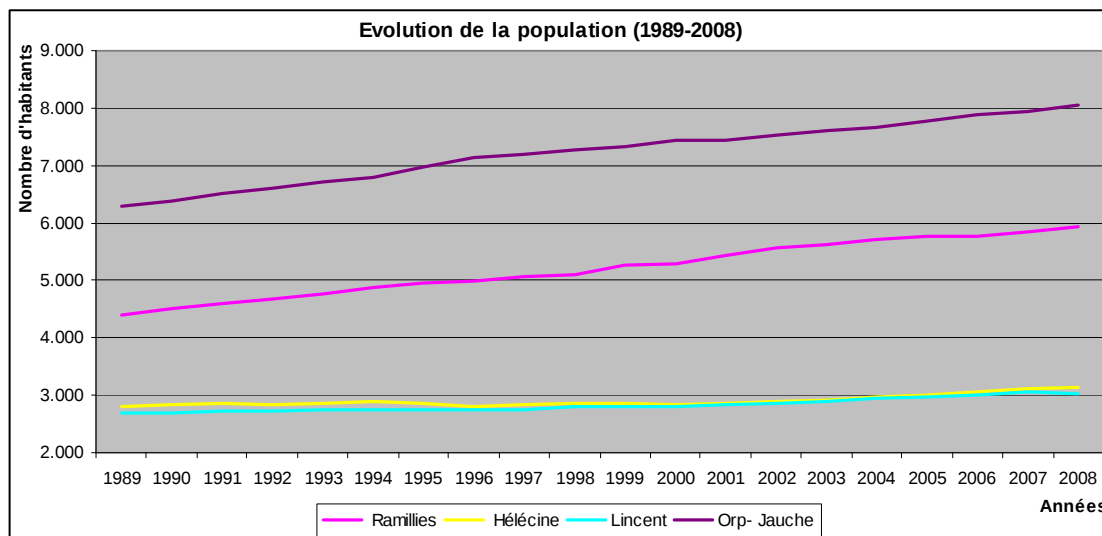
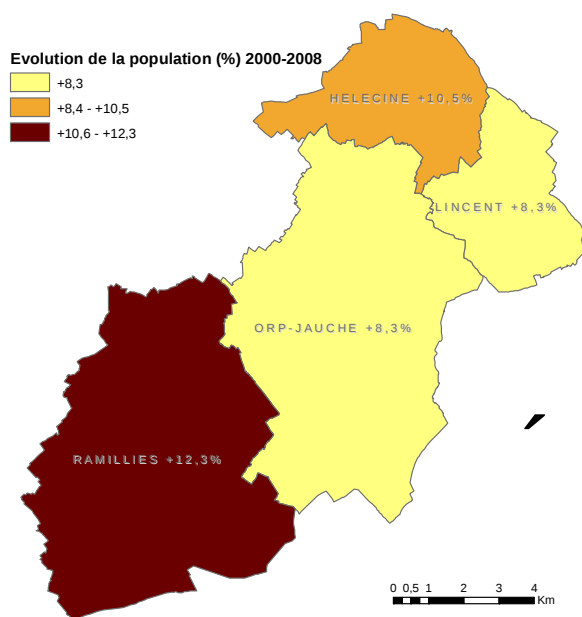


Figure 1 : Evolution de la population dans les quatre communes entre 1989 et 2008

Les contrastes de leur évolution démographique sont visibles sur la carte ci-dessous.



Carte 3 : Evolution de la population pour la période 2000-2008 (Sources : Données INS)

2.1.3 Répartition par âge

Il est important de signaler d'un point de vue démographique que la tendance dans trois des quatre communes (Hélocine, Orp-Jauche et Ramillies) est identique : on observe une augmentation de la part des jeunes et une diminution de la part des personnes de 65 ans et plus.

C'est l'évolution inverse de celle que connaît actuellement la Belgique.

L'exception est la commune de Lincet, qui connaît depuis plus de 15 ans une faible évolution de sa population et une diminution de la part des jeunes et des personnes de 65 ans et plus.

	1991		2006	
	< 20 ans	Part des < 20 ans	< 20 ans	Part de 20 et moins
HELECINE	628	22,1%	723	23,6%
ORP-JAUCHE	1.504	23,1%	2.030	25,8%
RAMILLIES	1.176	25,5%	1.593	27,7%
LINCET	655	24,1%	761	21,2%

	1991		2006	
	65 et plus	Part de 65 et plus	65 et plus	Part de 60 et plus
HELECINE	537	18,9%	552	18,0%
ORP-JAUCHE	1.128	17,3%	1.247	15,8%
RAMILLIES	721	15,6%	849	14,7%
LINCET	471	17,4%	472	13,1%

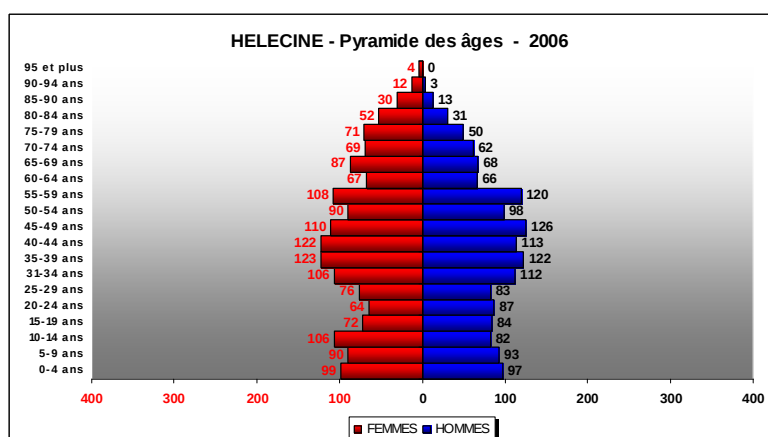
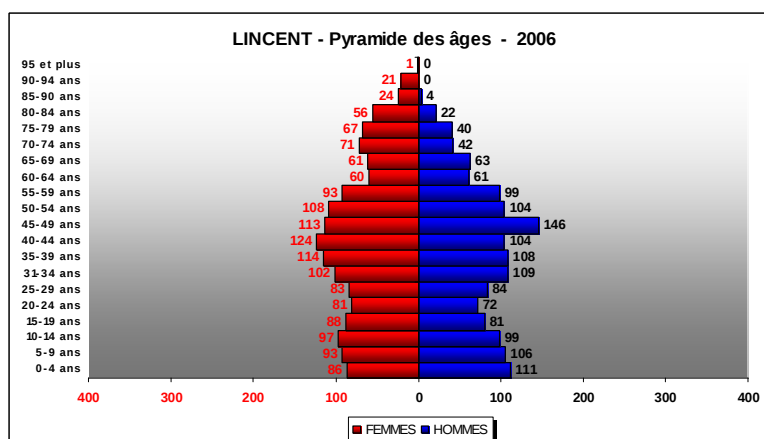
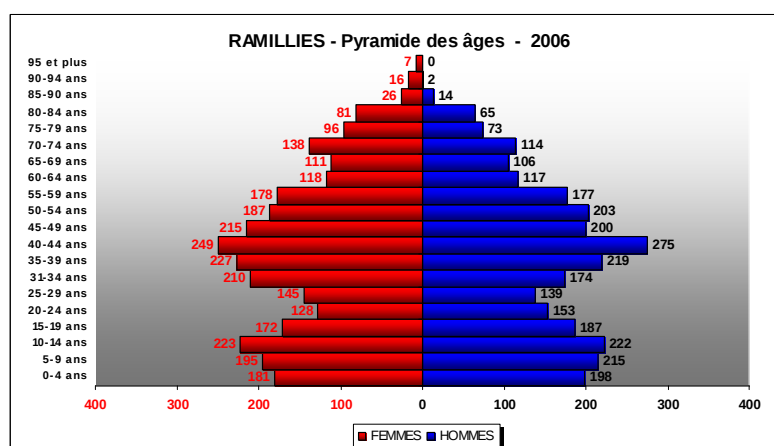
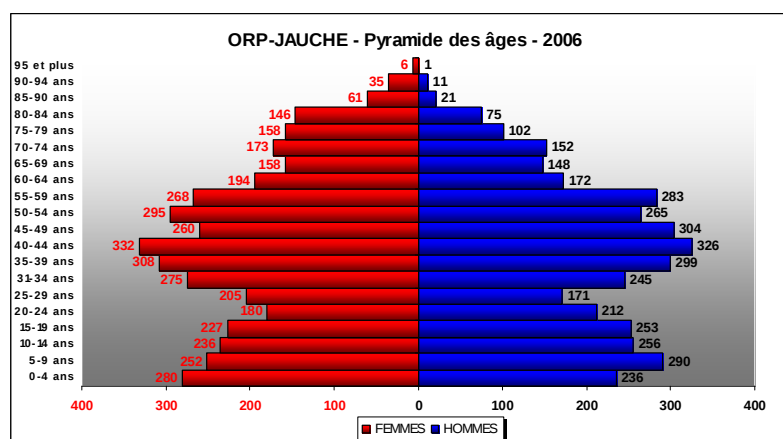


Figure 2 : Pyramides des âges des quatre communes. (Sources : Données INS)

2.2. LES ACTIVITÉS ET LES EMPLOIS

2.2.1 L'emploi

Les statistiques sur l'emploi proviennent de l'Observatoire wallon de l'emploi.

En 2005, les communes d'Hélécine, de Ramillies, d'Orp-Jauche et de Lincet regroupaient une population active de près de 9.000 personnes.

2005	Salariés	Indépendants	Salariés et Indépendants	Demandeur d'emploi	Total pop active
Hélécine	1.056	161	5	161	1.383
Ramillies	1.826	465	4	310	2.605
Orp-Jauche	2.612	489	11	430	3.542
Lincet	1.085	162	1	159	1.407
Total	6.579	1.277	21	1.060	8.937

Tableau 5 : Typologie de la population active (Sources : Observatoire wallon de l'Emploi – 2005)

En 2005 sur le territoire des quatre communes, le nombre d'emplois salariés approchait les 6.500, soit une augmentation de 2% depuis 2003. (+1,8% pour Ramillies, +4,3% pour Hélécine, + 2,11% pour Orp-Jauche et +2,16% pour la commune de Lincet). On compte également 1.277 indépendants et aidants, soit une augmentation de 0,4% par rapport à 2003.

Par ailleurs, on dénombrait à l'époque 1.060 demandeurs d'emploi. Les taux de chômage pour les différentes communes étaient de :

2005	Taux d'activité	Taux de chômage	Taux d'emploi
Hélécine	71,6%	11,7%	63,2%
Ramillies	71,0%	11,9%	62,6%
Orp-Jauche	70,3%	12,1%	61,7%
Arr. Nivelles	68,3%	11,7%	60,3%
Lincet	73,1%	11,3%	64,9%
Arr. Waremme	71,4%	12,2%	62,7%

Tableau 6 : Le taux d'activité et le taux de chômage (Sources : Observatoire wallon de l'Emploi – 2005)

Par comparaison, les taux de chômage des communes d'Hélécine, de Ramillies et d'Orp-Jauche sont égaux ou supérieur au taux de chômage de l'arrondissement de Nivelles et du Brabant Wallon. Contrairement à cela, la commune de Lincet possédait un taux de chômage inférieur à celui de l'arrondissement de Waremme.

2.2.2 Les entreprises

Au total, **1.218** entreprises étaient actives en 2005 sur le territoire de l'étude :

- **462 à Orp-Jauche**
- **433 à Ramillies**
- **167 à Hélécine**
- **156 à Lincint**

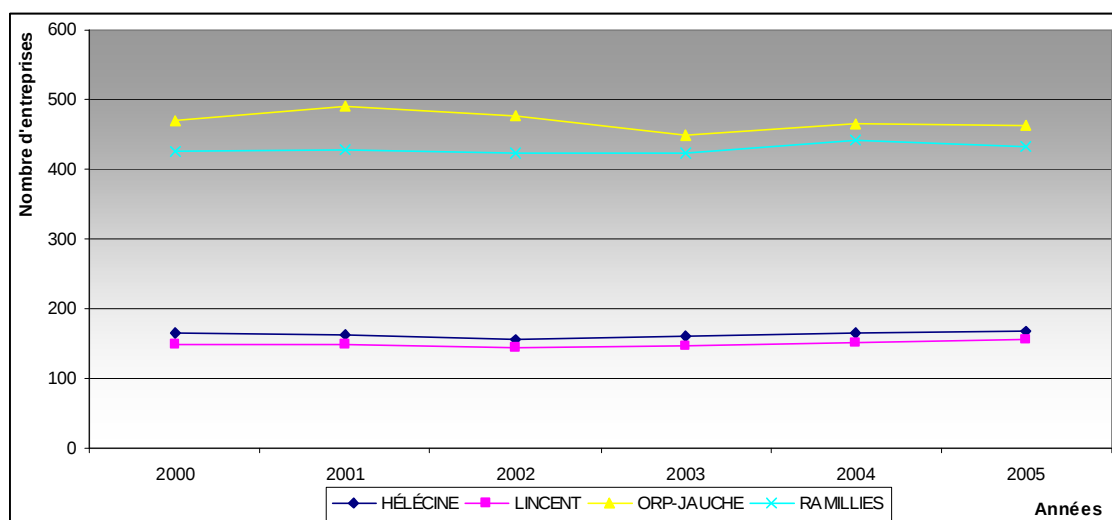


Figure 3 : Evolution du nombre d'entreprises actives dans chaque commune

Sur une période de 5 ans, le nombre total d'entreprises actives n'a augmenté que de 9 unités. En effet, après avoir passé le cap des 1.230 entreprises, le nombre a diminué jusqu'à 1.181 en 2003, pour ensuite remonter et atteindre 1.218 entreprises actives en 2005.

Nom de la commune	2005			
	HÉLÉCINE	LINCINT	JAUCHE	RAMILLIES
Industries extractives	-	-	1	-
Pêche	-	-	-	-
Agriculture, chasse et sylviculture	29	37	96	94
Industrie manufacturière	10	5	35	28
Production et distribution d'électricité, de gaz et d'eau	-	-	-	-
Construction	16	20	64	58
Commerce de gros et de détail	37	37	84	76
Hotels et restaurants	16	9	24	18
Transports, entreposage et communications	4	3	10	15
Activités financières	-	-	1	2
Immobilier, location et services aux entreprises	39	29	84	101
Administration publique	1	-	-	-
Education	-	2	4	2
Santé et action sociale	1	2	4	8
Services collectifs, sociaux et personnels	14	12	55	31
Services domestiques	-	-	-	-
Organismes extra-territoriaux	-	-	-	-
Nombre d'entreprises actives	167	156	462	433
Nombre d'entreprises disparues	17	10	47	49
Nombre d'entreprises créées	15	14	50	40

Tableau 7 : Nombre d'entreprises par secteur dans chaque commune en 2005

La répartition des entreprises est représentative des grandes caractéristiques du territoire et son occupation du sol.

Les communes **d'Orp-Jauche** et de **Ramillies** comptent un nombre important d'entreprises dans le secteur de l'agriculture, de la chasse et de la sylviculture. En effet, elles comptaient respectivement 94 et 96 entreprises.

Cependant, à **Ramillies**, le secteur de l'immobilier primait sur tous les autres secteurs avec 101 entreprises.

Dans la commune d'**Hélécine**, le secteur de l'immobilier et du commerce de gros et de détail sont les plus représentés. Venait ensuite le domaine de l'agriculture avec 29 entreprises.

A **Lincant**, les secteurs de l'agriculture et du commerce de gros et de détail se positionnaient sur le même pied avec 37 entreprises. Le secteur de l'immobilier suit avec 29 entreprises.

2.2.3 Les développements urbains avec impact sur la mobilité:

Lincant :

- **Construction de lotissements**
 - 29 maisons entre la N64 et les rues de la Bruyère et des Gattes
 - 15 maisons rue de la Bruyère :
- **Projet de zoning artisanal sur 22 ha par ASPI**

Hélécine :

- **Construction de lotissements**
 - À Linsmeau (près de la N64) : Projet de lotissement public/privé habitat + équipement (crèche) + un Intermarché avec accès direct aux parcelles depuis la route nationale (1 accès pour deux maisons)
 - À Hampteu : 2 lotissements terminés ou en cours
 - À Pistræte : lotissement de 4 à 5 lots de chaque côté
 - Près de la rue St Anne : 2 x 6 logements sociaux
 - Près de la rue de l'Abbaye : lotissement en préparation
- **Projet de ZAEM aire E40 avec liaison N64**
- **Projet ZAE Hélécine + Orp-Jauche + Jodoigne (Piétrain)**

Orp-Jauche :

- **Projet de ZAE Jodoigne - Hélécinne - Orp-Jauche près de la E40**
- **Etude de la traversée d'Orp-le-Grand (Bureau AGUA)**
 - Projet de mise à sens unique d'une partie de la rue la Station
- **Schéma directeur de Jauche (en cours : phase 4)**
 - le réaménagement du centre de Jauche nécessitera un plan de mobilité spécifique et des espaces de parking suffisants.
- **Remaniement important du centre d'Orp**
 - Intervention sur la N279 au centre d'Orp
- **Construction de lotissements**
 - Dans le cadre de remembrement de terres en cours au nord de la commune
 - « Bonsopré » entre Orp-le-Grand et Maret
 - « Petite Campagnette » (33 maisons) à la sortie d'Orp-le-Petit vers Jandrain
 - Projet en cours de révision (15 maisons), rue du Cimetière à Jauche
 - Avant-projet entre la rue du Cimetière et la ruelle du Curé
 - Avant-projet rue Bois des Fosses à Enines

Ramillies :

- **développement de lotissements**
 - près du Centre administratif
 - et au centre d'Autre Eglise (avec modification du Plan de secteur) : surface de 6 ha

2.3. CONCLUSIONS

Le territoire de Mobilhor est caractérisé par une forte ruralité, avec un rôle important subsistant pour l'agriculture. L'activité économique est par ailleurs renforcée par de petites entreprises à vocation principalement locale.

La population subit actuellement, avec l'arrivée de nouveaux noyaux familiaux dans les lotissements ou maisons rénovées, un sérieux rajeunissement. Ces nouveaux arrivants ont principalement des liens économiques avec le Brabant wallon et Bruxelles.

3. LES MIGRATIONS QUOTIDIENNES

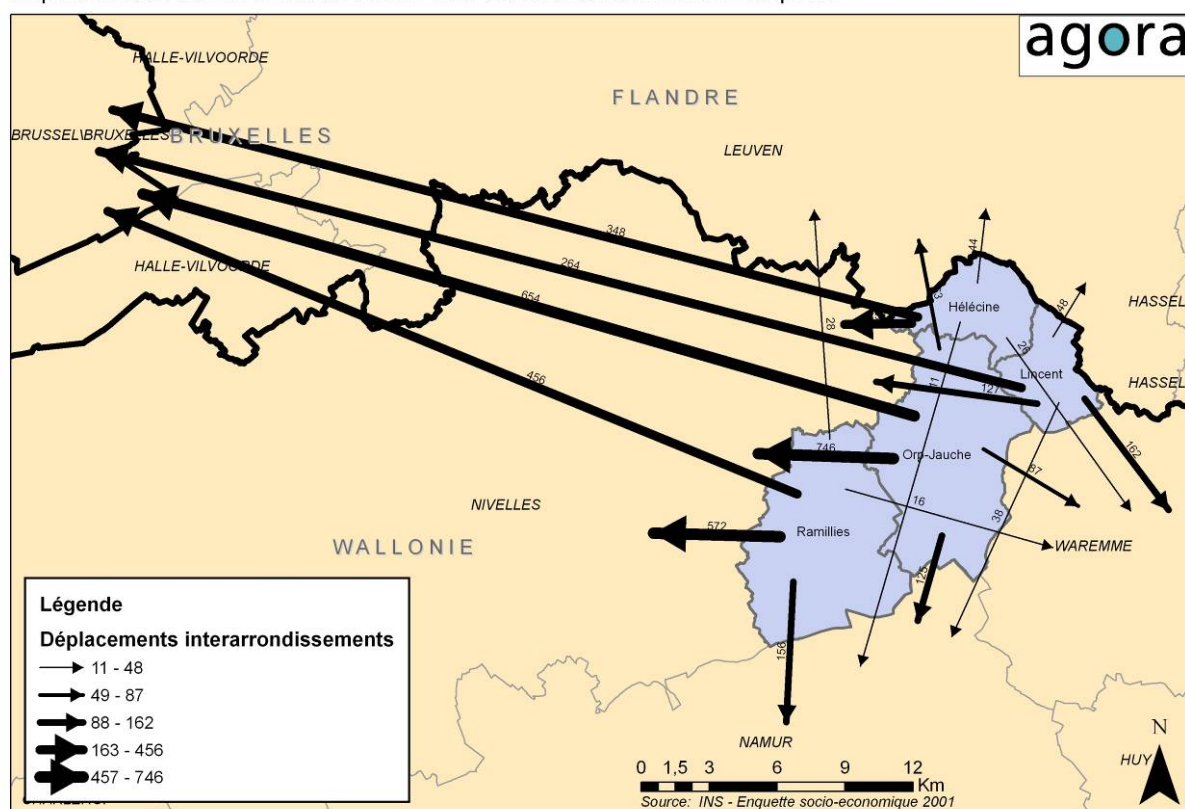
3.1. TRAJETS DOMICILE –TRAVAIL

Les données provenant de l'INS (2001) ont été traitées afin de produire les cartes suivantes

Migrations quotidiennes vers les communes limitrophes

- Pour les 3 communes du Brabant wallon, les pôles d'attraction les plus importants sont : Bruxelles, Jodoigne, Wavre, Namur et Louvain-la-Neuve. Bruxelles reste néanmoins le pôle principal.
- Nous observons les mêmes tendances pour la commune de Lincent avec la différence qu'il existe une migration non négligeable sur la province de Liège.

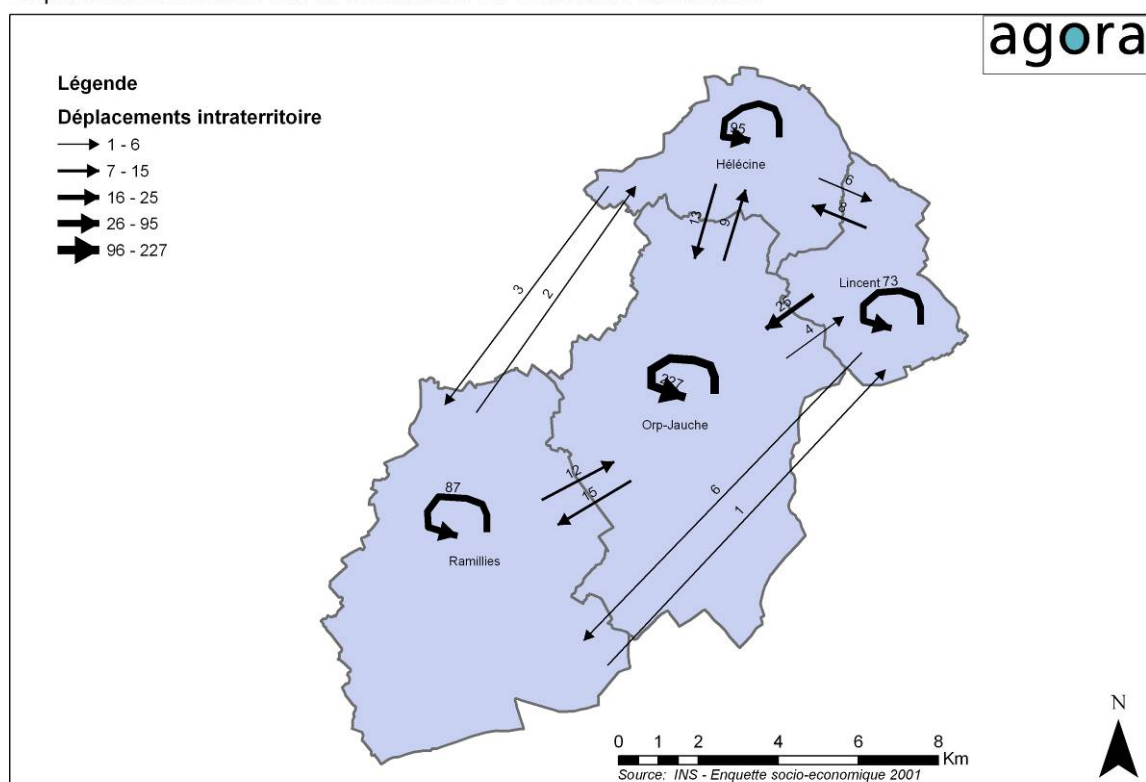
Déplacements domicile-lieu de travail vers les arrondissements limitrophes



Les migrations dans la zone Mobilhor

Les migrations entre les communes ne sont pas très développées. Par contre, une partie conséquente de la population travaille dans la commune de résidence, dont une proportion importante travaille à domicile.

Déplacements domicile-lieu de travail dans les communes concernées



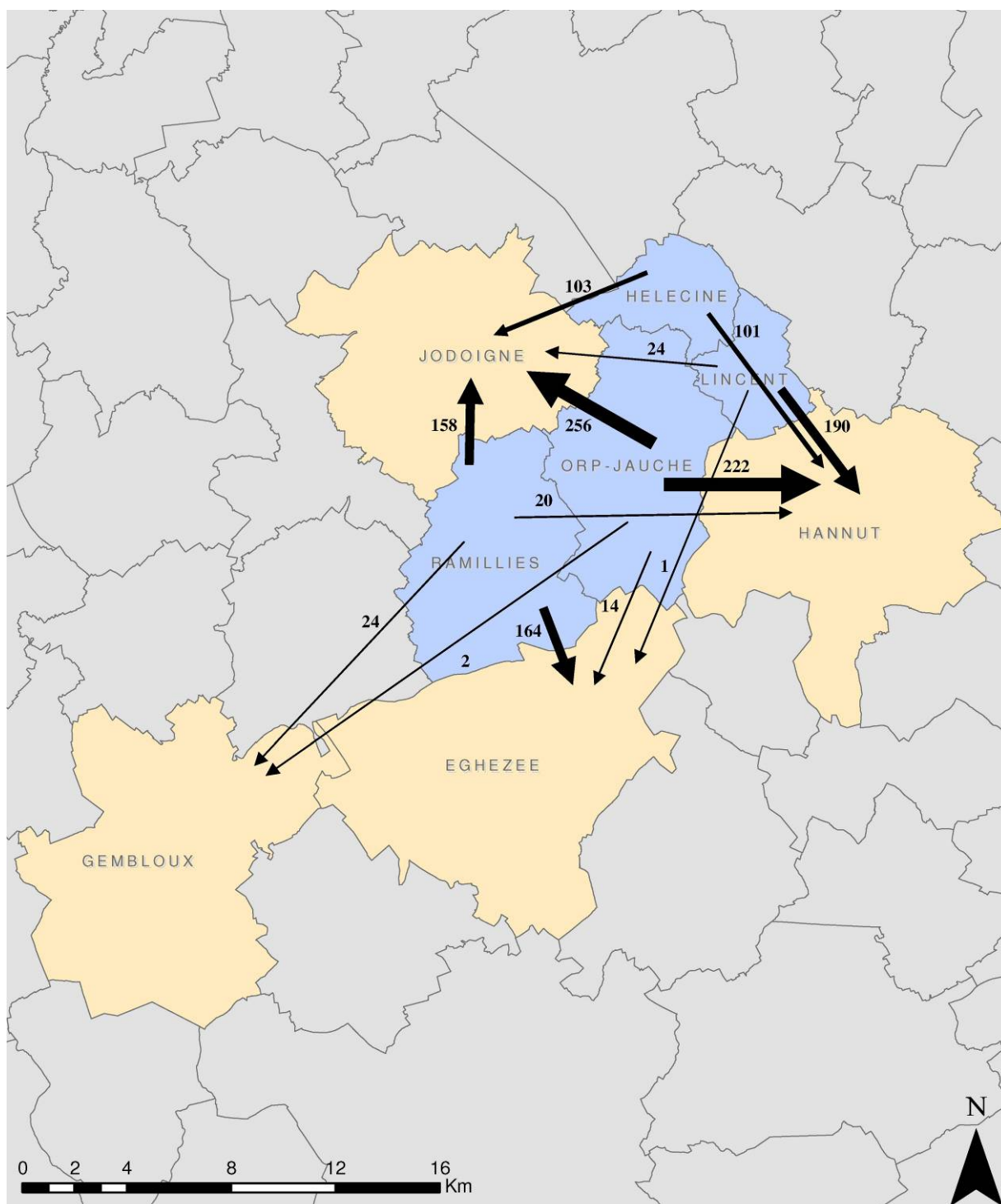
3.2. SYNTHÈSE DOMICILE-ÉCOLE

L'INS ne fournit plus les données de migration domicile – école.

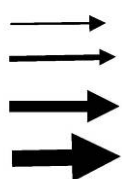
Nous avons contacté les écoles secondaires des communes avoisinantes afin d'estimer les déplacements. Les données collectées sont représentées sur la carte ci-dessous.

Quatre communes accueillent un nombre important d'élèves provenant de la zone Mobilhor : Jodoigne, Hannut et, dans une moindre mesure, Eghezée et Gembloux.

En complément à cette carte, il existe des flux relativement importants vers les écoles de Namur, en particulier au départ de Ramillies et Orp-Jauche – Jandrain.



LEGENDE



Nombre d'élève

0 – 50

51 - 150

151 - 200

201 – 260

4. CIRCULATION AUTO

4.1. STRUCTURE ET HIÉRARCHIE DU RÉSEAU

4.1.1 Hiérarchie des voiries

Voir carte 1 : Hiérarchie existante de droit

Réseau autoroutier

Les communes de Hélécinne, Lincen et Orp-Jauche, situées au nord, sont principalement tournées vers l'autoroute **E40** qui traverse ou borde les trois communes et relie Bruxelles à Liège.

Ramillies emprunte plus régulièrement l'**E411** qui relie Bruxelles à Namur et au Luxembourg et qui se trouve au sud-ouest de la zone Mobilhor.

Le réseau principal : les axes structurants

Les axes structurants sur le territoire s'orientent plutôt dans des directions nord-ouest/sud-est :

- o La **N91** traverse l'extrême sud-ouest du territoire de Ramillies et relie Leuven et Hamme-Mille au nord-ouest à Eghezée et Namur au sud-est. Son tracé rectiligne et la vitesse pratiquée la rendent accidentogène.
- o La **N64** dessert les communes d'Hélécinne et de Lincen et les relie à Hannut, en province de Liège au sud et Tienen, en Brabant Flamand au nord. Elle traverse les villages de Opheyllissem, Linsmeau et Lincen et est souvent source d'insécurité, compte tenu des vitesses excessives qui y sont pratiquées et de la disposition de certains carrefours. La sortie n°27 de l'autoroute E411, situé sur le territoire de Lincen, débouche directement sur cette nationale.
- o La **N29** à l'ouest via Jodoigne et la **N80** à l'est via Hannut véhiculent un transit nord-sud qui évite ainsi les quatre communes pour se rendre d'une autoroute à l'autre. Cependant, on observe quand même un trafic de transit sur le réseau local dans les villages.

Les axes secondaires:

L'épine dorsale du territoire du PICM Mobilhor est la **N279** qui dessert les communes d'Hélécinne, Orp-Jauche et Ramillies. La N279 forme un axe nord-est / sud-ouest qui relie la nationale N3 au nord du territoire à la nationale N91 au sud du territoire.. Elle traverse des zones plus ou moins urbanisées et son gabarit est variable.

- o La **N222** relie Nodwez (commune de Orp-Jauche) à Incourt via Piétrain (rue Longue) et Jodoigne.
- o La **N240**, approximativement parallèle à la N64, est une voirie provinciale qui relie Jodoigne à Hannut, via Orp-Jauche. Dans le sens est-ouest, seule la N240 a la configuration d'une voirie de liaison (linéarité et rapidité). Elle joue un rôle important pour la desserte de l'est du Brabant wallon au sein d'un réseau routier qui présente un principalement un rayonnement nord-sud orienté en ceinture autour de Bruxelles.
- o La **N243** relie Wavre à Grand-Rosière-Hottomont aboutissant sur le territoire de Ramillies à la N91.

Dans les traversées de villages, les vitesses sont également parfois excessives mais aussi des problèmes de visibilité, d'étroitesse se posent.

Par ailleurs, les carrefours résultant du croisement des différentes voiries nationales et les rues locales qu'elles rencontrent sont souvent source de conflit.

Connexions à l'E40:

Le territoire est traversé au nord-est par l'autoroute E40 Bruxelles – Liège.

L'accès à l'autoroute se fait par deux échangeurs localisés à Lincen et Hélécin.



échangeur avec l'E40 sur le territoire d'Hélicine



échangeur avec l'E40 sur le territoire de Lincen

Le réseau collecteur:

Entre les flux de niveau régional et le trafic à caractère plus local : le trafic venant des autoroutes E411 et E40 ou circulant sur les nationales N279, N64, N240 en direction des villages des quatre communes n'adapte pas toujours sa vitesse.

Entre les grands flux de trafic automobile (véhicules privés et poids lourds) et la vie locale : la traversée des centres de Hélicine, Lincen, Orp-Jauche et Ramillies ne s'effectue pas sans d'importantes concessions, et il y a certainement encore de nombreuses améliorations à apporter à l'aménagement de l'espace.

4.1.2 Aspect – typologie→ synopsis des principales infrastructures

N64 : Tienen→ Hannut

- o 2x1 voie ou 2x2 voies
- o Profil de voirie rectiligne
- o Bon état général
- o Traversée du centre d'Hélécine
- o Traversée du centre de Lincet.
- o Zone 30 au centre d'Opheyliсем



N 279

De la limite communale d'Hélécine à la N64

- o 2 x1 voie
- o Etroitesse
- o Stationnement alterné
- o Traversée centre de Neerheylissem, d'Hélécine et d'Opheylissem
- o Zone 30 au centre de Neerheylissem



De la N64 à la N222

- o 2 x1 voie
- o Section non urbaine
- o Passage supérieur de l'E40.
- o Rond-point de connexion avec la N222



Du rond point avec la N222 à la N240

- o 2x1 voie
- o Traversée de Noduvez, Orp-le-Grand et Orp-le-Petit
- o Profil de voirie rectiligne
- o Etroitesse de la voirie → problématique de la traversée d'Orp-le-Grand et Orp-le-Petit
- o Stationnement longitudinal alterné en chicane à Orp-le-Grand
- o Zone 30 de l'école d'Orp-le-Grand
- o Voirie non calibrée pour son niveau de hiérarchie.





De la N240 à la N91

- o 2 x1 voie
- o Section non urbaine
- o Traversée de Autre-Eglise, Geest-Gérompont, -Petit-Rosière
- o Etat dégradé de la voirie.



N 240

- o 2 x1 voie
- o Profil de voirie rectiligne
- o Traversée des centres de Jauche et de Jandrain
- o Bon état général sauf dans la traversée des centres
- o Problème de carrefour croisement avec la N279.
- o Zone 30 dans le centre de Jandrain
- o Déclivité



N 91

- o 2 x1 voie
- o Profil de voirie rectiligne
- o Largeur
- o Bon état général de la voirie
- o Section non urbaine sauf Grand-Rosière-Hottomont



N 243

- o 2 x1 voie
- o Profil de voirie rectiligne
- o Largeur



4.1.3 Situation de droit et situation de fait

Le territoire est desservi par un réseau de voiries peu propices au grand trafic. Toutefois, il semble exister un trafic de fuite, notamment en évitement de Jodoigne entre Glimes – Huppaye – Enines – Marilles et Noduwez ou Orp.

Cf. Carte 2 : Hiérarchie existante de fait

Cf. Carte 3 : Limitation de vitesses

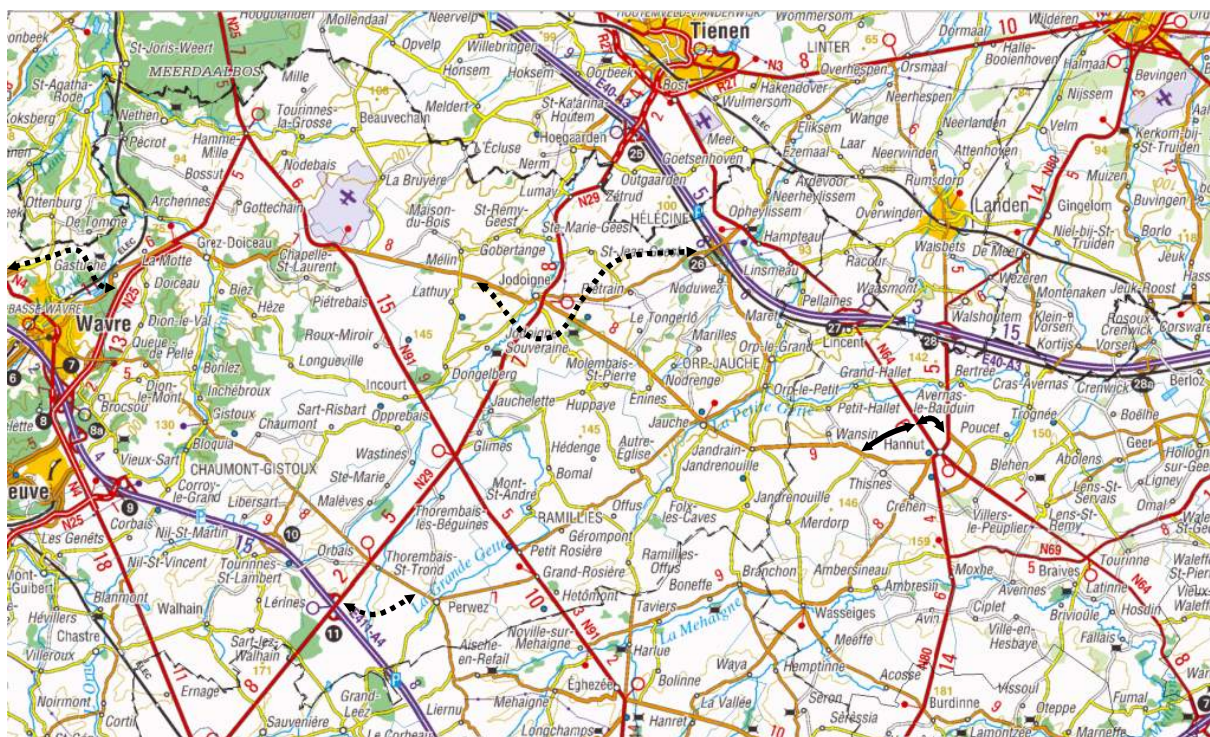
4.1.4 Les projets d'infrastructure

Plusieurs projets d'aménagement de voirie sont en cours ou à venir sur le territoire des communes MOBILHOR.

Projets structurants de voiries:

⇒ Projets de nouvelles voiries

- o Contournement de Jodoigne. L'option choisie permet une bonne desserte du zoning. Le zoning n'est pas viable sans la route de contournement. De même, le contournement n'est pas viable sans le zoning
- o Contournement d'Hannut, récemment terminé côté nord et qui permet un accès aisé à la N240 et la N64. Cette facilité d'accessibilité pourrait avoir des incidences futures sur la charge de ces voiries sur Lincent et Orp-Jauche.
- o Liaison autour de Thorembais-Saint-Trond pour les mêmes raisons peut avoir des incidences sur la mobilité de Ramillies et de Perwez.



Carte 4 : Récapitulatif des principales interventions viaires

⇒ **Projets de sécurisation et de réhabilitation du réseau viaire**

Dans le cadre du plan quinquennal, certaines interventions ont été projetées sur le territoire intercommunal.

- o N64: Refondation (+ piste cyclable) entre Hannut et l'E40 et sur 1500 m plus au nord, jusqu'à la limite provinciale (SPW Liège)
 - o N64 - réaménagement du carrefour du SPAR à Hélécinne (rond-point à l'étude)
 - o N64: Réhabilitation (+ piste cyclable) sur le territoire d'Hélécinne (SPW BW) pas encore programmée, mais utile en continuité avec l'action précédente
 - o N243: Réhabilitation entre Perwez-Est et Grand-Rosière-Hottomont
 - o N91: Réhabilitation zone du carrefour avec N279
 - o N279: Réhabilitation au niveau de Hélécinne (entretien du béton armé)
 - o N222: Réhabilitation entre Noduwez et Piétrain
- Carrefour du Spar sur la N64 à Hélécinne : Rond-point mis à l'étude par le MET

Sur les voiries communales il faut mentionner les projets suivants :

Lincet :

- o Plan Mercure pour l'aménagement de la place de l'ancienne gare de Lincet.
- o aménagement rue de Warichet au bord du RAVeL.

Hélécinne

- o Plan Mercure pour la mise à sens unique (SUL) de la rue du Pont Neuf.

Orp-Jauche

- o réaménagement de la traversée d'Orp-le-Grand (avec mise à sens unique éventuelle d'une section de la rue de la Station)
- o

Ramillies

- o réaménagement de la rue de l'Ermitage.

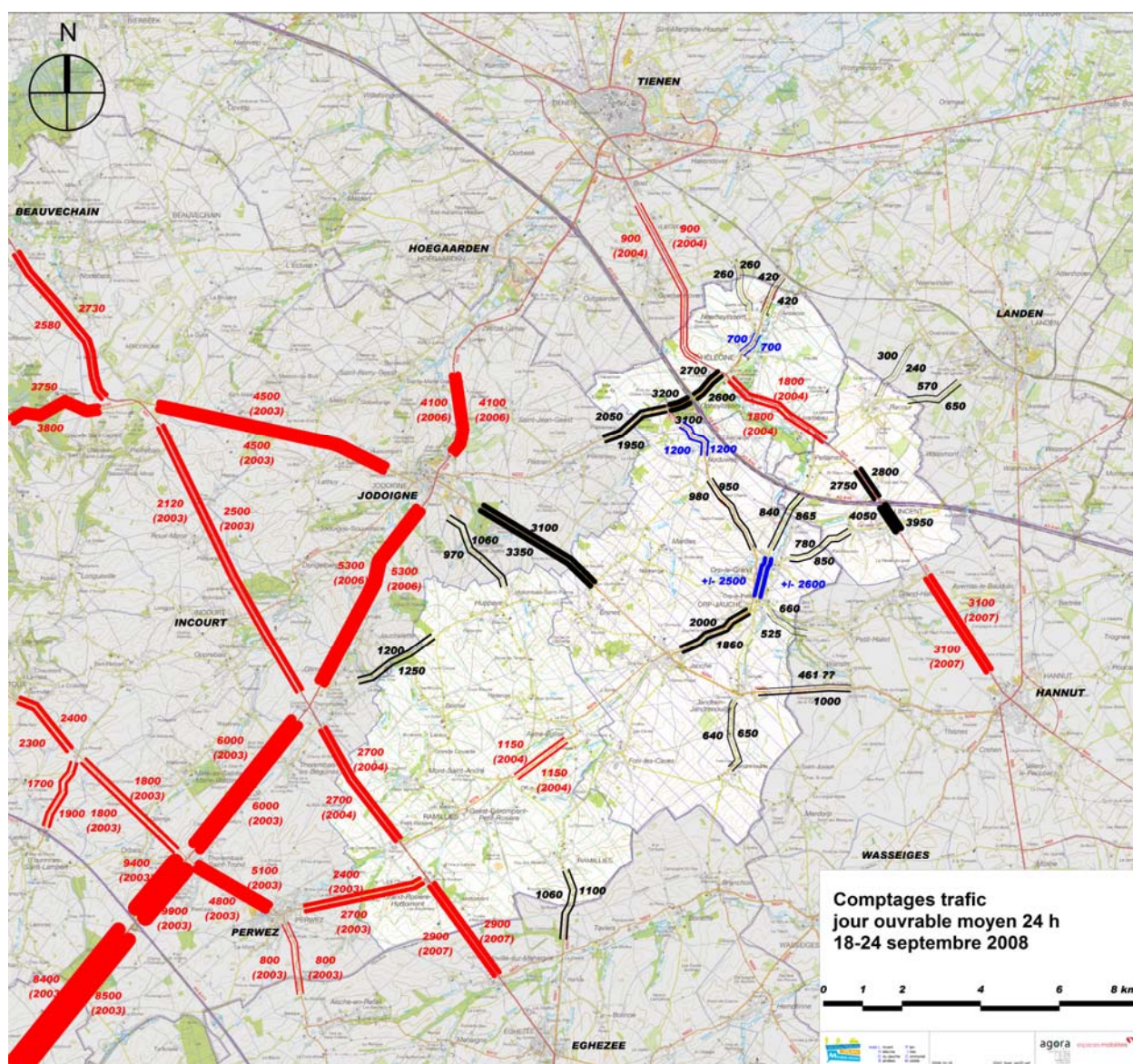
4.2. CHARGE DU RÉSEAU ROUTIER

Les comptages ont été effectués entre le 18 et le 25 septembre 2008.

En plus des points repris spécifiquement pour l'étude, nous avons inclus dans l'analyse des comptages antérieurs provenant d'autres PICM, ou de données fournies par le SPW, notamment pour les voiries régionales plus éloignées.

Le détail des diagrammes de comptage est disponible en annexe. Ce rapport se focalise sur les conclusions principales de la campagne de comptages.

4.2.1 Charge du réseau 24h



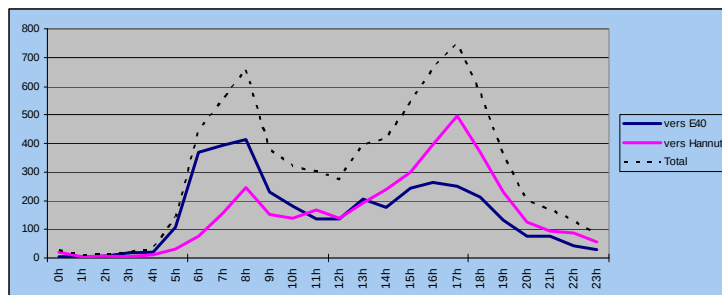
Carte 5 : Comptages trafic moyen 24h jour ouvrable

Les charges du réseau routier sur le territoire Mobilhor sont modérées (généralement entre 1000 et 6500 evp/jour) et bien en-deçà des capacités théoriques des voiries et carrefours. Néanmoins le centre de Jodoigne constitue un point de congestion aux heures d'entrée et de sortie des écoles. Ceci est une des causes d'un trafic parasite identifié sur le territoire Mobilhor, par exemple entre Glimes – Huppaye – Enines – Marilles – Noduvez.

4.2.2 Trafic aux échangeurs autoroutiers

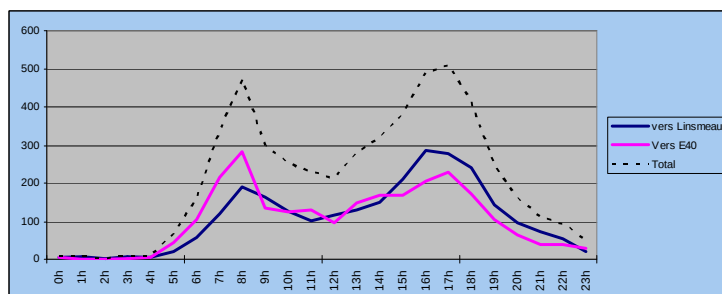
Echangeur de Lincet

⇒ Côté sud-est Hannut - Lincet



Le trafic est caractéristique de flux domicile travail. C'est un échangeur important pour Hannut en direction de Bruxelles. Trois quarts du trafic sont liés à la N64 depuis Hannut, environ un quart provient de la commune de Lincet et environs (Orp, Landen).

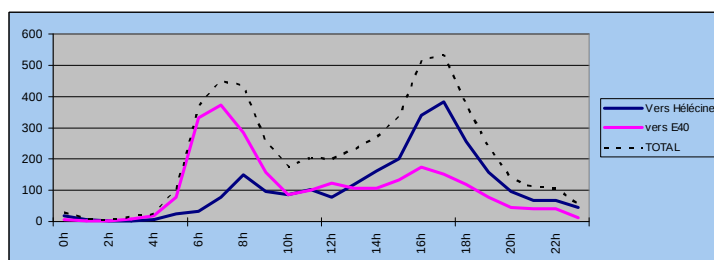
⇒ Côté nord-ouest Pellaines – Racour – Linsmeau



La situation est similaire, en raison de l'absence d'une agglomération de ce côté, les effets de pointe sont moins marqués, et la circulation concerne une part plus importante de trafic local depuis Pellaines, Orp, Racour et Linsmeau voire Hélécin.

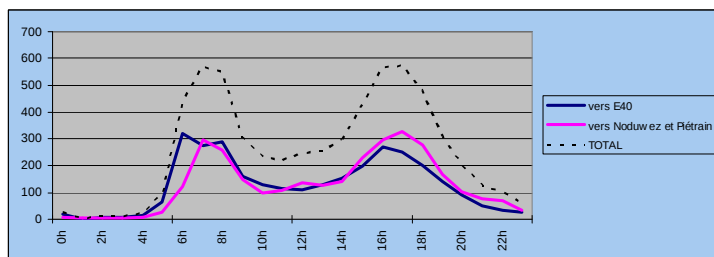
Echangeur de Hélécin

⇒ Côté nord-est Hélécin



Le trafic est caractéristique de flux domicile travail vers et depuis l'autoroute.

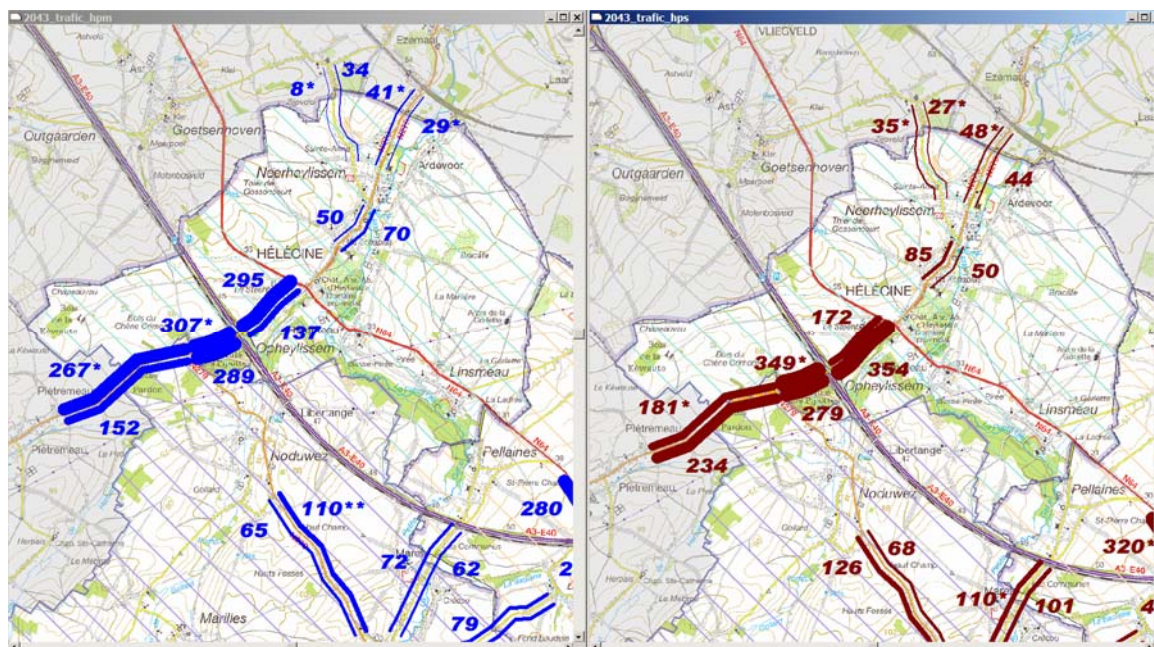
⇒ Côté sud-ouest Orp + Jodoigne (Piétrain)



Ici le trafic domicile travail vers l'autoroute se dédouble d'un trafic dans l'autre sens en direction de Jodoigne, sans doute lié à l'activité scolaire et aux emplois à Jodoigne.

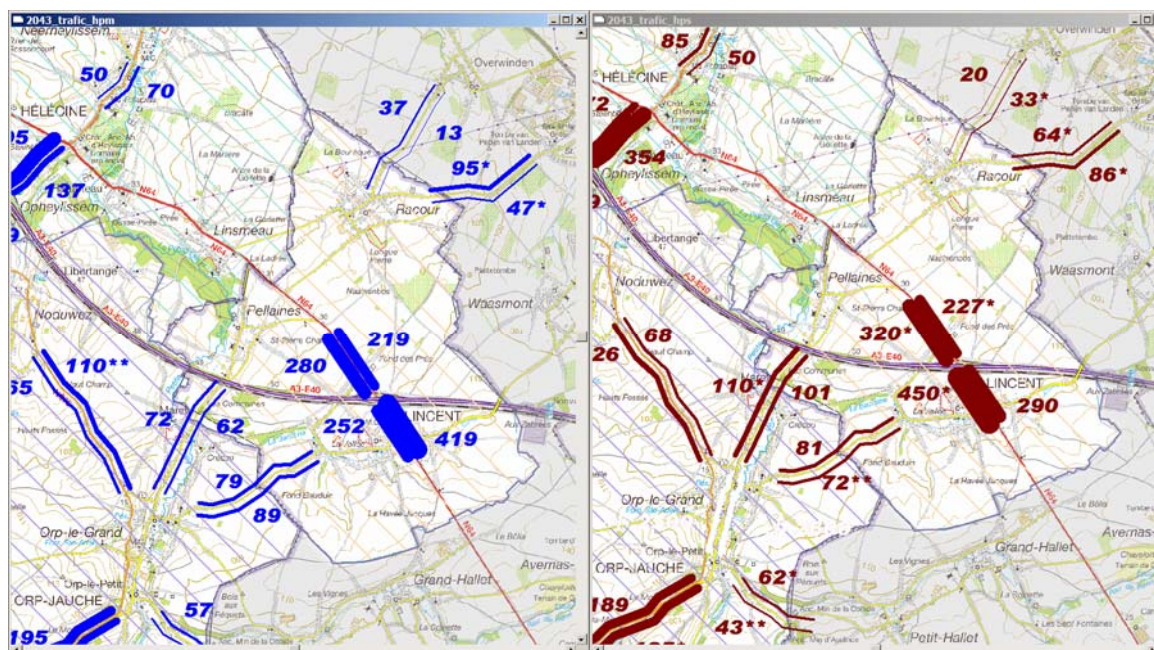
4.2.3 Les flux aux heures de pointe

Hélécine



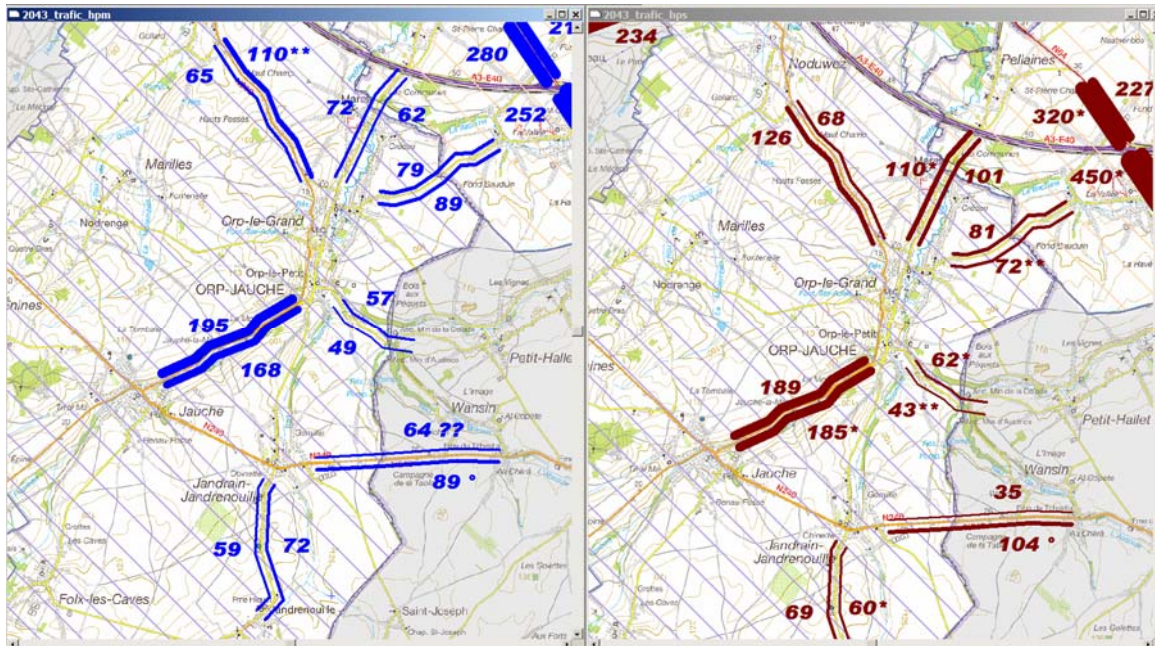
À noter l'attractivité de Jodoigne en direction de Piétrain en sens opposé aux flux vers l'autoroute.

Lincet



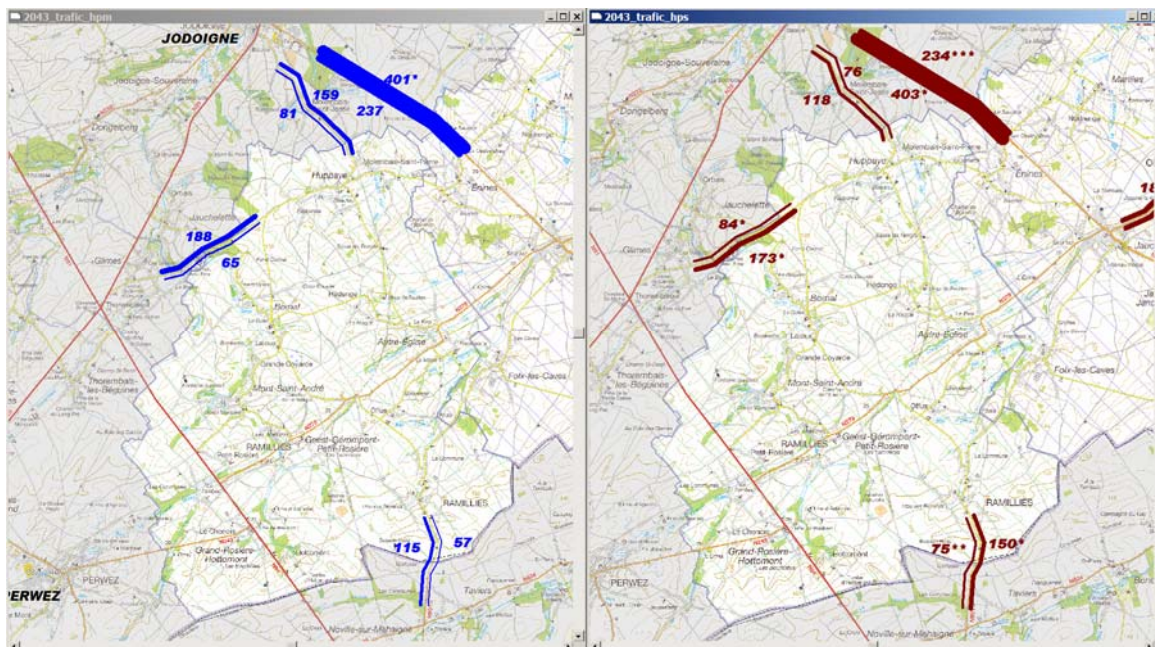
Alors qu'on pouvait s'attendre à des flux vers la gare de Landen à travers Racour ce sont finalement les flux modestes en relation avec la N64 et l'autoroute E40 qui semblent dominants.

Orp-Jauche



Tandis que les flux vers Noduwèz sont surtout liés à l'autoroute, les circulations entre Orp et Jauche sont quant à elles +/- équivalentes dans les deux sens aux heures de pointe, sans doute suite à l'attraction vers Jodoigne.

Ramillies



Toutes les circulations pendulaires de type domicile – travail et domicile – école sont bien identifiables en direction de Glimes, Jodoigne (Huppaye et N240) et Éghezée.

4.3. TRANSPORT DE MARCHANDISES ET FLUX POIDS LOURDS

4.3.1 Le trafic poids lourds

Les pôles d'activités du territoire ne sont pas d'importants pôles générateurs d'un trafic poids dense et continu. Il existe cependant des flux liés aux activités des moulins à Orp.

Le trafic de poids lourds est proportionnellement moins important que le trafic automobile mais se concentre sur les voiries en accès à l'autoroute (N64).

Du trafic parasite de poids lourds est notamment signalé entre Enines, Marilles et Noduwez, en particulier la nuit.

4.3.2 Les limitations de tonnage

La carte 5 (en annexe) reprend les limitations de tonnage sur la commune d'Orp-Jauche.

4.3.3 Les itinéraires de transport exceptionnel

Les voiries concernées comme itinéraires pour transport exceptionnel sont :

- o La N64 →Hélécine+Lincent :

Catégorie : R4

Hauteur : H<5m - H>=5m

Classe de portance : 60T<M<90T

- o La N279 →Hélécine+Orp-Jauche :

Catégorie : R2

Hauteur : H<5m - H>=5m

Classe de portance : normal<M<44T

- o La N222 →Orp-Jauche :

Catégorie : R2

Hauteur : H<5m - H>=5m

Classe de portance : normal<M<44T

- o La N240 →Orp-Jauche :

Catégorie : R3

Hauteur : H<5m - H>=5m

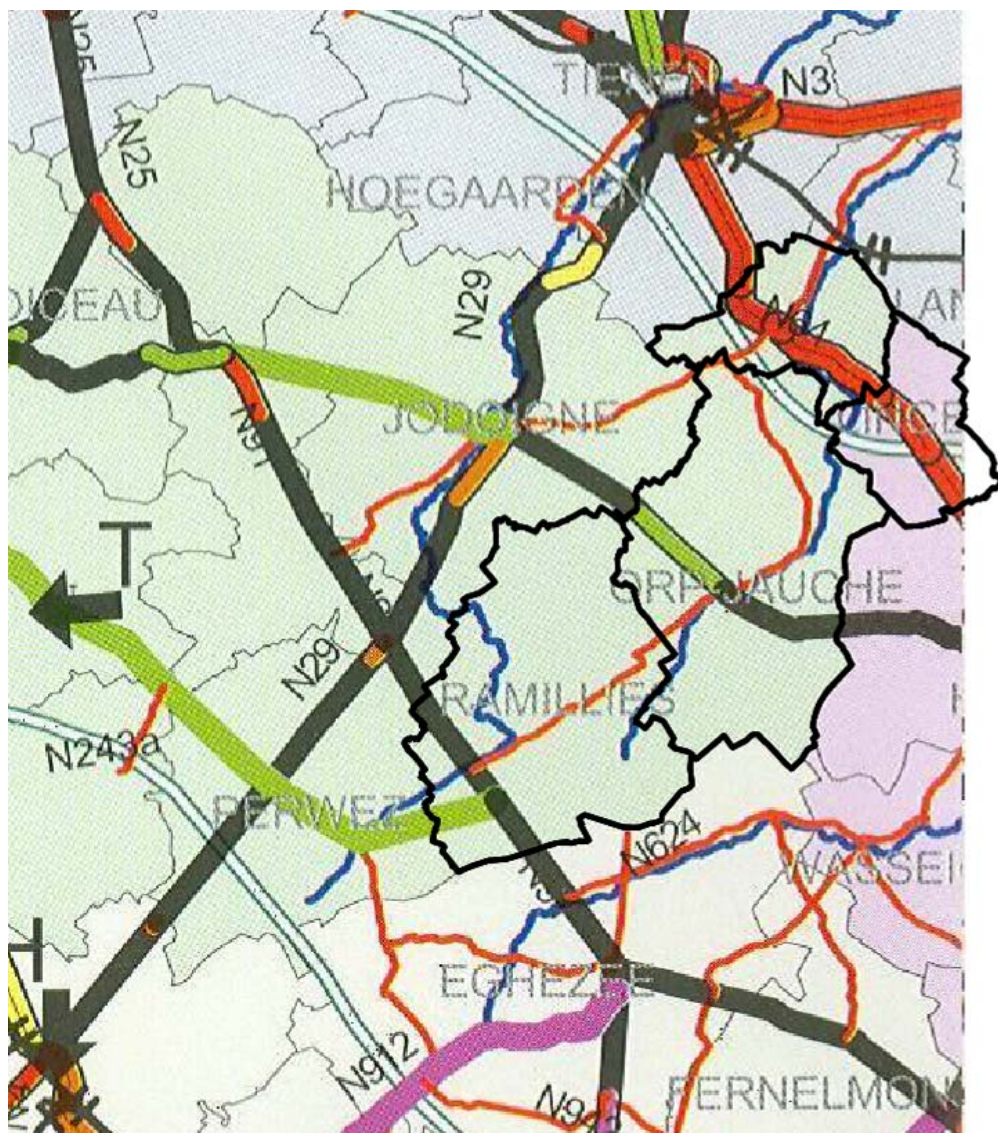
Classe de portance : 240T<M<360T

- o La N91 →Ramillies :

Catégorie : R3

Hauteur : H<5m - H>=5m

Classe de portance : 180T<M<240T



ITINERAIRES POUR TRANSPORT EXCEPTIONNEL Légendes des Cartes et Atlas (version 1/1/2003)

ROUTES

autoroutes
(catégorie R4)

régionales
ou provinciales

communales
(route N ou avec trafic exceptionnel)

CLASSES & CATEGORIES (transport exceptionnel)

Catégorie	R2	R3	R4
Classe de portance normal M <= 44 T			
44 T < M < 60 T			
60 T < M < 90 T			
90 T < M < 120 T			
120 T < M < 180 T			
180 T < M < 240 T			
240 T < M < 360 T...			

PONTS ET AUTRES OBSTACLES (Atlas)

Au-dessus de la route
ponts

autres

En-dessous de la route
long > 5m

long < 5m

Pont futur, ou
soutènement

OBSTACLES à EVITER (par déviation locale)

T

charge limite

H

hauteur limite

OBSTACLES INFRANCHISSABLES (déviation locale impossible)

GIRATOIRES (Atlas)

existants

Cat. R3, R4

Cat. R2

Cat. R1, R0, ?

en projet

Cat. R3, R4

Cat. R2

Cat. R1, R0, ?

VOIES HYDRAULIQUES

navigable

port pr tr. except.

non navigable

RESEAU FERROVIAIRE

électrifié

non électrifié

Situation indicative selon la hauteur du gabarit (H), le tonnage global (T) et la catégorie géométrique (R) autorisés par itinéraire, sous réserve des conditions de l'autorisation (contrôles, détournements, essieux max. 15 T, entredistances des essieux, vitesse limitée, trajectoire imposée, absence d'autres charges sur les ponts, relèvement de caténaires aux passages à niveau...)

SPFMT- DGMSR Direction Mobilité & Direction Transport Exceptionnel
Tél: 02 / 287 31 63 ou 287 45 21 Fax 02 / 287 31 80

N.B. Situation indicative au 1/1/2003.

Certaines indications apparaissant de manière globale, par ex. les traversées d'agglomérations et les ports, sont détaillées dans l'Atlas (1 cm = 1 km) et sur les cartes de localités.

Carte 6 : Carte des itinéraires pour les transports exceptionnels

4.4. CHARROI AGRICOLE

Hélécine, Lincent, Orp-Jauche et Ramillies appartiennent à un territoire à dominante rurale.

La présence de nombreux chemins agricoles permet de desservir les terres des agriculteurs.

Toutefois, le charroi agricole emprunte le réseau de voirie locale et supra communal, traversant ainsi les centres de villages.

Il en découle sur ces voiries, un charroi de véhicules agricoles et de camions (35-48 tonnes) diffus sur l'ensemble du territoire et particulièrement perceptible aux périodes de récolte et de transport vers les dépôts de graines, betteraves, pommes de terre.

Les récoltes betteravières, génèrent un trafic appréciable. C'est pourquoi, il existe des itinéraires betteraviers qui ne sont pas toujours correctement respectés.

Ce charroi peut présenter des dangers pour la sécurité des axes empruntés puisque les véhicules se déplacent généralement à faible vitesse et sont générateurs des salissures pouvant détériorer les conditions d'adhérence de la chaussée.

Enfin, la cohabitation des agriculteurs et des navetteurs pressés de rejoindre un grand axe n'est pas toujours simple.



Hélécine



Orp-Jauche



Orp-Jauche → centre



Ramillies

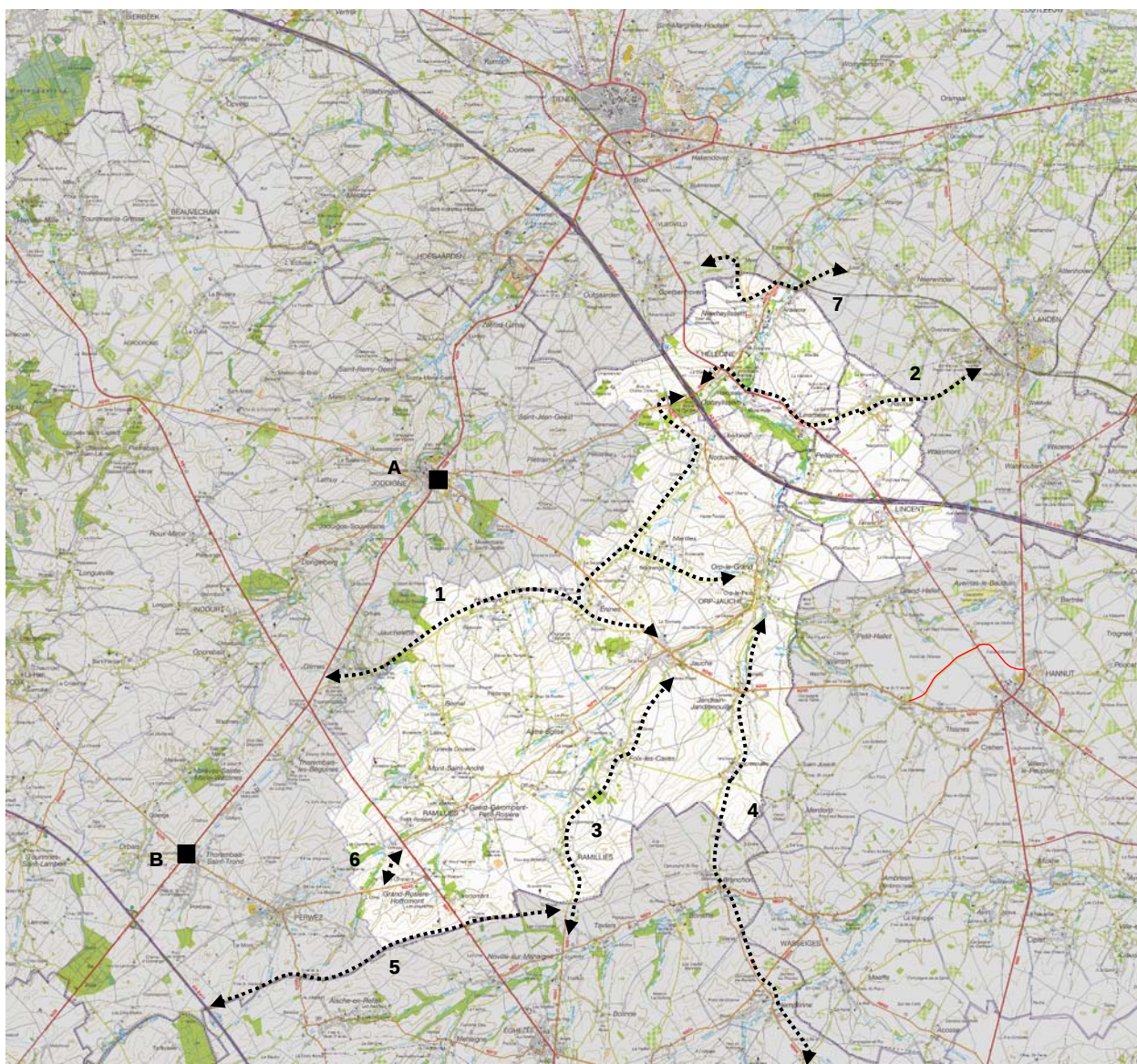


4.5. DYSFONCTIONNEMENTS DU RÉSEAU ROUTIER

La carte 04-4 en annexe localise les villages affectés par les trafics de transit qui empruntent des routes non dédiées à cet effet ainsi que les endroits posant des problèmes de sécurité routière.

Voir aussi le chapitre 6 Sécurité routière et les cartes qui s'y rapportent.

4.5.1 Le trafic de fuite



Carte 7 – trafic de fuite

Les rencontres en réunions publiques ont permis de faire apparaître divers problèmes de trafic parasite à travers le territoire.

Par ordre d'importance, nous identifions :

1. l'axe Glimes – Huppaye – Enines – Marilles – Noduwez – Héléchine, qui dédouble la N29 en évitant le carrefour du Cheval Blanc à Jodoigne (A), point de congestion sérieux lors de l'entrée et de la sortie des écoles
2. L'axe Landen – Racour – Linsmeau – Héléchine.
3. L'axe Eghezée – Ramillies-village – Offus – Jauche.
4. L'axe Orp – Jandrain – Jandrenouille – Fernelmont, recommandé par certains GPS pour rejoindre l'autoroute vers Mons au départ de Jandrain
5. L'usage de chemins de remembrement ou agricoles, comme par exemple la chaussée romaine en direction de l'aire de services d'Aische-en-Refail qui est utilisée par certains locaux comme sortie d'autoroute leur permettant d'éviter le rond-point de Thorembais (B) et le centre de Perwez.
6. D'autres petits raccourcis, comme la rue du Tombois à Grand-Rosière entre la N243 et la N91,
7. ou encore une circulation de Neerwinden vers Tirlemont à travers le nord d'Héléchine.

Ce type de trafic est également composé de « locaux » qui connaissent finement le territoire, ou bien comme évoqué, de conducteurs se fiant aux indications de leur GPS. Il est malaisé à combattre ou à réguler. Par ailleurs, seul l'itinéraire n° 1 apparaît relativement clairement dans les comptages avec une charge totale de +/- 2500 evp/24h, et d'autres sont probablement de plus faible intensité.

Il n'empêche que dans tous les cas ce trafic est considéré comme gênant, en raison des vitesses pratiquées, et de l'inadéquation des voiries à accueillir de tels flux, par exemple de poids lourds étrangers, même en très faible nombre.

4.5.2 Points posant divers soucis de circulation

Lincet

Aucun problème de ce type relevé. Voir sécurité routière.

Hélécine

Largeur disponible dans les rues O. Benne, rue des Juifs, rue du Pont-neuf, et plus ponctuellement sur d'autres voiries à Hélécine et à Linsmeau : les voitures en stationnement empêchent le croisement de deux véhicules face aux véhicules stationnés. Ceci requiert dès lors une circulation en alternance lors de croisements. Le fait que la plupart des voiries soient en stationnement alternatif 1-15 / 16-31 conduit à des situations variables au cours du mois.

Orp-Jauche

Un problème identique est perceptible sur plusieurs voiries à Orp-Jauche. Il a cependant été valorisé sous la forme de cases de stationnement délimitées par marquage au sol, qui imposent une circulation en zigzags et renforcent l'organisation des croisements imposés aux véhicules.

Par ailleurs, l'étroitesse de la fin de la rue de Noduwez a imposé sa mise à sens unique en direction du centre d'Orp. La circulation depuis Noduwez est donc contrainte de suivre une boucle par la rue Sainte-Barbe.

En lien avec ce sens unique de la rue de Noduwez, le carrefour avec la rue du Pirchat implique le croisement des flux vers Orp et vers Noduwez suivant un mode peu académique. Toutefois cette situation confuse n'apparaît pas comme dangereuse. La hiérarchie de la rue du Pirchat (prolongement de la N279) n'est toutefois pas en adéquation avec son profil étroit et tourmenté.

Ramillies

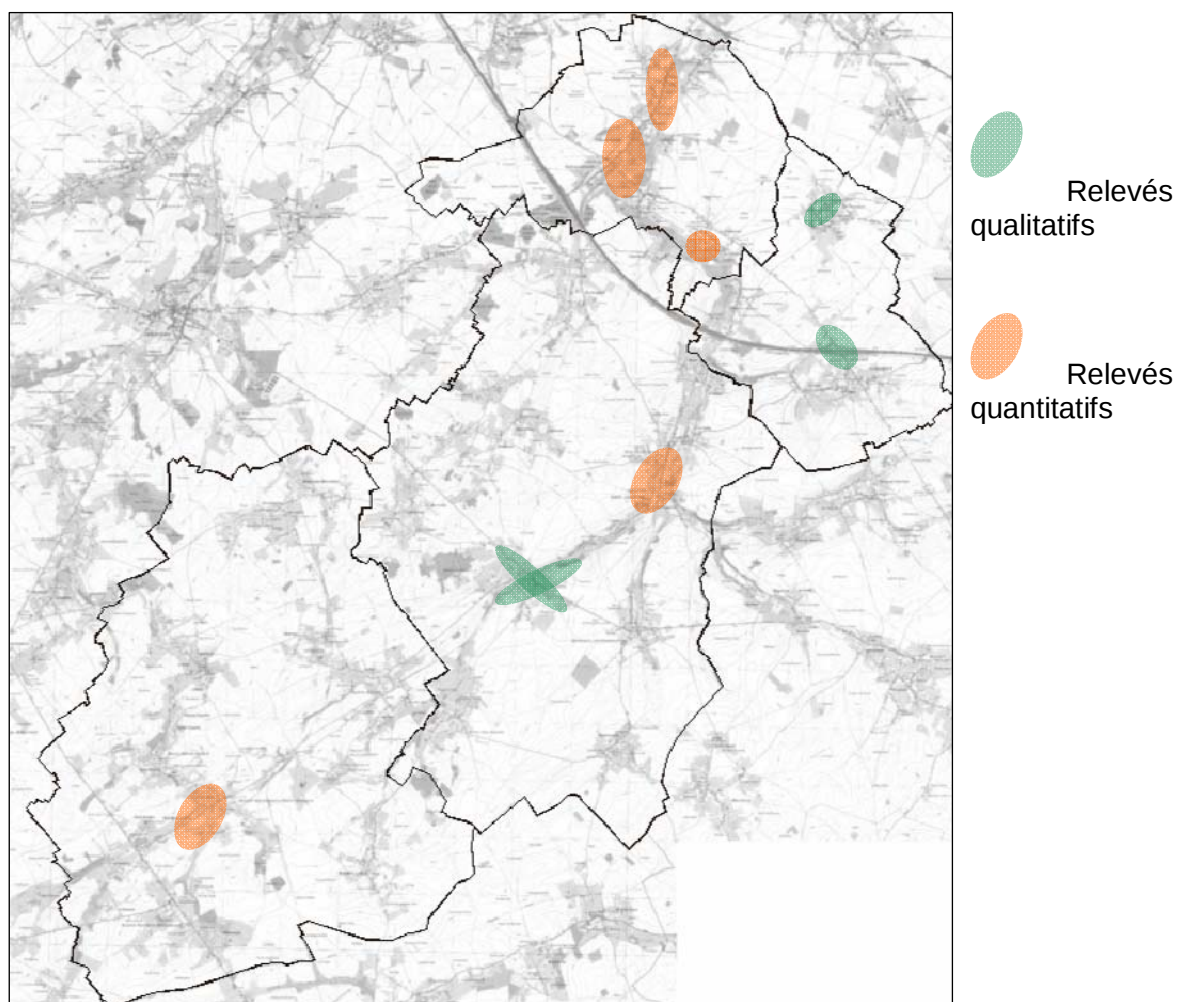
La densité du trafic à Ramillies n'est pas de nature à poser de réels problèmes de capacité ou de circulation. On nous signale toutefois les soucis suivants :

- Usage inconsidéré de la rue du Piroy à Autre-Eglise comme raccourci vers la rue de la Mêlée.
- Gestion spatiale ambiguë des carrefours rue de la Mêlée # rue de la Place # rue de Jauche # rue du Soldat Fernand Charles, où la hiérarchie reste confuse malgré les marquages et les îlots, qui ne sont pas toujours correctement respectés.
- Absence de trottoirs à la rue de Bomal à Hédénge, sur une section entre murs et clôtures n'offrant aucun dégagement pour les piétons.
- Croisement de la rue A. Poupé et du chemin de remembrement menant aux conteneurs à verre et à vêtements ainsi qu'à la rue des Déportés : hiérarchie peu claire, et carrefour confus.
- Pont étroit au-dessus du RAVeL à Ramillies gare.

5. STATIONNEMENT

5.1. STATIONNEMENT AUTOMOBILE

Des relevés ont été réalisés aux endroits suivants :



5.1.1 Les problématiques de stationnement dans les communes de MOBILHOR

Les problématiques de stationnement ne sont pas aiguës sur le territoire des quatre communes. Des relevés qualitatifs ont été effectués comme signalé sur la carte ci-dessus. De nombreux particuliers stationnent sur leur parcelle ou en voirie mais l'offre répond à la demande, sans débordement ou stationnement illicite important.

La plupart des équipements ont des parkings en suffisance, par exemple :

- o Maisons Communales des quatre communes
- o Domaine Provincial à Hélécine est équipé d'un grand parking, de places de stationnement le long de la voirie et des navettes sont organisées lors d'événements.

On n'identifie pas d'endroit où l'on puisse véritablement parler de « pression de stationnement ». On parlera plutôt de concentration de stationnement. C'est le cas par exemple dans le centre d'Orp-le-Grand et aux abords de l'échangeur de l'E40 sur le territoire de Lincet.

5.1.2 Relevés de stationnement à Orp-Jauche

Un relevé de stationnement a été effectué à Orp-le-Grand un jour de semaine à 8h – 13h – 15h – 19h.

Les cartes ci-après résument les taux d'occupation aux différentes heures de la journée.

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

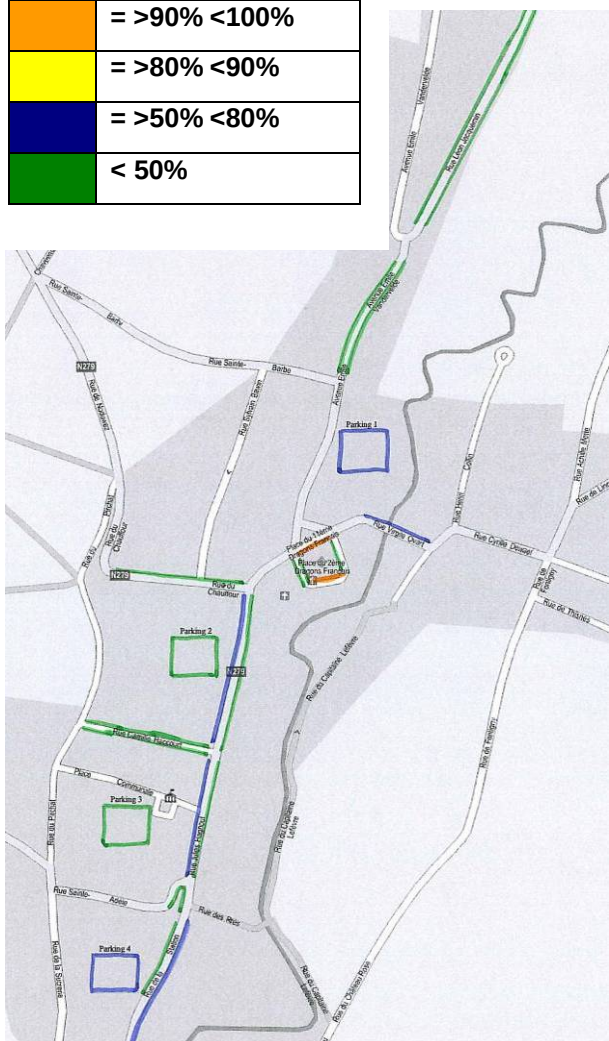


Figure 4 : Relevé de stationnement à 8h.

On constate qu'il existe 4 poches de stationnement.

Les taux d'occupation sont d'environ 50% de la capacité en voirie et dans les poches de stationnement.

Seules les poches de parking de l'école (n°1) et de la banque dépassent les 50% d'occupation. Cela s'explique par les activités liées proches

La place des 2^e Dragons Français dépasse les 90% d'occupation.

NB : Une foire était en cours d'installation sur la place de l'église, ce qui signifiait qu'une quinzaine de places étaient occupées par les camions de la foire.

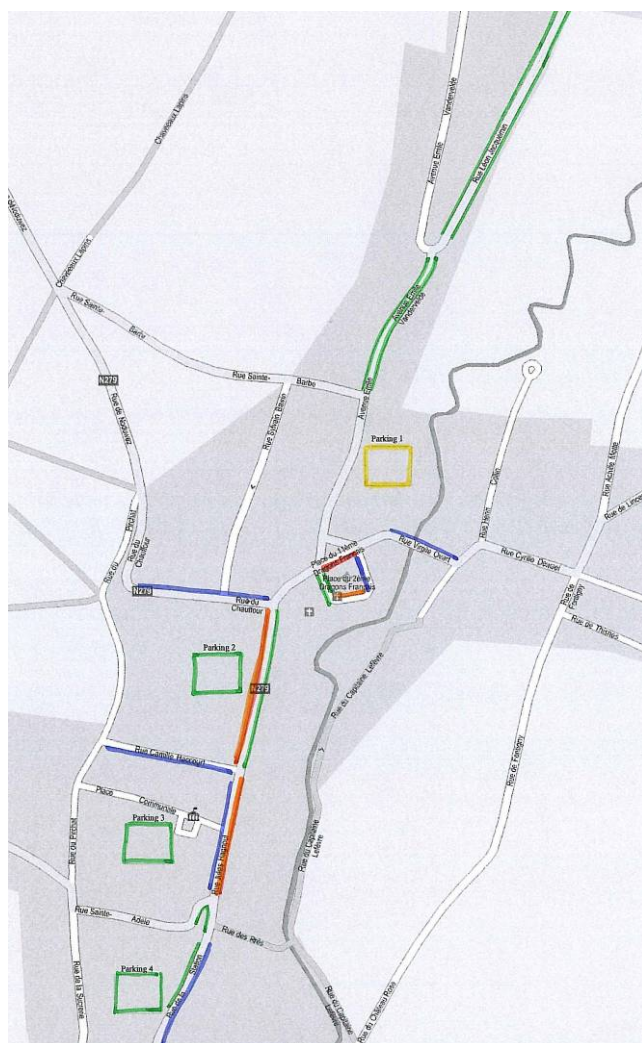
Nous avons toutefois poursuivi les relevés sur la place à titre indicatif

Photo 1 : Parking n°1

Photo 2 : Parkings délimités sur l'avenue Emile Vandervelde en direction de l'E40



Figure 5 : Relevé de stationnement à 12h30.



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

On constate de forts contrastes d'occupation sur la rue Jules Hagnoul. Le stationnement de riverains de retour pour la pause de midi peut en partie expliquer cette situation.

Les 4 poches de stationnement n'allègent pas le stationnement sur l'axe principal : elles restent faiblement occupées.

Seul le parking de l'école est rempli

La place des 2^e Dragons Français est occupée de façon inégale, la partie la plus proche de l'avenue Vandervelde (coté Nord) étant plus prisée par les automobilistes.

La rue de la Station reste peu occupée malgré la présence des commerces.



Photo 3 : Parkings situés à l'avant de l'église d'Orp-le-



Photo 4 : Parkings situés sur le côté de l'église d'Orp-le-Grand

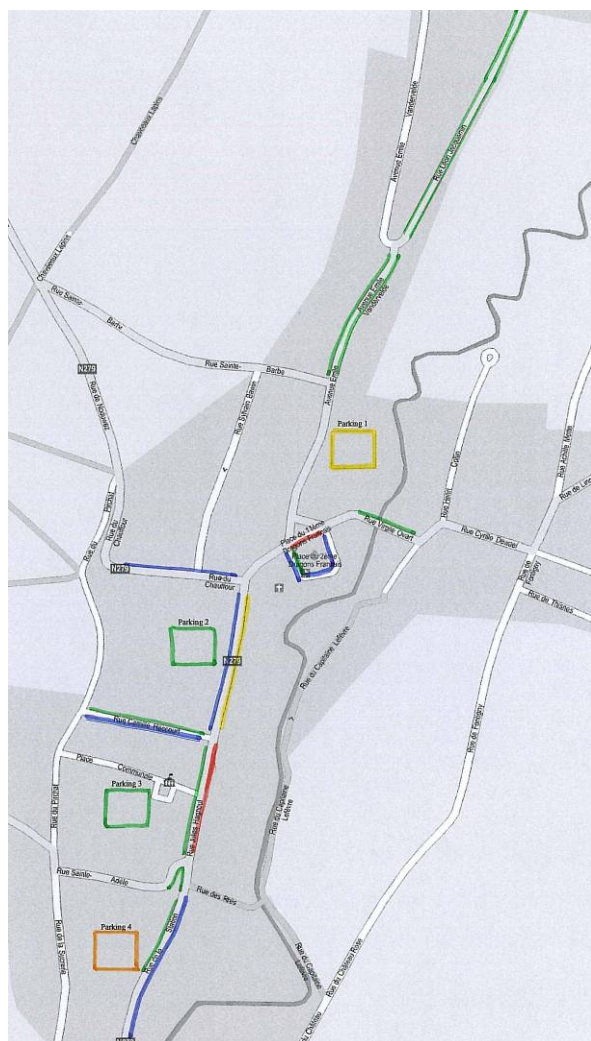


Photo 5 : Parkings situés à l'arrière l'église d'Orp-



Photo 6 : Parkings situés le long de l'église d'Orp-le-Grand

Figure 6 : Relevé de stationnement à 15h.



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

En milieu d'après-midi, l'intensité du stationnement traduit les activités du centre.

Les situations le long de la rue principale restent contrastées. Ainsi le coté « est » est plus occupé.

Le parking de la Maison communale reste occupé à 50%.

La situation sur la place du 2^e Dragons Français est plus « calme » qu'en matinée, le coté nord restant toutefois occupé à 100%.



Photo 7 : Stationnement rue Chauffeur

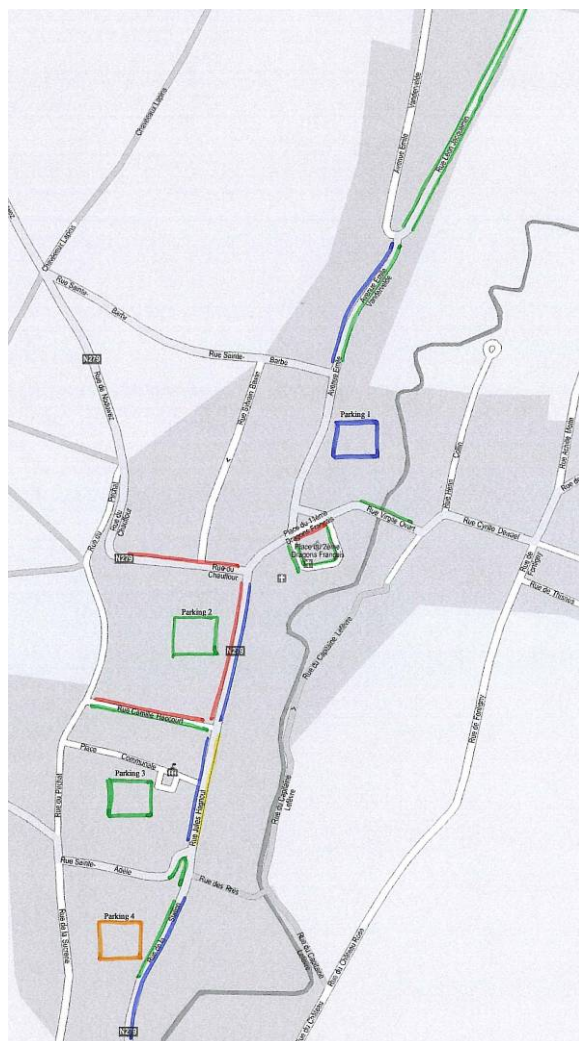


Photo 8 : Stationnement rue Camille Haccourt



Photo 9 : Stationnement rue Jules Hagnoul en direction d'Orp-le-Petit

Figure 7 : Relevé de stationnement à 19h.



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

Avec le retour des riverains, les rue du Chauffour, Camille Haccourt et certaines parties de la N279 sont occupées au-delà de 80% de leur capacité.

Les parkings 2 et 3 (Maison Communale) sont presque vides. On remarquera par contre que le parking 4 est très occupé en soirée (report de stationnement résidentiel depuis les rues vers cette poche).

Le côté nord de la place du 2^e Dragons Français reste occupé à 100%.



Photo 10 : Parking n°2

Photo 11 : Parking n°3



Photo 13 : Parking n°4

Photo 12 : Stationnement rue de la station en direction d'Orp-le-petit

5.1.3 Relevés de stationnement à Hélécine

Un relevé de stationnement nocturne a été effectué à Hélécine et Linsmeau le 5 novembre entre 22h30 et 23h30 environ. En effet, la préoccupation vient plutôt de la demande en stationnement résidentiel que de besoins en journée suite aux activités commerciales ou autres.

Les cartes ci-après résument les taux d'occupation.

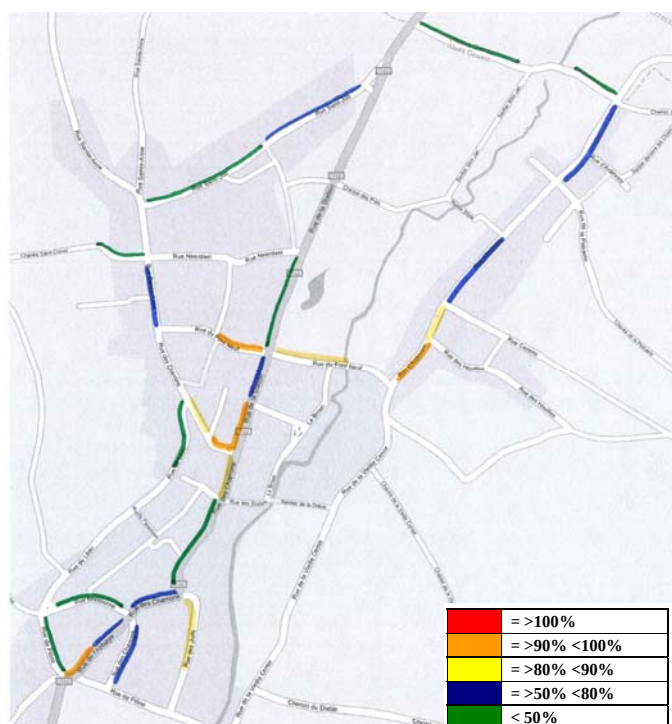


Figure 8 - stationnement à Hélécine (1)

A aucun endroit les relevés montrent une situation critique avec dépassement de la capacité disponible sur les accotements.

Toutefois on peut mentionner le cas de la rue du Pont-neuf, où la densité de stationnement est telle que le croisement de deux véhicules n'est plus possible dans la rue à hauteur de véhicules stationnés. Mais pour peu que l'in des automobilistes attende à l'entrée du passage plus étroit, cela ne justifie pas la mise en œuvre de mesures fortes.

La rue du Pont Neuf voit également le passage du bus TEC 339, ce qui renforce la nécessité d'un passage dégagé. Néanmoins il ne nous est pas apparu de problèmes cruciaux.

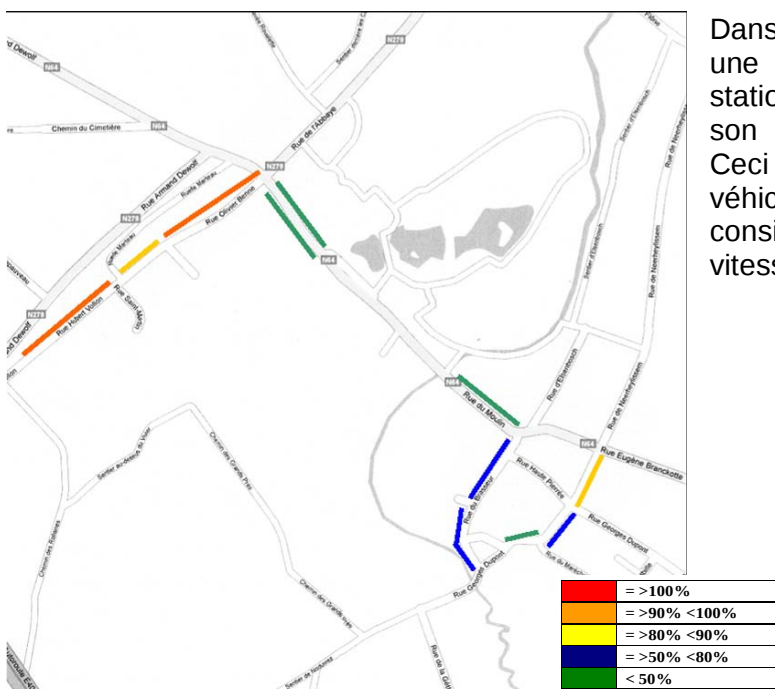
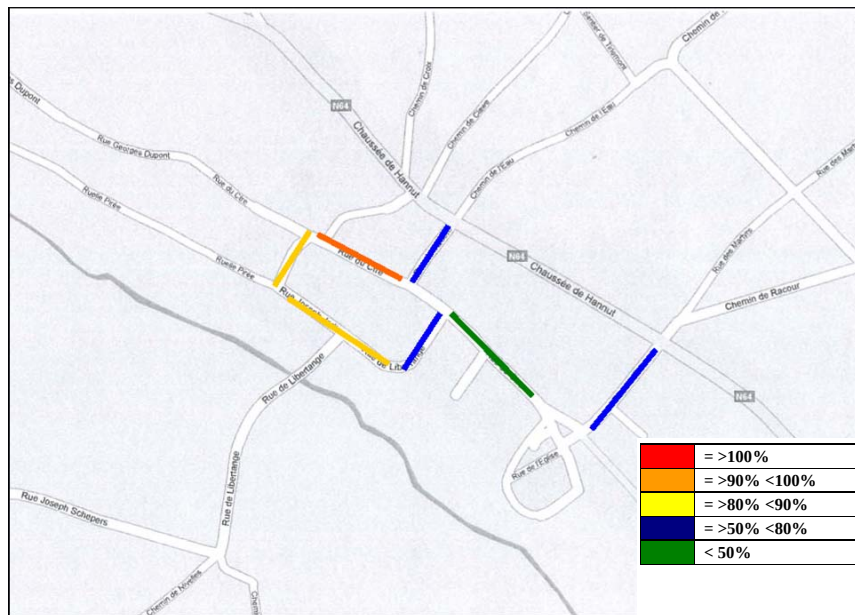


Figure 9 - stationnement à Hélécine (2)

Dans le quartier du château, on relève une densité appréciable de stationnement à la rue Olivier Benne et son prolongement rue Hubert Vollon. Ceci rend le croisement de deux véhicules malaisé, ce qui peut être considéré comme bénéfique pour les vitesses pratiquées.

Figure 10 - stationnement à Linsmeau (3)



A Linsmeau, on relève le même souci de croisement parfois difficile dans la rue du Centre (côté ouest) et la rue Joseph Jadin. Sur la partie est de la rue du Centre, ce problème de croisements n'existe pas, car la grande largeur de profil permet le stationnement sur de larges accotements hors voirie.

A Héléchine, le stationnement est généralement régi par signaux E5 / E7 de manière alternée du 1/15 et du 16/31.

5.2. STATIONNEMENT DES POIDS LOURDS

Le stationnement des poids lourds est un souci plutôt qualitatif (dégradation, problème de visibilité, gêne des voisins) que quantitatif sur l'ensemble des communes MOBILHOR.

Ainsi, le stationnement de poids lourds à proximité des écoles (comme constaté dans la rue de Grand-Hallet à Lincen) peut poser des problèmes de visibilité des piétons, des enfants en particulier.

Le stationnement des poids lourds semble le plus fréquent sur le territoire d'Orp-Jauche où on a compté une vingtaine de poids lourds stationnés. Sur Héléchine, une petite dizaine de cas individuels ont été identifiés.

5.3. FACILITÉS POUR LE COVOITURAGE

Il n'existe pas d'aménagement spécifique de stationnement pour le covoiturage près des accès autoroutiers de Lincen et Héléchine.

On constate toutefois sur la commune de Lincen le stationnement de voitures de navetteurs le long de la N64.

Ce manque de parking de covoiturage spécifique près de l'autoroute pose problème à Lincen : le parking de la Maison Communale et du centre sportif sert actuellement d'alternative semi organisée. Les navetteurs ont souscrit un « gentlemen's agreement » avec les autres utilisateurs de ce parking en n'occupant que les places les plus éloignées du parking.

6. SÉCURITÉ ROUTIÈRE

6.1. LES STATISTIQUES D'ACCIDENTS

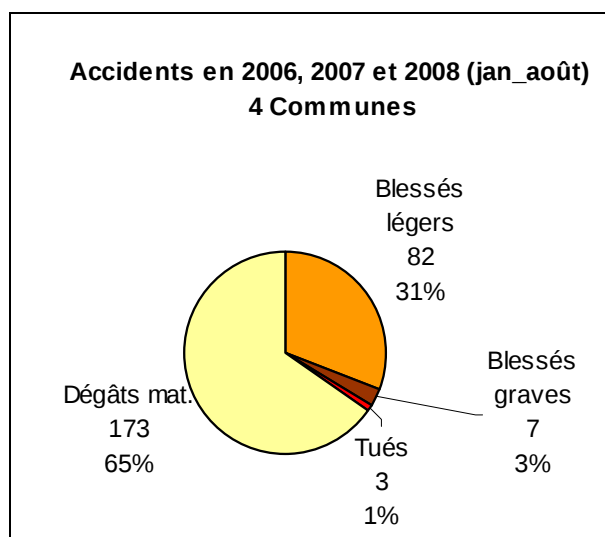
On dispose des statistiques établies par les services de police. Celles-ci portent sur les accidents avec lésions corporelles et sur des accidents avec dégâts matériels. Il faut noter toutefois que les accidents qui ont fait l'objet d'un règlement à l'amiable entre usagers, sans appel de la police ne sont pas enregistrés.

		Accidents avec				Victimes			
		Blessés légers	Blessés graves	Tués	Dégâts mat.	Total	Bl. légers	Bl. graves	Total T + BG
Hélécine *	2006	5	1	0	9	15	11	1	0
Hélécine *	2007	3	1	0	10	14	5	1	0
Hélécine *	2008 **	3	1	0	3	7	4	1	0
Orp-Jauche	2006	14	3	0	21	38	16	3	0
Orp-Jauche	2007	6	1	0	24	31	8	1	0
Orp-Jauche	2008 **	10	0	0	18	28	11	0	0
Ramillies	2006	8	0	1	9	18	11	0	1
Ramillies	2007	10	0	2	16	28	19	0	2
Ramillies	2008 **	6	0	0	13	19	6	0	0
Lincent *	2006	6	0	0	22	28	8	0	0
Lincent *	2007	9	0	0	24	33	10	0	0
Lincent *	2008 **	2	0	0	4	6	2	0	0
Total sur 2,75 ans		82	7	3	173	265	111	7	3
Moyenne/an		30	3	1	63	96	40	3	1

* sauf autoroute

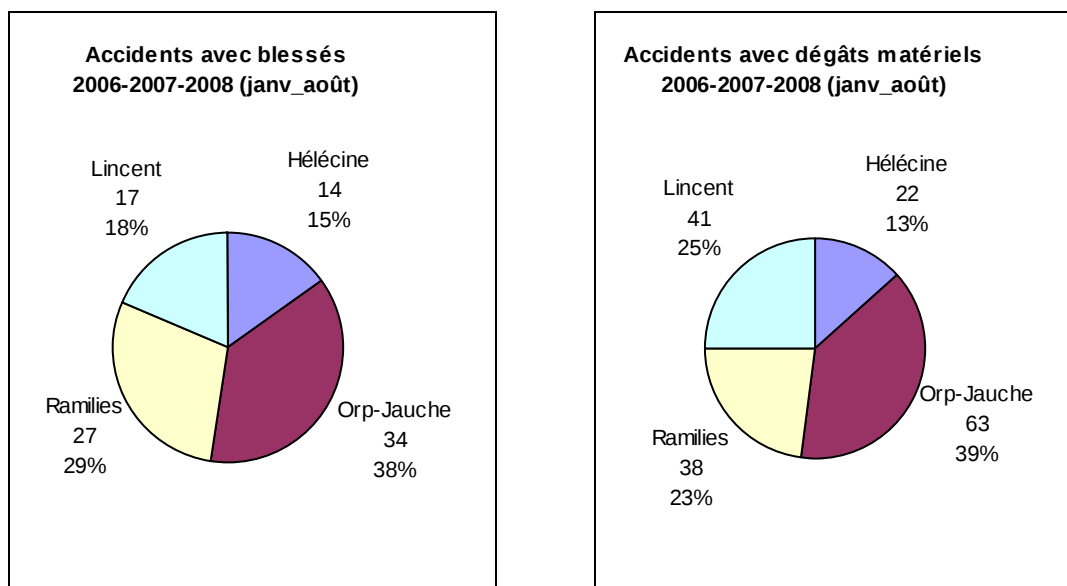
** 8 premiers mois

Comme le montre la figure ci-après, les accidents avec dégâts matériels représentent les deux tiers des accidents de roulage constatés par la police. À cela s'ajoutent les accidents non déclarés à la police.



Les accidents avec victimes sont généralement sans gravité (blessés légers). Ils ont fait quand même trois morts et 7 blessés graves en 2 ans et 8 mois.

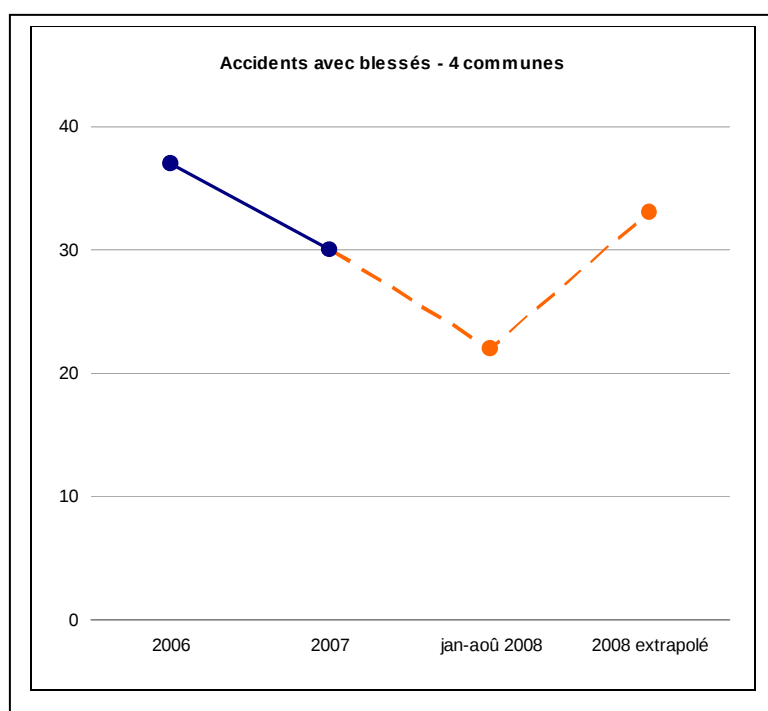
La répartition des accidents entre les quatre communes est illustrée ci-dessous.



Les accidents avec lésions corporelles se répartissent de la même manière que les accidents avec victimes.

Evolution dans le temps

Le nombre d'accidents avec blessés a baissé entre 2006 et 2007. Les résultats des 8 premiers mois de 2008 font penser toutefois que le nombre annuel ne poursuivra pas sa descente en 2008 (à vérifier au début 2009).



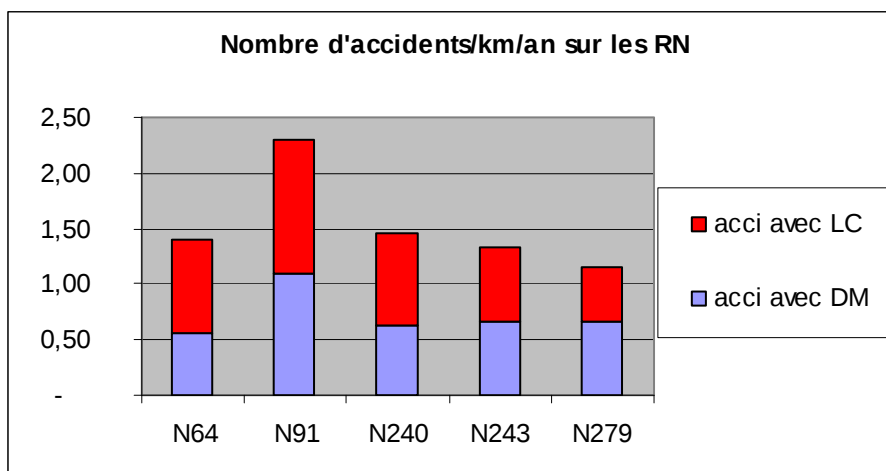
La répartition des accidents avec blessés selon le type de route, régionale ou communale, est la suivante:

accidents avec blessés 2006-2007-2008 (janv-août)			
	total	sur RN	sur voie comm.
Hélécine	14	11	3
Orp-Jauche	34	18	16
Ramilies	27	13	14
Lindent	17	8	9
Total	92	50	42

accidents avec dégâts matériels 2006-2007-2008 (janv-août)			
	total	sur RN	sur voie comm.
Hélécine	22	11	11
Orp-Jauche	63	18	45
Ramilies	38	12	26
Lindent	41	8	33
Total	164	49	115

Plus de la moitié des accidents avec blessés se produisent sur les routes régionales; la proportion est plus forte encore à Hélécine (N 64 et N 279). Les routes régionales ne représentent qu'une faible part de la longueur du réseau routier mais elles supportent un trafic beaucoup plus important.

On peut comparer les "scores" des routes régionales en ramenant le nombre d'accidents au nombre de km de ces routes sur le territoire Mobilhor. La N 91 ressort nettement comme la plus accidentée.



Les tableaux ci-après localisent les accidents avec blessés sur les 4 communes

Les cartes 1,2 et 3 (en annexe) reprennent les zones où se sont déroulés au minimum 2 accidents avec lésions corporelles durant l'année 2007.

Accidents avec lésions corporelles à Hélécine

Date	Heure	route	RN	BK	c'four avec	usagers	BI Lg	BI Gr	Tués
22/07/08	03h00	Ch.de Hannut	64	32,5		1 auto	1		
15/02/08	20h06	Ch.de Hannut, 20	64	32,3		1 auto	1		
23/04/06	14h20	Ch.de Hannut, 80	64	32.0	Maman Theunis	auto-piéton	1		
10/09/06	19h20	du Moulin	64	33.7		3 autos	4		
02/02/06	05h30	Armand Dewolf	279		N64	1 auto	2		
14/08/06	21h20	Armand Dewolf	279		E40 sortie 26	1 auto	3		
05/04/07	07h15	Armand Dewolf	279	9.3		2 autos	1	1	
18/09/07	08h25	des Charrons, 87	279			2 autos	2		
09/06/07	07h40	H. Vollon, 17	279			auto-camion	1		
27/05/08	21h20	H.Vollon	279	10.1		1 moto		1	
11/05/06	20h20	rue H.Vollon	279	10.0		2 autos	1		
13/04/07	15h30	du Pont Neuf	279		279	2 autos	1		
24/04/06	13h55	de la Station		6.2	d'Ardevoor	1 auto		1	
30/04/08	18h20	Olivier Benne, 44				auto-cyclo	2		



Carrefour Spar



Accidents avec lésions corporelles à Orp-Jauche

Date	Heure	route	RN	BK	c'four avec	usagers	BI Lg	BI Gr	Tués
13/02/07	15h25	240	240	24,6		2 autos	1		
08/11/07	17h15	240	240	19,5	de l'Eglise	2 autos	1		
27/12/06	14h49	Av. A. Stas, 46	240			auto-cyclo	1		
19/09/07	15h00	Av.A. Stas, 7	240		du Moulin	1 auto moto	1		
27/11/06	19h00	Av.A.Stas	240	21.4		2 autos	1		
15/02/08	19h49	Av.Adrien Stas	240		(entrée de Jauche)	2 autos	1		
23/02/08	10h50	Av.Rodolphe Gossia	240	23,6	Monum Cavalerie		1		
11/03/08	16h55	Ch.de Wavre	240	24,1	de Genville	3	1		
14/04/08	08h10	Grand Route	240	21,3	de la Bruyère	2 autos	1		
24/04/06	06h10	279	279	13.2		1 auto	2		
09/03/08	20h30	Brig L Mélard	279			1 auto	1		
27/07/08	01h44	Brigadier L Mélard, 56	279	18,45		1 auto	1		
11/03/06	19h40	de Tirlemont	279	12.1		auto-cyclo	1		
17/06/06	22h25	de Tirlemont	279	11.7		1 auto	1		
08/07/08	18h38	H Grenier	279	17,3	pkg Garage Grenier	5	2		
01/03/06	07h45	Henri Grenier, 122	279			1 auto	1		
21/11/06	17h15	Louis Lambert, 46	279			1 auto		1	
09/03/08	16h15	Louis Lambert, 70	279		C.Ramoisiaux	1 auto	1		
27/02/07	18h08	Auguste Baccus			de la Brasserie	2 autos	2		
02/10/06	18h39	Chemin des Acacias				1 moto	1		
27/01/07	08h26	de Boneffe				1 auto	1		
22/12/07	12h35	de Boneffe, 20				auto-piéton	1		
17/06/06	18h43	de Genville				1 auto	1		
30/10/06	18h00	de Jandrain				2 autos	2		
06/04/07	20h15	de la Grande Ferme, 4				1 auto	1	1	
09/07/06	17h30	de Pellaines				1 moto	1		
26/07/06	15h15	de Thisnes		0		1 auto		1	
26/09/06	18h33	Fernand Henrioulle				1 auto	1		
14/07/06	15h50	Fernand Henrioulle, 17				1 moto	1		
01/06/08	21h25	Haute, 30			(Marilles)	1 auto	1		
02/01/08	06h15	J. Hagnoul, 24				2 autos	1		
06/01/06	18h20	Jules Hagnoul, 39				2 autos	1		
18/06/06	17h23	Léon Jacquemin			Av.H.Pirard	auto-cyclo	1		
21/07/06	13h50	Sainte-Adèle, 61				1 cyclo		1	



Carrefour N279 – N240 à Jauche



Rue Hagnoul à Orp-Le-Grand

Accidents avec lésions corporelles à Ramillies

Date	Heure	route	RN	BK	c'four avec	usagers	BI Lg	BI Gr	Tués
04/08/06	14h00	Ch.de Namur	91			1 moto	1		
25/08/06	07h00	Ch.de Namur	91	21.1	des communes	1 auto	1		
09/12/06	10h30	Ch.de Namur	91	27.1		1 camion	1		
19/03/07	14h00	Ch.de Namur, 26	91	20.7		3	1		
03/05/07	18h18	Ch.de Namur, 109	91	19.2		3	3		
27/09/07	19h00	Ch.de Namur, 65	91			3	3		
25/03/08	06h20	Ch.de Namur	91	18.6	Gd Rosière	1 auto	1		
25/04/08	22h30	Ch.de Namur, 109	91	22,8		1 auto	1		
25/06/08	08h50	Ch.de Namur, 21	91	0,5		1 auto	1		
01/07/08	08h46	Ch.de Namur, 42	91			auto-camion	1		
21/08/07	16h45	de Perwez	243	20,7		2 autos	5		
31/05/08	22h30	243	243	20		1 auto	1		
05/11/07	07h30	de la Mêlée	279	22,5	A. Guerlache	2 autos	2		
11/08/06	12h32	d'Autre-Eglise				1 auto			1
03/09/06	14h15	Ch.J Rowart			de Fagneton	2 autos	2		
11/09/06	19h50	de Jodoigne, 46			de Nivelles	2 autos	2		
06/10/06	16h40	de Bomal, 15				2 autos	1		
21/11/06	17h45	de Glimes			de la Ramée	2 autos	2		
25/11/06	03h10	de Bomal, 3				3	1		
02/02/07	18h45	de Jodoigne, 13				4	1		
02/07/07	15h30	du Gestiaux				2 autos	1		
22/07/07	12h25	de Laloux, 6				1 auto			1
22/07/07	22h20	de la Hisque				1 auto	1		
26/08/07	15h00	de la Frête			aux Renards	1 auto	1		
20/10/07	15h50	de Jauchelette				1 moto	1		
23/11/07	13h35	Albert Poupe, 19				camion-piéton			1
14/08/08	16h45	du Piroy, 102					1		

On remarque que les accidents graves ne se produisent pas sur les routes régionales mais bien sur des voies communales. Ils se produisent en journée.



N91 sur Ramillies

Accidents avec lésions corporelles à Lincet

date	heure		rue	type de collision	usager	T	BG	BL
20/05/06	2210	N 64	N 64 BK 27-5	un conducteur perd contrôle avant de virer à droite - contre clôture	1 auto			1
24/07/06	1330	N 64	N64 # rue de Lussac	Entre conducteurs - dont un démarre pour tourner à gauche	2 autos			2
06/09/06	1705	N 64	N64 # rue de Warichet	Entre conducteurs - par le côté	1 auto			1
01/11/06	930	N 64	N64 # rue de la Bruyère	coll frontale avec un vireur à gauche	2 autos			2
14/01/07	1630	N 64	N 64 #rue de Pellaines	Entre conducteurs - par le côté	2 autos			2
22/12/07	515	N 64	N 64 15 sens négatif	un conducteur perd contrôle - contre poteau à gauche	1 auto			1
20080302	450	N 64	N 64 n° 105	un conducteur - perte de contrôle	1 auto			1
20080914	1815	N 64	N64 # bretelle E 40 vers Liège	Usager contre bordure sur la chaussée	1 auto			1
02/02/06	1435		chemin de remembrement	Un seul usager, perte de contrôle	1 auto			1
15/09/06	2150		Rue de l'Yser 47	entre conducteurs - chargement versé sur chaussée	1 auto			1
05/04/07	1745		Rue de Tirlemont	Entre conducteur et cycliste - par le côté	1 cycliste			1
07/04/07	2235		CHEMIN D'ORP-LE-GRAND 1	Un seul conducteur - perte de contrôle	1 auto			1
28/04/07	2015		Rue de Pellaines	collision par l'arrière avec une auto qui fait demi-tour	1 auto			1
03/07/07	650		CHEMIN D'ORP-LE-GRAND 1	un conducteur - perte de contrôle	1 auto			1
30/11/07	1305		Rue de Landen 29	entre conducteur et piéton	1 piéton			1
13/12/07	1945		Rue de la Vallée 33	un conducteur - perte de contrôle - contre mur à droite	1 auto			1
19/12/07	1315		Rue du Warichet 20	Entre conducteurs dont un à l'arrêt	1 auto			1



N64 au niveau de la bretelle E 40

6.2. OBSERVATIONS ET AVIS RECUEILLIS

Nous avons également localisé, grâce aux propos recueillis et aux observations de terrain, certains lieux qui semblent dangereux ou qui provoquent un sentiment d'insécurité.

Ces différents endroits sont localisés sur les cartes 1, 2 et 3 (en annexe).

6.2.1 Orp-Jauche

- Enines : le carrefour de la Chaussée d'Hannut est un endroit délicat, notamment à cause de la vitesse des véhicules.



- Jandrain : la chaussée de Wavre (au niveau de la rue du trou) est peu rassurante. C'est dû à la vitesse importante des véhicules, la chaussée dégradée et au revêtement dangereux par temps de pluie

- Jandrenouille : le carrefour entre la rue de Paris et la rue de Branchon est assez large et les véhicules le traverse à vitesse assez élevée.



Marilles: vitesses excessives dans la rue Léon Gramme, malgré les rétrécissements.

Jauche: virage dangereux à l'entrée du village et croisement N240-N279 dangereux.

6.2.2 Hélécine

Plusieurs endroits ont été localisés sur la commune d'Hélécine :

- Carrefour dangereux sur la N64 au niveau de la sortie de la rue O. Benne
- Carrefour « Materne » : rues de l'Abbaye et de Flône où il y a un problème de visibilité



N 64: vitesses excessives à Linsmeau en venant de Hannut. Danger à l'abri bus du TEC.

N64 près de l'école: non respect de la zone 30

Remarques :

- Le panneau «Région Flamande » présente un problème de visibilité à l'angle entre la rue D'Ardevoor et la N279
- Le panneau d'entrée d'agglomération est manquant sur la N64 en venant de Tirlemont.

6.2.3 Ramillies

Les 14 entrées d'entité sont les éléments les plus importants quant au sentiment d'insécurité



Entrée dans Huppaye

Autre constat: la limitation à 70 km/h dans certaines traversées de villages (au lieu de 50 km/h normalement).

Vitesses excessives aussi dans la traversée de Huppaye, Ramillies-village et Autre-Eglise en particulier, mais ce constat est considéré comme présent dans tous les villages de l'entité à des degrés divers.

6.2.4 Lincet

Pour Lincet, il s'agit surtout des carrefours le long de la N64



Carrefour N64 – rue de Pellaines

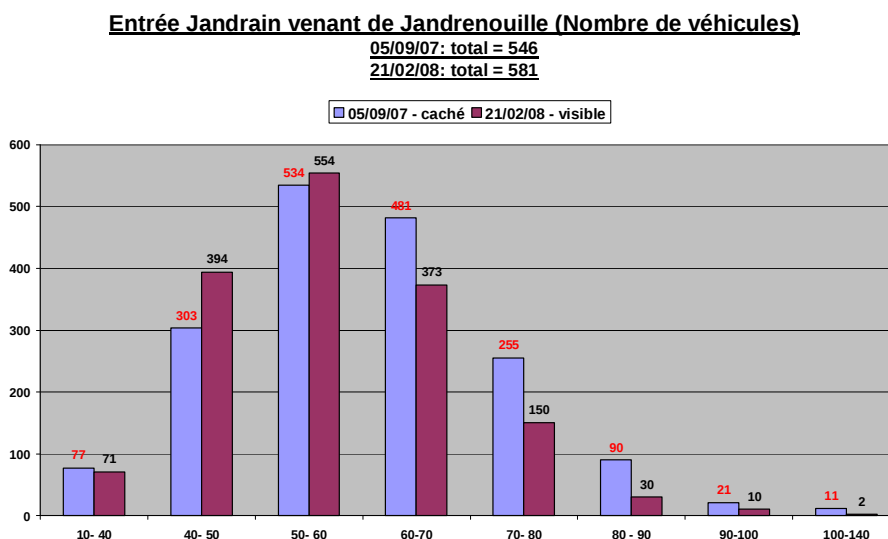
6.3. LES VITESSES

Les cartes 1, 2 et 3 (en annexe) indiquent les endroits où les excès de vitesses sont très fréquents.

Sources des données:

- Les rapports de la zone de police de Jodoigne sur les contrôles de vitesses répressifs. On a pointé les endroits où les PV pour excès de vitesses sont nombreux.
- Pour la commune d'Orp-Jauche, les relevés de vitesses à l'aide de radars "confidentiels" placés par la commune. On a pointé les endroits où la majorité des conducteurs ne respectent pas la limitation de vitesse.
- Pour Ramillies, les rapports d'utilisation des radars par la Commune. On a pointé les endroits où la majorité des conducteurs ne respectent pas la limitation de vitesse.
- Pour Lincent, les rapports de police sur les relevés de vitesses à Lincent.

NB: le radar n'est pas toujours masqué et les résultats des mesures en sont influencés, comme l'indique le graphique ci-après qui compare les résultats de mesures au même endroit, à l'aide d'un radar masqué ou visible. Le radar visible a un effet plus dissuasif. Mais son efficacité ne dure évidemment que le temps de sa présence au bord de la route. L'avantage des boîtiers fixes sur support est leur efficacité même lorsqu'il n'y a pas d'appareil d'enregistrement dedans.



Dans l'espace Mobilhor, les problèmes de vitesses excessives se posent surtout sur les routes régionales, très rectilignes, et aux entrées dans les villages. Des mesures ont été prises à différents endroits pour renforcer la perception de l'entrée dans l'agglomération (effets de porte) mais il reste beaucoup à faire pour couvrir toutes les entrées de villages.

Dans les villages, les mesures de vitesses indiquent généralement que les limitations sont respectées en moyenne, ce qui ne veut pas dire que les vitesses de tous les conducteurs soient adaptées. Il faudra établir des objectifs de vitesse (baisser à 30 km/h peut-être) et définir des priorités dans les interventions de modération des vitesses.

Une difficulté particulière dans les mesures d'aménagements de voiries pour modérer les vitesses est la présence d'une activité agricole intense dans les quatre communes. Le passage des convois agricoles limite les possibilités d'aménagement.

Relevés de vitesses à Orp-Jauche

Relevés radars "confidentiels"

Orp - entrées et sorties d'agglomération.

avec radar non masqué

Date	entrée dans	venant de	En face de chez....	Nbre de véh	< 50 %	< 60 %	> 70 %
02/04/08	Enines	Jauche	N° 70	385	74	98	0
19/09/07	Jandrain	Jandrenouille	Depauw	546	57	87	2
30/01/08	Jandrain	Orp	Debeck	608	76	95	1
21/02/08	Jandrain	Jandrenouille		581	75	95	1
05/09/07	Jandrenouille	Branchon	Maité	299	18	45	20
05/09/07	Jandrenouille	Jandrain	Aubette Delheid	519	53	86	2
04/10/07	Jandrenouille	Branchon	Maité	294	31	59	11
04/10/07	Jandrenouille	Jandrain	Aubette Delheid	543	54	85	3
18/06/08	Jandrenouille	Branchon	r. Branchon N° 95	318	27	60	11
03/05/07	Jauche	Enines	N° 39 (Bruyère)	654	54	87	2
19/04/07	Marilles	Enines	Carine Vanderweyen	1211	42	82	3
24/10/07	Marilles	Enines	Carine Vanderweyen	932	44	83	3
26/06/08	Marilles	Enines	N° 67	1112	31	70	7
17/10/07	Noduwez	Orp	Ferme Landeut	720	40	72	9
25/04/07	Orp	Jauche	Carrosserie	1499	29	70	8
08/11/07	Orp	Jauche	Carrosserie	1267	35	80	4
05/03/08	Orp	Jauche	Carrosserie	1389	27	71	6
10/04/08	Orp	Jauche	N° 30	1473	70	95	1
26/06/08	Sortie de Marilles vers Enines		N° 67	1138	32	66	9
17/10/07	Sortie de Noduwez vers Orp		Ferme Landeut	648	60	87	2
02/04/08	Sortie Enines vers Jauche		N° 28	519	45	82	4
19/09/07	Sortie Jandrain vers J'ouille		Depauw	592	50	85	2
21/02/08	Sortie Jandrain vers J'ouille			570	70	93	1
03/05/07	Sortie Jauche vers Enines		N° 22 (Bruyère)	517	69	95	0
30/05/08	Sortie Jauche vers Hannut		R. Gossia N° 35	2409	26	62	13
26/09/07	Sortie Jauche vers Jodoigne		Carrefour Tombale	2393	24	55	16
18/06/08	Sortie J'ouille vers Branchon		r. Branchon N° 95	335	19	45	26
19/04/07	Sortie Marilles vers Enines		Albert C	1610	44	84	4
24/10/07	Sortie Marilles vers Enines		Carine Vanderweyen	1052	26	63	11
25/04/07	Sortie Orp vers Jauche		Pitou	1557	23	58	13
08/11/07	Sortie Orp vers Jauche		Pitou	1294	26	64	9
05/03/08	Sortie Orp vers Jauche		Pitou	1386	21	60	11
10/04/08	Sortie Orp vers Jauche		N° 30	1455	91	99	0

Les excès de vitesses sont fréquents en entrée d'agglomération. En sortie, les vitesses sont plus élevées encore.

Relevés radars "confidentiels"

N 240

avec radar non masqué

Date	Entrée dans	Venant de	TOTAL	En face de chez....	< 50 %	< 60 %	> 70 %
30/01/08	Chée de Wavre vers Hannut		1844	Ecole communale	69	93	1
13/02/08	Chée de Wavre vers Hannut		1803	Ecole communale	91	99	0
13/02/08	Chée de Wavre vers Jauche		1978	Ecole communale	85	97	1
13/02/08	Chée de Wavre vers Jauche		1859	Face église	71	95	1
12/09/07	Jauche	Hannut	1772	Besi	21	52	21
12/09/07	Jauche	Jodoigne	2459	Haie Vierlée	40	61	19
26/09/07	Jauche	Jodoigne	3013	Carrefour Tombale	37	75	7
21/02/08	Jauche	Hannut	1584	Besi	29	64	12
14/05/08	Jauche	Jodoigne	2915	Carrefour Tombale	31	71	8
30/05/08	Jauche	Hannut	2126	R. Gossia N° 35	38	75	7
14/05/08	Sortie de Jauche vers Jodoigne		2793	Carrefour Tombale	28	56	15
30/05/08	Sortie Jauche vers Hannut		2409	R. Gossia N° 35	26	62	13
26/09/07	Sortie Jauche vers Jodoigne		2393	Carrefour Tombale	24	55	16

Sur la N 240 les vitesses supérieures à 70 km/h sont fréquentes

Relevés radars "confidentiels"

Orp - rues

avec radar non masqué

Date	Lieu	En face de chez....	Nbre véh	< 50 km/h %	< 60 km/h %	> 70 km/h %
23/01/08	Avenue Vandervelde vers Maret	Ecole St. Joseph	1782	100	100	0
23/01/08	Avenue Vandervelde vers Orp	No. 45	856	97	100	0
23/01/08	Avenue Vandervelde vers Orp	Ecole St. Joseph	1103	99	100	0
30/04/08	R. Brig Mélard vers Orp	Crèche	1778	81	97	0
30/04/08	R. Brig Mélard vers Jauche	Crèche	1794	77	97	1
27/02/08	r. de Fontigny dir. Orp-le-Petit	En face du No. 36	342	82	96	1
12/06/08	R. du Chauffour vers Orp	N° 3	426	99	100	0
19/03/08	R. du Crécou vers Maret	N° 53	74	86	93	3
19/03/08	R. du Crécou vers Orp	N° 60	76	88	93	1
21/05/08	R. Jacquemin vers Maret	Brigitte Wauters	706	34	74	7
21/05/08	R. Jacquemin vers Orp	Brigitte Wauters	688	49	82	5
12/06/08	R. Ste. Adèle vers Orp	N° 35	510	80	99	0
30/01/08	Rue de Genville vers Orp	Nelis	622	73	96	0
16/04/08	Rue de l'Eglise vers Enines	rue Grand Roo	480	80	96	1
16/04/08	Rue de l'Eglise vers Jauche	rue Grand Roo	525	86	99	0

Dans les rues de la commune, la limitation à 50 km/h est par contre généralement respectée. La rue Jacquemin fait toutefois exception: 51 à 66 % des conducteurs roulent à plus de 50 km/h, selon le sens.

Relevés de vitesses sur le territoire de Lincent

Sur la N64 en 2007 :

village	rue + n°/BK	N contrôles	V Regl.	>Vregl (%)
Lincent	N64 route de Huy	508	50	25%
Lincent	N64 route de Huy 151	216	70	29%
Lincent	N64 route de Huy 151	126	70	27%
Lincent	N64 route de Huy 151	194	70	23%
Lincent	N64 route de Huy 187	242	70	34%
Lincent	N64 route de Huy 36	447	70	32%
Lincent	N64 route de Huy 36	342	70	35%
Lincent	N64 route de Huy 36	600	70	31%
Lincent	N64 route de Huy 36	127	70	58%
Lincent	N64 route de Huy 36	128	70	53%
Lincent	N64 route de Huy 36	107	70	45%
Lincent	N64 route de Huy 36	268	70	22%
Lincent	N64 route de Huy 36	196	70	27%
Lincent	N64 route de Huy 36	199	70	36%
Lincent	N64 route de Huy 40	759	70	26%
Lincent	N64 route de Huy 45	287	70	29%
Lincent	N64 route de Huy 49	252	70	36%
Lincent	N64 route de Huy 49	520	70	32%
Lincent	N64 route de Huy 49	272	70	42%
Lincent	N64 route de Huy 50	216	70	26%
Lincent	N64 route de Huy n° 55	428	70	33%
Lincent	N64 route de Huy n°49	655	70	44%
Lincent	N64 rue de Huy 55	848	70	36%
Lincent	N64 rue de Huy n°40	583	70	28%
Lincent	N64 Rue de Tirlemont n°151	69	70	16%

Il semble (observations sur place) que les vitesses dans la traversée du village sont plus élevées en direction de l'autoroute qu'en direction de Hannut.

Sur les voies communales en 2007 :

village	rue	Nb contrôles	Vit regl	> 50 km/h (%)
Lincent	rue de la Bruyère 40	113	50	59%
Lincent	rue de la Bruyère 46	57	50	14%
Lincent	rue de la Bruyère 47	32	50	66%
Lincent	rue de la Bruyère 47	32	50	44%
Lincent	rue de la Bruyère 47	169	50	38%
Lincent	rue de la Bruyère 47	110	50	44%
Lincent	rue de la Bruyère n°47	69	50	49%
Lincent	rue du Village 58	57	50	25%
Lincent	rue du Village 66	48	50	40%
Lincent	rue du Village 66	77	50	27%
Lincent	rue du Village 69	61	50	3%
Pellaines	Av des Français 27	19	50	63%
Pellaines	rue des Mayeurs 25	41	50	27%
Racour	N80 rue de Landen 14	54	50	9%
Racour	N80 rue de Landen 20	46	50	22%
Racour	rue de Linsmeau 34	269	50	32%

Les rues dans lesquelles on constate beaucoup d'excès de vitesses sont la rue de la Bruyère et la rue des Français (mais nombre réduit de mesures ici).

Observations et propos recueillis

- De manière générale, les entrées et sorties de village sont problématiques. Différents aménagements ont déjà été mis en place pour lutter contre les vitesses excessives.

1°) Des rétrécissements



Racour



Marilles

2°) Des casse-vitesse



Pellaines

3°) L'emploi de radars

A Ramillies, il existe des contrôles par radar mobile sur la commune et fixe à Huppaye (rue de Fauconval). La commune possède 2 analyseurs de trafic et 4 signaleurs de vitesse.

La commune d'Orp-Jauche utilise également des radars mobiles préventifs de manière très régulière et un radar fixe à Noduwez (rue Louis Lambert).

Lincent possède un radar fixe sur la N64 (route de Huy) ainsi qu' Héléphine (rue du Moulin).

4°) Le stationnement alterné

Pour modérer les vitesses à l'intérieur des villages, la commune d'Orp-Jauche a opté pour la mise en place de stationnement alterné. Hélécine envisage également cette solution.



Orp

5°) Les chemins de remembrement

Sur le thème de la vitesse, les quatre communes soulèvent le point de l'utilisation des chemins de remembrement par des conducteurs "pressés" ou "sportifs" alors que ces infrastructures sont également des lieux privilégiés de déplacements à pied et à vélo.

7. LES TRANSPORTS PUBLICS

7.1. LE CHEMIN DE FER

7.1.1 L'offre

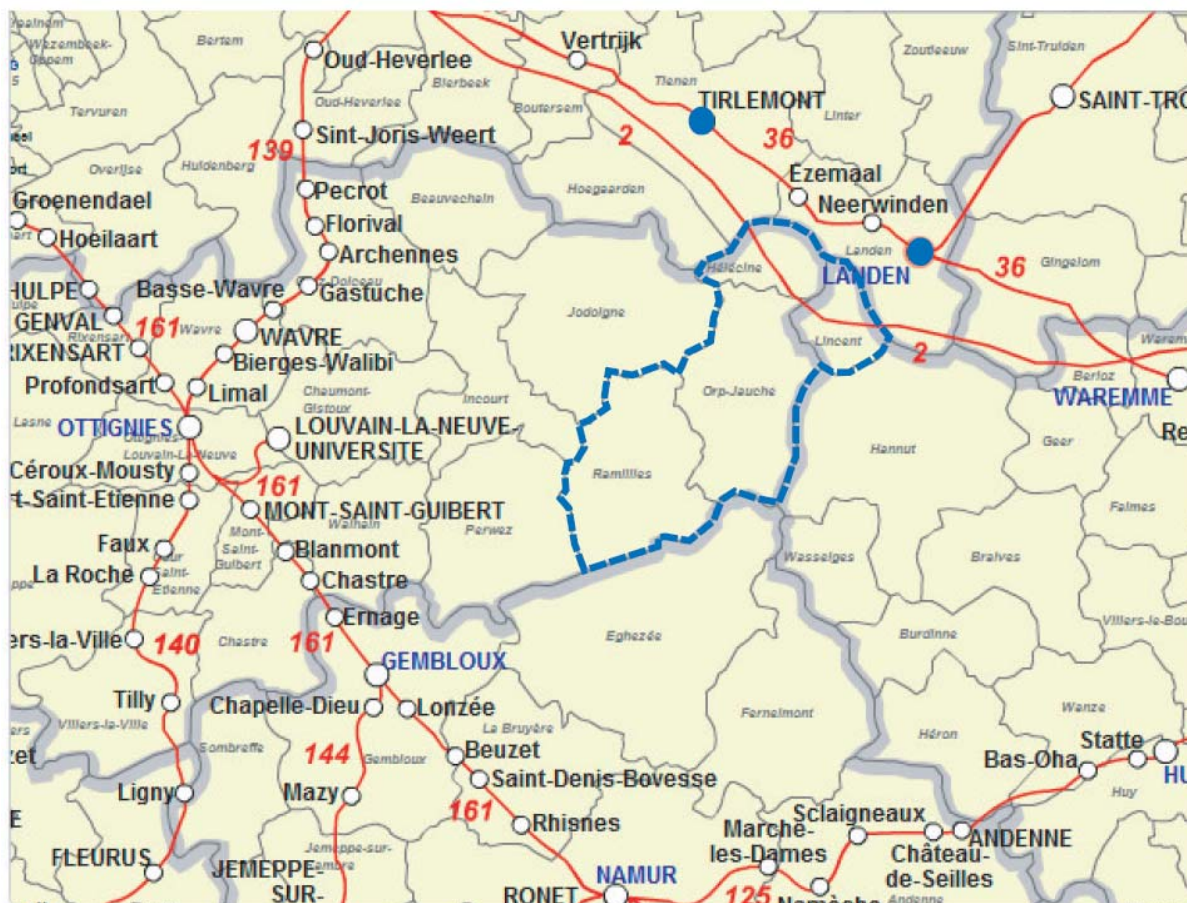
Les communes de Hélécinne, Lincent, Orp-Jauche et Ramillies ne sont pas directement desservies par le réseau SNCB.

- ➔ La ligne 36 relie Liège-Guillemins à Bruxelles et borde le territoire au nord
- ➔ La ligne 161 qui relie Namur à Bruxelles, borde le territoire au sud.

La ligne à grande vitesse L2 Leuven – Ans traverse Hélécinne et Lincent sans arrêt.

Les gares les plus proches et les plus utilisées sont Landen, Tirlemont, Ezemaal, et Neerwinden pour Hélécinne, Lincent et Orp-Jauche. Compte tenu de sa situation géographique, et des liaisons bus, Ramillies utilise préférentiellement Gembloux.

L'arrivée du RER améliorera la régularité et la vitesse des lignes de train à l'approche de Bruxelles. Le RER aura peu d'impact direct sur la desserte des gares situées à proximité du territoire.



7.1.2 Offre de services

Les différentes gares situées à proximité du territoire de Mobilhor proposent des services qui varient d'une gare à l'autre.

Gare de Landen

La gare de Landen propose des services complets avec notamment rampe d'accès amovible pour une meilleure accessibilité PMR et un parking gratuit pour les automobiles pour une meilleure intermodalité. Malheureusement il n'y a que des quais bas.

LANDEN			
	Gare avec guichets	Téléphone:	011/29.67.00
		Fax:	011/29.67.19
Adresse:	STATIONSPLEIN 9 3400 - LANDEN		
Gare la plus proche accessible aux voyageurs en fauteuil roulant :	-----		
Heures d'ouverture des guichets			
Lundi	05:50 - 19:40	✓	Parking payant auto
Mardi	05:50 - 19:40	✓	Parking gratuit auto
Mercredi	05:50 - 19:40	✗	Dépôt payant de vélos
Jeudi	05:50 - 19:40	✓	Dépôt gratuit de vélos
Vendredi	05:50 - 19:40	✓	Taxi
Samedi	05:50 - 20:40	✓	Bus
Dimanche	05:50 - 20:40	✗	Tram
		✗	Metro
		✓	Buffet
		✗	Restaurant
Moyens de paiement			
✓	Bancontact / Mistercash	✓	American Express
✓	Euro Card	✓	Visa
✓	Aurora	✓	Proton
✓	Diners Club	✓	Master Card
Consigne			
✗	Automatique	✗	Avec personnel
Facilités pour les voyageurs à mobilité réduite			
Important: Les facilités mentionnées dans le tableau ci-dessous (par ex. existence d'une rampe mobile) 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.			
✗	Chaise roulante à disposition	✓	Rampe d'accès amovible
✓	Parking pour handicapés (05)	✗	Quais hauts
✓	Quais bas	✗	Toilettes pour handicapés
✗	Ascenseur	✗	Escalator montant
✗	Escalator descendant	Téléphone:	011/29.67.14
Assistance possible sur demande			
Lundi	05:50 - 00:00		
Mardi	00:00 - 19:40		
Mercredi	05:50 - 00:00		
Jeudi	00:00 - 19:40		
Vendredi	05:50 - 00:00		
Samedi	00:00 - 19:40		
Dimanche	05:50 - 00:00		

Gare de Tirlemont

La gare de Tirlemont (Tienen) propose les mêmes services de confort que Landen, avec un supplément une mise à disposition d'une chaise roulante et de toilettes accessibles pour PMR. Malheureusement il n'y a que des quais bas. Un parking payant est facilement accessible pour les détenteurs d'un abonnement SNCB.

TIRLEMONT

	Gare avec guichets	Téléphone:	016/21.25.11
		Fax:	016/21.45.14
Adresse:	4E LANCIERSLAAN 3300 - TIENEN		
Gare la plus proche accessible aux voyageurs en fauteuil roulant :	-----		
Heures d'ouverture des guichets		✓	Parking payant auto
Lundi	06:05 - 21:20	✓	Parking gratuit auto
Mardi	06:05 - 21:20	✗	Dépôt payant de vélos
Mercredi	06:05 - 21:20	✓	Dépôt gratuit de vélos
Judi	06:05 - 21:20	✓	Taxi
Vendredi	06:05 - 21:20	✓	Bus
Samedi	06:35 - 21:15	✗	Tram
Dimanche	06:35 - 21:15	✗	Metro
		✓	Buffet
		✗	Restaurant

Moyens de paiement	
✓ Bancontact / Mistercash	✓ American Express
✓ Euro Card	✓ Visa
✓ Aurora	✓ Proton
✓ Diners Club	✓ Master Card

Consigne	
✗ Automatique	✗ Avec personnel

Facilités pour les voyageurs à mobilité réduite	
Important: Les facilités mentionnées dans le tableau ci-dessous (par ex. existence d'une rampe mobile) 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.	

✓ Chaise roulante à disposition	✓ Rampe d'accès amovible
✓ Parking pour handicapés (03)	✗ Quais hauts
✓ Quais bas	✓ Toilettes pour handicapés
✗ Ascenseur	✗ Escalator montant
✗ Escalator descendant	Téléphone: 016/21.25.19

Assistance possible sur demande	
Lundi	06:05 - 00:00
Mardi	00:00 - 21:20
Mercredi	06:05 - 00:00
Judi	00:00 - 21:20
Vendredi	06:05 - 00:00
Samedi	00:00 - 21:20
Dimanche	06:05 - 00:00

Gare de Ezemaal

La gare de Ezemaal est assimilée à une petite gare de proximité et possède peu de services aux voyageurs. Elle possède cependant un parc à vélo couvert et des arrêts de bus (TEC au sud, De Lijn au Nord) facilitant les échanges à proximité immédiate des accès de la gare.

EZEMAAL

	Gare sans guichets	Téléphone:	-----
		Fax:	-----
Adresse:	KRAANBEEKSTRAAT ZN. 3400 - EZEMAAL		
Gare la plus proche accessible aux voyageurs en fauteuil roulant :	TIENEN LANDEN		

Heures d'ouverture des guichets			
Lundi	----	✓	Parking payant auto
Mardi	----	✓	Parking gratuit auto
Mercredi	----	✗	Dépôt payant de vélos
Jeudi	----	✓	Dépôt gratuit de vélos
Vendredi	----	✗	Taxi
Samedi	----	✓	Bus
Dimanche	----	✗	Tram
		✗	Metro
		✗	Buffet
		✗	Restaurant

Moyens de paiement			
✗	Bancontact / Mistercash	✗	American Express
✗	Euro Card	✗	Visa
✗	Aurora	✗	Proton
✗	Diners Club	✗	Master Card

Consigne	
✗	Automatique
✗	Avec personnel



Gare de Neerwinden

La gare de Neerwinden est une gare secondaire de la ligne 36 du réseau SNCB. Elle n'est pas desservie par le réseau TEC et offre peu de solutions pour le stationnement de véhicules. Par ailleurs, la gare de Landen est plus proche pour la plupart des usagers de Lincet et Racour, offrant une meilleure desserte, plus de services ainsi qu'une liaison par bus TEC. Neerwinden ne joue dès lors quasi aucun rôle pour le territoire Mobilhor.

NEERWINDEN

	Gare sans guichets	Téléphone:	----
		Fax:	----
Adresse:	STATIONS PLEIN 9 3400 - LANDEN		
Gare la plus proche accessible aux voyageurs en fauteuil roulant :		LANDEN	
Heures d'ouverture des guichets		X	Parking payant auto
Lundi	----	✓	Parking gratuit auto
Mardi	----	X	Dépôt payant de vélos
Mercredi	----	✓	Dépôt gratuit de vélos
Jeudi	----	X	Taxi
Vendredi	----	X	Bus
Samedi	----	X	Tram
Dimanche	----	X	Metro
		X	Buffet
		X	Restaurant
Moyens de paiement			
X	Bancontact / Mistercash	X	American Express
X	Euro Card	X	Visa
X	Aurora	X	Proton
X	Diners Club	X	Master Card
Consigne			
X	Automatique	X	Avec personnel

Gare de Gembloux

La gare de Gembloux propose un ensemble étendu de services qui seront encore améliorés dans le cadre des travaux de restructuration de la gare, en cours de réalisation. Un parking de plus de 1000 places et une nouvelle voirie d'accès depuis la Chaussée Romaine viennent d'être terminés, de même que des parcs côté chaussée de Wavre, qui deviendront plus intéressants quand la passerelle d'accès aux voies sera construite.

GEMBOUX

	Gare avec guichets	Téléphone:	081/61.10.74
		Fax:	081/25.59.24
Adresse:	AVENUE DE LA STATION 5030 - GEMBOUX		
Gare la plus proche accessible aux voyageurs en fauteuil roulant :	----		

Heures d'ouverture des guichets		
Lundi	05:45 - 21:40	✓ Parking payant auto
Mardi	05:45 - 21:40	✓ Parking gratuit auto
Mercredi	05:45 - 21:40	✗ Dépôt payant de vélos
Jeudi	05:45 - 21:40	✓ Dépôt gratuit de vélos
Vendredi	05:45 - 21:40	✓ Taxi
Samedi	06:30 - 21:40	✓ Bus
Dimanche	06:30 - 21:40	✗ Tram
		✗ Metro
		✓ Buffet
		✗ Restaurant

Moyens de paiement	
✓ Bancontact / Mistercash	✓ American Express
✓ Euro Card	✓ Visa
✓ Aurora	✓ Proton
✓ Diners Club	✓ Master Card

Consigne	
✗ Automatique	✓ Avec personnel (081/25.59.31)

Heures d'ouverture	
Semaine	05:30 - 21:10
Week-End	----

Facilités pour les voyageurs à mobilité réduite

Important: Les facilités mentionnées dans le tableau ci-dessous (par ex. existence d'une rampe mobile) 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.

✗ Chaise roulante à disposition	✓ Rampe d'accès amovible
✓ Parking pour handicapés (10)	✓ Quais hauts
✗ Quais bas	✗ Toilettes pour handicapés
✗ Ascenseur	✗ Escalator montant
✗ Escalator descendant	Téléphone: 081/25.59.28

Assistance possible sur demande	
Lundi	05:45 - 00:00
Mardi	00:00 - 21:40
Mercredi	05:45 - 00:00
Jeudi	00:00 - 21:40
Vendredi	05:45 - 00:00
Samedi	00:00 - 21:40
Dimanche	05:45 - 00:00

Remarque

LA RAMPE MOBILE EST UNIQUEMENT ADAPTEE AU QUAI 3 (voie 4 ou 5)
IL Y A UNE TRAVERSEE DE SERVICE ENTRE LES QUAIS
PLACES GRATUITES ET RESERVEES POUR LES PERSONNES A MOBILITE REDUITE.
QUAI HAUT : VOIES 1,2,3,4,5.

7.1.3 Qualité de la desserte

Fréquences

(Les horaires ci-après sont de 12.2006, le tableau sera mis à jour dès obtention des nouveaux horaires 2009)

Les gares de Tirlemont, Landen et Gembloux ont une bonne fréquence avec 2 trains « IC » par heure tout au long de la journée.

La fréquence des trains en gare de Ezemaal et Neerwinden confirme leur statut de gare secondaire sur la ligne 36 du réseau SNCB, avec un seul passage par heure tout au long de la journée.

La ligne 36 complète son offre régulière par heure par plusieurs trains « P » aux heures de pointes du matin et du soir, principalement aux gares de Tirlemont et Landen. Toutefois, depuis la construction de la ligne rapide Leuven – Ans, la desserte de trains sur la ligne 36 ne verra sans doute plus beaucoup d'améliorations.

L'offre régulière en gare de Gembloux est complétée tout au long de la journée par des trains omnibus « L » ayant pour terminus Ottignies.

L'offre par heure est similaire vers Bruxelles et vers Liège (L36) et Namur (L161).

Temps de parcours

Le tableau suivant donne les temps de parcours usuels en semaine.

		à	Bruxelles Nord	Bruxelles Central	Bruxelles Midi	Bruxelles Schuman	Bruxelles Luxembourg	Liège Guillemins	Namur
	de								
L36	Tirlemont		33	38	43	-	-	43	-
L36	Ezemaal		45	50	55	-	-	52	-
L36	Neerwinden		49	54	59	-	-	48	-
L36	Landen		43	48	53	-	-	33	-
L161	Gembloux		44	49	54	36	33	-	11
L161	Louvain-la-Neuve		47	52	57	39	36	-	-

On constate que Tirlemont offre les meilleures liaisons avec Bruxelles-Nord et Central, et Gembloux avec Bruxelles-Luxembourg, Schuman, voire Nord. Ezemaal et Landen ont aussi des liaisons acceptables avec Bruxelles-Nord et Central.

Louvain-la-Neuve a des temps de parcours moins intéressants que Gembloux, et semble donc ne pas être un pôle de rabattement intéressant vers Bruxelles.

Pour Namur, la gare de Gembloux offre un service intéressant, susceptible d'être compétitif pour les habitants de Ramillies.

Pour Liège-Guillemins, Landen et dans une moindre mesure Tirlemont ont des liaisons rapides.

Résumé de l'offre (horaire 12.2006)

L36 (Bruxelles-Liège-Guillemins)

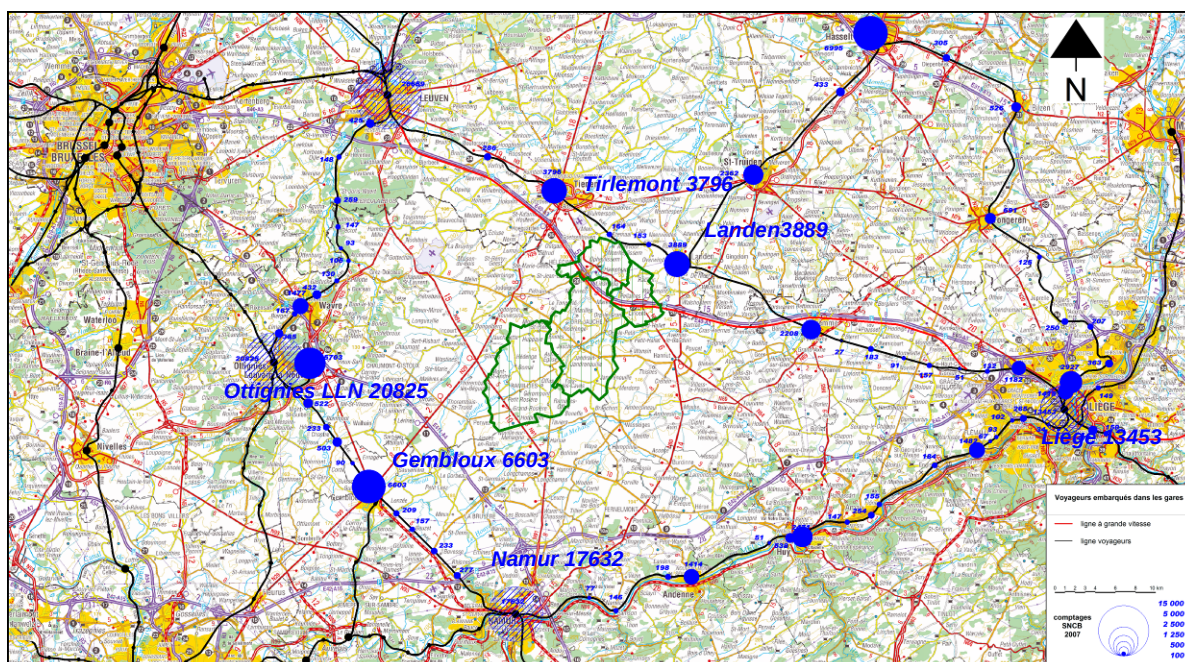
Offre en semaine	TIRLEMONT	EZEMAAL	NEERWINDEN	LANDEN
Train IC, IR, L				
Départ vers Bruxelles	.04 (IR BXL Mid) .09 (IC BXL Mid) .50 (IC BXL Mid) 7h01 (IR BXL Mid) 7h58 (IR BXL Mid)	.59 (BXL Mid) 6h55 (IR BXL Mid) 7h52 (IR BXL Mid)	.54 (IR BXL Mid) 6h51 (IR BXL Mid) 7h48 (IR BXL Mid)	.40 (IC BXL Mid) .58 (IC BXL Mid) .50 (IR BXL Mid) 6h47 (IR BXL Mid) 7h44 (IR BXL Mid)
Départ vers Liège	.20 (IC Liège-Guillemins) .10 (IR Landen) .02 (IC Landen) + L21 (vers Genk) 17h00 (IR Landen) 18h00 (IR Landen)	.02 (IC Liège-Guillemins) 17h05 (IR Landen) 18h05 (IR Landen)	.06 (IR Liège-Guillemins) 17h09 (IR Landen) 18h09 (IR Landen)	.11 (IC Liège-Guillemins) .57 (IR Landen) .52 (IC Landen) + Ligne 21 (vers Genk) 17h13 (IR Landen) 18h13 (IR Landen)
Train P (circule en heure de pointe 6h30h et 16h10h)				
	vers BXL : 6h32, 36, 57 7h05, 28, 32, 36 vers Liège : 16h56 17h05, 36, 24, 30 18h24, 38	vers BXL : 6h26, 7h19 vers Liège : 17h45 (Landen)	vers BXL : 6h22, 7h15 vers Liège : 17h41 (Landen)	vers BXL : 6h18, 25, 44, 54 7h17, 11, 25 vers Liège : 8h06, 17h06, 16, 48, 34, 43 18h34, 51
Fréquences				
	3 passages par heure (+ 2 trains IR supplémentaires en HP matin vers BXL et soir vers Landen)	1 passage par heure (+ 2 trains IR supplémentaires en HP matin vers BXL et soir vers Landen)	1 passage par heure (+ 2 trains IR supplémentaires en HP matin vers BXL et soir vers Landen)	3 passages par heure (+ 2 trains IR supplémentaires en HP matin vers BXL et soir vers Landen)
Amplitude				
	5h04 -> 23h48 (vers BXL) 5h57 -> 0h39 (vers Liège)	4h58 -> 22h58 (vers BXL) 6h02 -> 23h02 (vers Liège)	4h54 -> 22h54 (vers BXL) 6h08 -> 23h06 (vers Liège)	4h50 -> 23h38 (vers BXL) 6h10 -> 0h48 (Liège)

L161 (Bruxelles-Namur)

Offre en semaine	GEMBOUX
Train IC, IR, L	
Départ vers Bruxelles	.05 (IC BXL mid) .30 (P Ottignies / BXL mid) .35 (IC Ottignies / BXL mid) .46 (L Ottignies) 5h24 (L Ottignies) 6h17, 24 (L Ottignies) 9h54 (L Ottignies) 15h54 (L Ottignies) 16h53 (L Ottignies) 20h54 (L Ottignies) 21h54 (L Ottignies) 22h54 (L Ottignies)
Départ vers Namur	.27 (IC Namur) .30 (L Namur) + 154 (Dinant) .57 (IC Namur) 5h19 (L Namur) 17h35 (L Namur)
Train P (circule en heure de pointe 6h30h et 16h10h)	
	vers BXL : 4h35, 7h17, 6h59 16h24 (ottignies) vers Namur : 7h40, 16h53, 17h12, 17h31, 17h53, 18h09, 22h54
Fréquences	
	3 par heure (BXL) 1 par heure (Ottignies) 3 par heure (Namur)
Amplitude	
	4h35(L) -> 22h54(CR) vers BXL 5h19(L) -> 23h27 (IC) vers Namur

7.1.4 La demande

Fréquentation des gares



L'exploitation des données de voyageurs embarqués de 2007 confirme, pour le territoire de Mobilhor, la prédominance des gares de Tirlemont, Landen, et Gembloux.

La gare de Landen est légèrement plus fréquentée que Tirlemont, cela peut s'expliquer par la meilleure accessibilité tant en voiture qu'en bus, voire à vélo.

Un comparatif avec 2006 montre une évolution générale à la hausse, sous toutes réserves méthodologiques (compilation de comptages visuels). La hausse est en règle générale plus forte dans les gares IC/IR.

7.2. LE TRANSPORT PUBLIC ROUTIER (TEC)

7.2.1 L'offre

Description générale du réseau

(cf. 05-Carte1 : Plan du réseau de bus existant)

Malgré leur situation géographique (au croisement des provinces du Brabant Wallon, de Liège et du Brabant Flamand), les communes de Hélécinne, Lincet, Orp-Jauche et Ramillies sont desservies principalement par le réseau de bus TEC Brabant Wallon (5 lignes) et une ligne du TEC Namur – Luxembourg.

Le réseau de desserte bus se caractérise par des lignes en transit et au parcours parfois complexe : pas de lignes locales, peu de lignes et beaucoup de trajets. Même si plusieurs trajets ont leur terminus sur le territoire, la majorité des trajets mènent aux grandes communes limitrophes du territoire : Jodoigne, Tienen, Namur, Hannut,...

La majorité des lignes desservent les villages Jauche et Jandrain de la commune d'Orp-Jauche et Ramillies ancienne gare.

La N279 est un axe fort pour la desserte en bus du territoire puisqu'il accueille deux lignes fortes du réseau TEC sur le territoire de Mobilhor.

N°	Dénomination	TEC	Nombre de trajets
Ligne 26	Jodoigne - Ezemaal	Brabant Wallon	4
Ligne 142b	Namur - Ramillies - Jodoigne	Namur-Luxembourg	9
Ligne 148a	Gembloux - Landen	Brabant Wallon	10
Ligne 339	Hannut - Tienen	Brabant Wallon	7
Ligne 610	Hannut - Jodoigne	Brabant Wallon	5
Ligne E	Eghezée - Wavre - Bruxelles	Brabant Wallon	1

La commune de Hélécinne et ses 3 villages sont desservis par les lignes 26 et 339 du réseau TEC Brabant Wallon. Malgré sa situation limitrophe avec la région flamande, aucune ligne De Lijn ne dessert la commune.

La commune de Lincet est desservie par les lignes 339 et 148a du réseau TEC Brabant Wallon. A l'image d'Hélécinne et malgré son appartenance à la Province de Liège, aucune ligne du réseau TEC Liège ne dessert Lincet.

La commune d'Orp-Jauche possède un réseau de bus axé sur les villages d'Orp-le-Grand, Orp-le-Petit, Jauche et Jandrain. Elle est desservie par les lignes du TEC Brabant Wallon (148a, 26, 610) et partiellement par la ligne 142b du TEC Namur – Luxembourg.

La commune de Ramillies est traversée par la ligne 142b du TEC Namur – Luxembourg et desservie plus finement par la ligne 148a du TEC Brabant Wallon. La ligne E relie le sud de la commune à Bruxelles. Il convient pour être complets de mentionner aussi la ligne 33, Eghezée – Aishe-en-Refail – Perwez – LLN, qui peut être utilisée en correspondance à partir de Perwez pour rejoindre Chaumont-Gistoux et Louvain-la-Neuve.

Le Rapido 5 relie Jodoigne à Tirlemont, il ne traverse pas le territoire mais concerne ses habitants, compte tenu de la relation privilégiée avec Jodoigne, notamment pour Orp-Jauche.

Caractérisation des lignes TEC

On identifie donc 6 lignes de bus sur le territoire des 4 communes de Mobilhor :

Caractérisation des lignes de bus					
N°	Dénomination	Fonction principale	Cadencement	Gare SNCB (1 ^e extrémité)	Gare SNCB (2 ^e extrémité)
Ligne E	Eghezée - Wavre - Bruxelles	Inter-régionale	non	\	\
Ligne 148a	Gembloux - Landen	Régionale	oui	Gembloux	Landen
Ligne 339	Hannut - Tienen	Régionale	oui	\	Tienen
Ligne 142b	Namur - Ramillies - Jodoigne	Régionale	oui	Namur	Jodoigne
Ligne 610	Hannut - Jodoigne	Suburbaine	non	\	\
Ligne 26	Jodoigne - Ezemaal	Suburbaine	non	\	\

(Les caractéristiques et fréquences concernent uniquement la desserte du territoire formé par les 4 communes du PICM (Hélécine, Lincent, Orp-Jauche, Ramillies))

La ligne E est une ligne interrégionale qui permet de rejoindre Wavre et Bruxelles. Elle concerne cependant uniquement le village de Grand-Rosière-Hottomont à Ramillies, qu'elle dessert 3 fois par jour (sens confondus).

Les trois lignes à fonction régionale (148a, 339, 142b) possèdent un cadencement qui permet une desserte régulière de Ramillies, Orp-Jauche, Lincent, et Hélécine. Par ailleurs, ces trois lignes relient le territoire de Mobilhor aux gares SNCB les plus proches de Tirlemont (339), Gembloux et Landen (L148).

Les lignes 610 et 26 assurent la liaison entre Jodoigne et Lincent d'une part et Jodoigne et Orp-Jauche/Hélécine d'autre part. Ce sont des lignes suburbaines.

Fréquence des lignes bus

- a- Le tableau ci-après présente le nombre de trajets « allers » effectué par les lignes de bus dans la zone Mobilhor en période scolaire, le week-end et hors période scolaire.

Fréquence quotidienne des bus (un sens)					
N°	Dénomination	Jour ouvrable	Samedi	Dimanche	Congé scolaire
Ligne 142b	Namur - Ramillies - Jodoigne	34	3	1	25
Ligne 148a	Gembloux - Landen	30	11	5	27
Ligne 339	Hannut - Tienen	19	5	4	14
Ligne 610	Hannut - Jodoigne	11	\	\	2
Ligne 26	Jodoigne - Ezemaal	10	2	\	6
Ligne E	Eghezée - Wavre - Bruxelles	3	\	1	\

Les fréquences sont comptabilisées pour un sens, y compris les voyages hebdomadaires (uniquement, le lundi, mardi, ou autre) et les voyages qui ne desservent pas tous les arrêts.

Les lignes 142b et 148a, qui sont les plus complexes, sont aussi les plus fréquentes sur le territoire. Cette fréquence diminue peu en période de congés scolaires.

La ligne 339 possède une fréquence moyenne, mais assure des services week-end et congés scolaires.

Les lignes 610 et 26 proposent peu de passages par jour et une offre quasi inexistante le week-end.

La ligne E, malgré sa desserte forte entre Eghezée, Wavre et Bruxelles, propose peu de passages sur le territoire.

- b- La carte ci-après montre la charge par axe routier du réseau avec le nombre de passage par jour sur le territoire, 2 sens confondus.

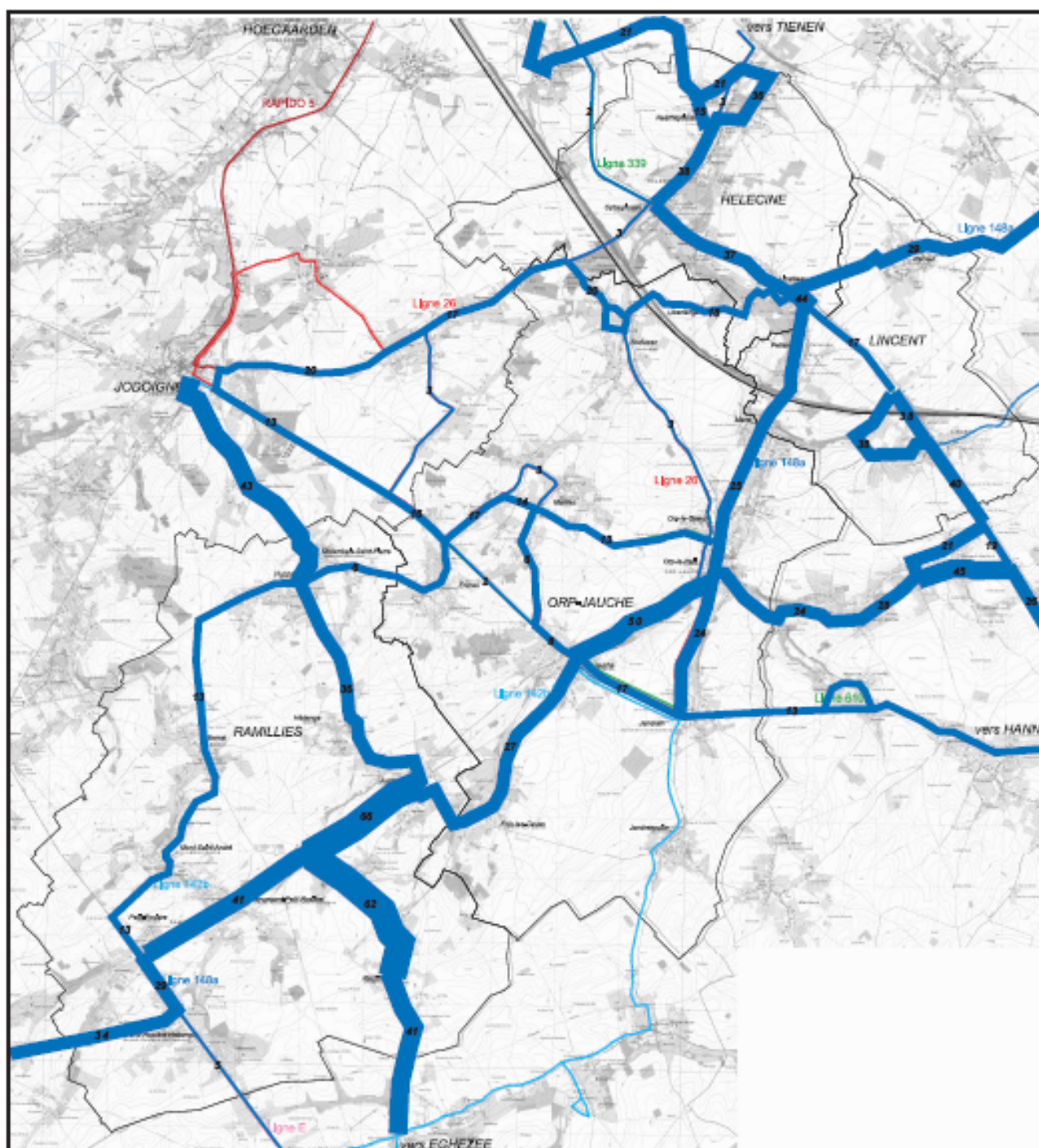
Les axes les plus desservis sont :

- la N79 qui traverse tout les territoires de Ramillies, Orp-Jauche
- Rue de Jandrain, à Orp-Jauche
- Rue de Huppaye et rue de l'Autre-Eglise, à Ramillies
- Chaussée de Hannut, à Lincet
- Rue de la station, à Hélécine

Une analyse des heures permet de mettre l'accent sur le manque de desserte en heure creuse sur l'ensemble du territoire.

L'analyse de ces deux interprétations des horaires confirme la forte présence des lignes de bus régionale (142b, 148a, 339) sur le territoire :

- **Plusieurs passages par jour, y compris les week-ends et en congés scolaires**
- **Desserte de la N279 qui traverse l'ensemble du territoire**



Fréquence (sens confondu)

<5

6 - 20

21 - 40

41 - 60

> 60



15 : nombre de bus, 2 sens de circulation confondus



PICM MOBILHOR



Fréquence cumulée (sens confondus)

7.2.2 La demande

Nous avons obtenu deux typologies des données du TEC Brabant Wallon pour les voyageurs ayant un abonnement mensuel et annuel sur le territoire de Mobilhor :

- Données Origine/Destination
- Données concernant les motifs de déplacement en bus

L'exploitation de ces données permet de mettre l'accent sur les habitudes des usagers des bus TEC pour chacune des communes de PICM.

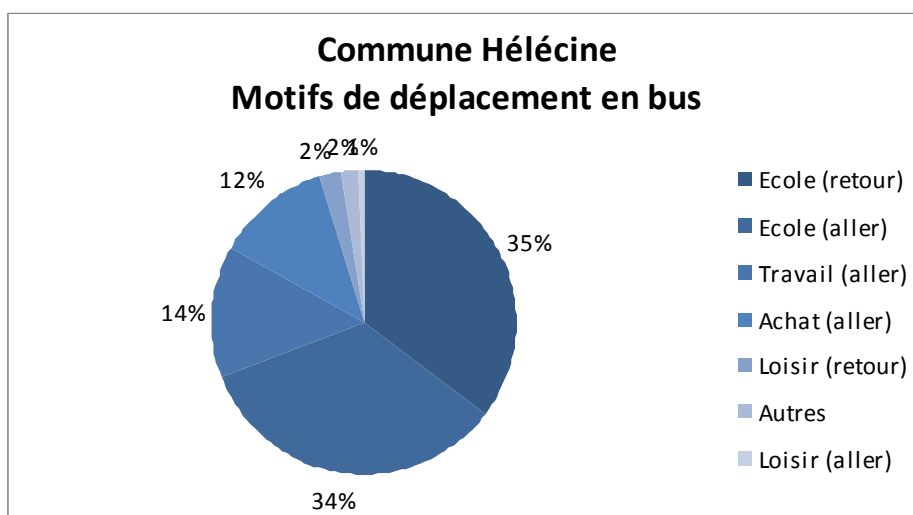
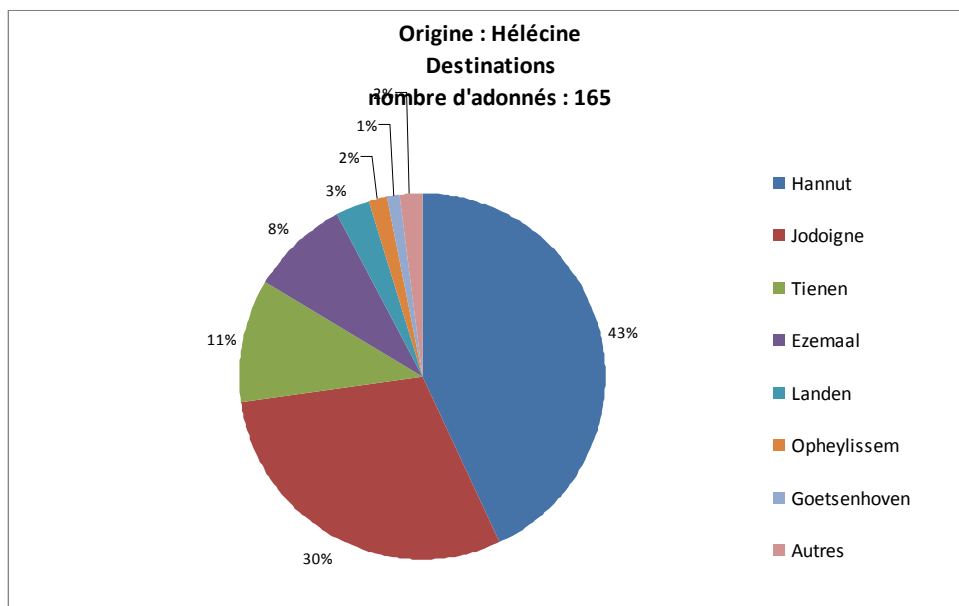
D'une manière générale, on remarque :

- Peu de déplacements intra-communaux (les pôles générateurs de déplacements journaliers se situent dans les grandes communes voisines)
- Peu de déplacement vers les communes du PICM
- Des déplacements essentiellement vers les pôles scolaires et les pôles SNCB situés aux abords du territoire : Jodoigne, Hannut, Landen, Gembloux,...
- Les motifs de déplacement confirment les directions des habitants de l'intercommunalité : essentiellement des déplacements pour se rendre à l'école
- Des correspondances bus – train, au niveau des gares principalement à destination de Bruxelles
- Peu de correspondances bus – bus

Commune de Héléciné

L'analyse des graphiques ci-après permettent d'en sortir les caractéristiques suivantes pour les habitants de Héléciné :

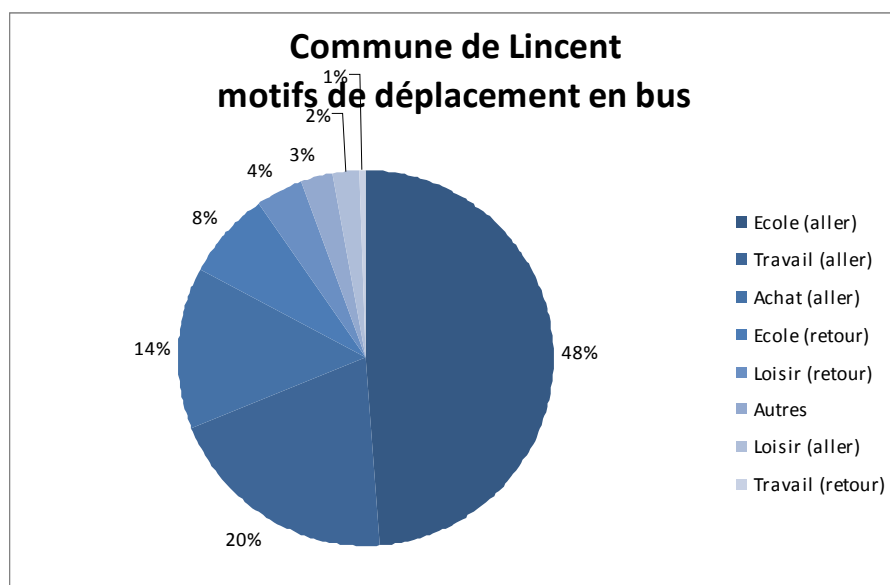
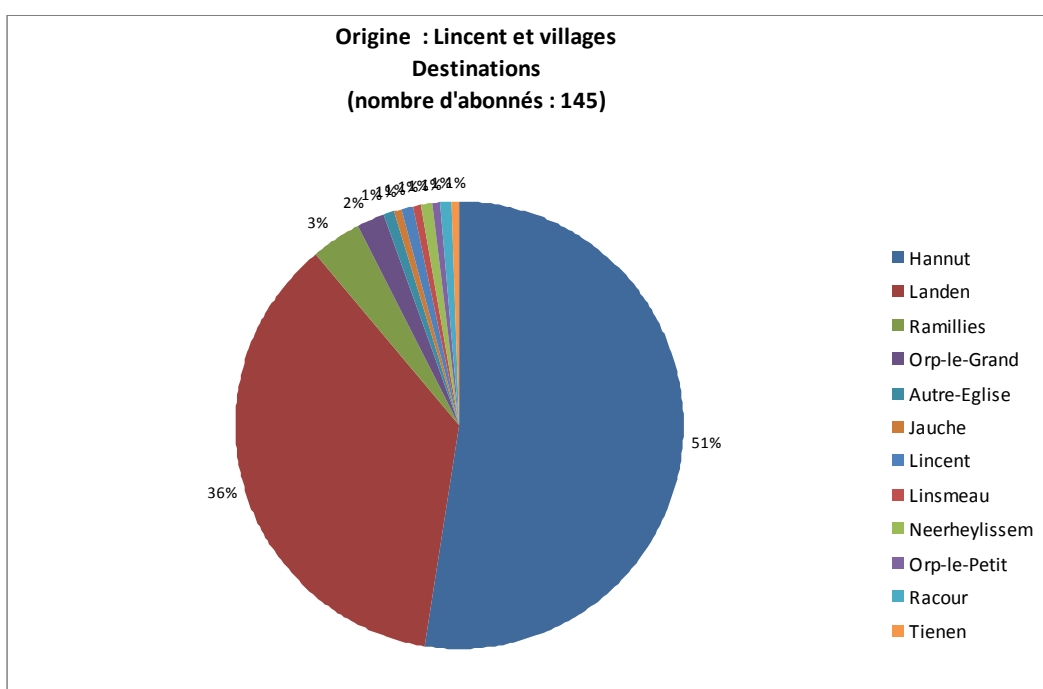
- Des déplacements principalement à destination des pôles scolaires de Hannut et Jodoigne
- Des déplacements en bus vers les points de connexion SNCB (Ezemaal, Hannut, Landen, Tienen) pour rejoindre Bruxelles, essentiellement pour le travail
- Des déplacements principalement scolaires pour les allers/retours
- Peu d'utilisation du réseau bus pour les loisirs et le shopping



Commune de Lincet

L'analyse des graphiques ci-après permettent d'en sortir les caractéristiques suivantes pour les habitants de Lincet :

- Une quasi exclusivité des déplacements vers Hannut (pôle scolaire) et Landen (pôle gare).
- Peu de déplacements intra-communaux
- Un réseau de bus principalement destiné aux déplacements scolaires (vers Hannut) et de travail (vers pôle SNCB)
- Peu d'utilisation du réseau pour le retour de l'école

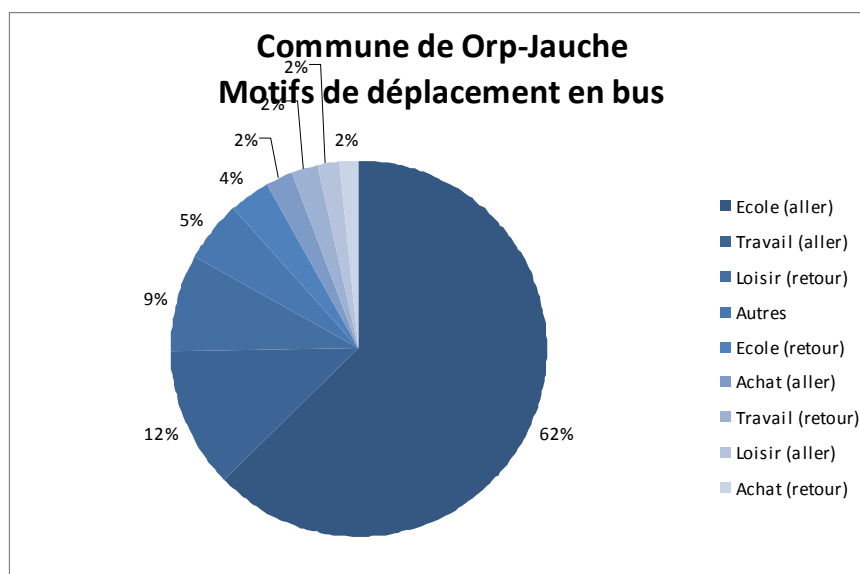
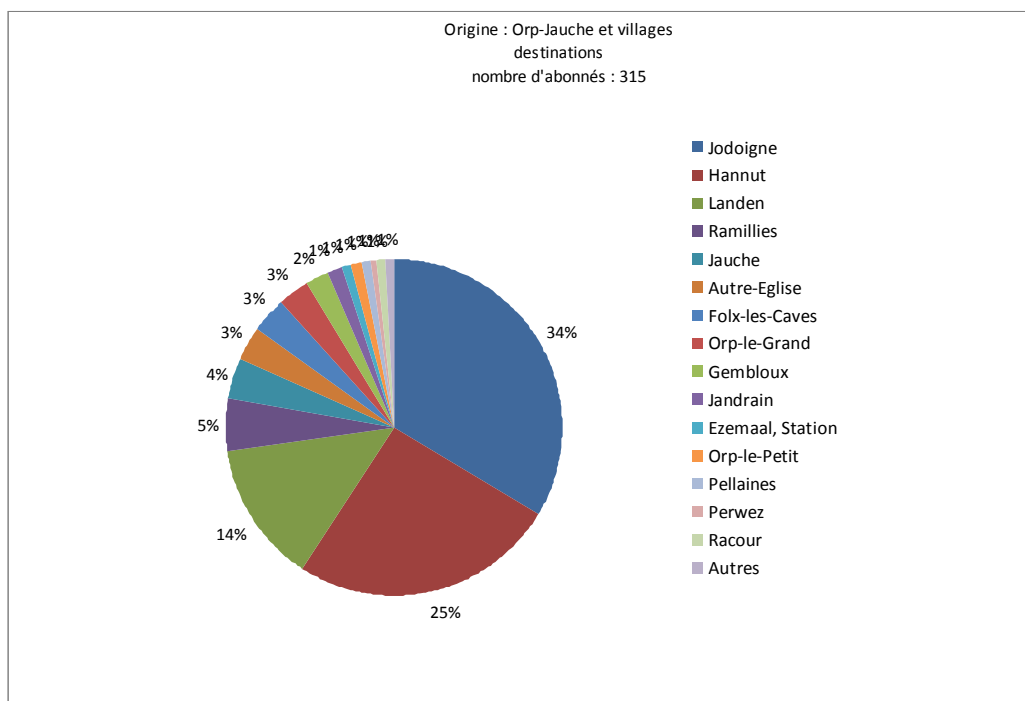


Commune de Orp-Jauche

Note : les données reçues du TEC BW ne prennent pas en compte les abonnements et trajets relatifs à la ligne L142b du TEC Namur. Dès lors la destination « Jodoigne » est absente, alors qu'elle joue sans doute un rôle similaire à celui de Hannut en termes de déplacements scolaires.

L'analyse des graphiques ci-après permettent d'en sortir les caractéristiques suivantes pour les habitants d'Orp-Jauche :

- Une quasi exclusivité des déplacements vers Hannut (pôle scolaire) et Landen (pôle gare).
- Des déplacements intra-communaux existants
- Un réseau de bus principalement destiné aux déplacements scolaires (vers Jodoigne et Hannut)
- Le réseau de bus est utilisé à destination de Landen et sa gare.
- Peu d'utilisation du réseau pour se rendre au travail et revenir de l'école

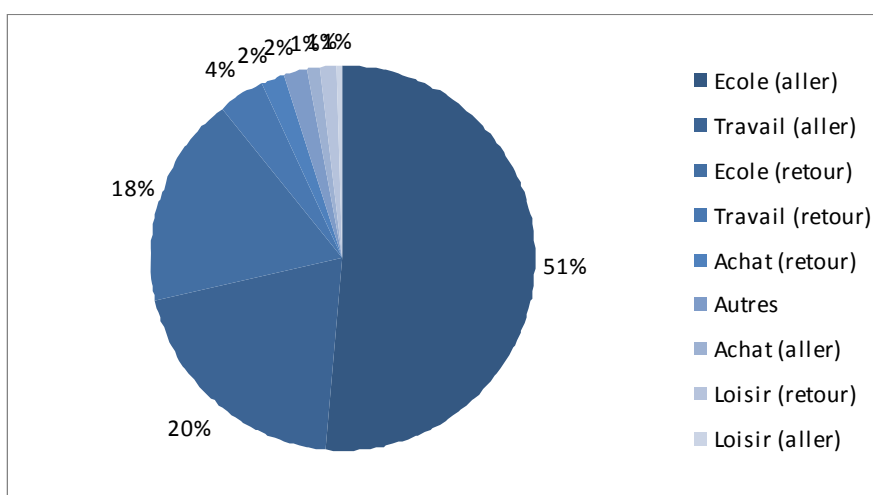
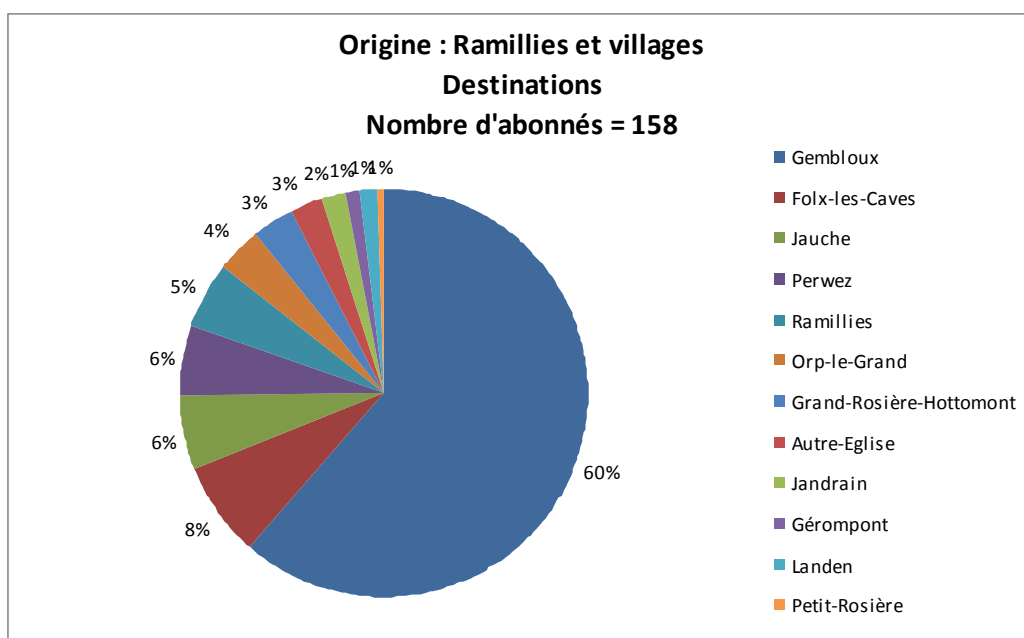


Commune de Ramillies

Note : les données reçues du TEC BW ne prennent pas en compte les abonnements et trajets relatifs à la ligne L142b du TEC Namur. Dès lors la destination « Jodoigne » est absente, alors qu'elle joue sans doute un rôle similaire à, voire plus fort que celui de Gembloux en termes de déplacements scolaires.

L'analyse des graphiques ci-après permettent d'en sortir les caractéristiques suivantes pour les habitants de Ramillies :

- Des déplacements en bus principalement en direction de Gembloux (pôle scolaire, gare) et bien que non illustré au graphique vers Jodoigne (écoles).
- Peu de déplacements intra-communaux et en direction des autres communes de l'intercommunalité
- Plus de 50% des déplacements concernent les scolaires.



7.2.3 Les autres aspects de la qualité des services TEC

Les arrêts existants

Les arrêts présents dans la zone d'étude sont de qualité inégale. Chaque arrêt dispose du poteau TEC qui indique les numéros de lignes de bus et parfois les horaires. Quelques bancs équipent des arrêts auxquels les habitants attendent le bus (les arrêts de retour à la maison ne demandent pas nécessairement un aménagement d'attente confortable).

La plupart des arrêts sont implantés en bord de route, sans jouir d'une trottoir d'1,50 m qui procurerait des conditions d'accès et d'attente satisfaisantes.

La Commune d'Orp-Jauche projette de remplacer à court terme le mobilier de tous ses abris.

Figure: Les abris: Une diversité de mobiliers et peu de confort



Commune de Hélécine



Commune de Lincent



Commune d'Orp-Jauche

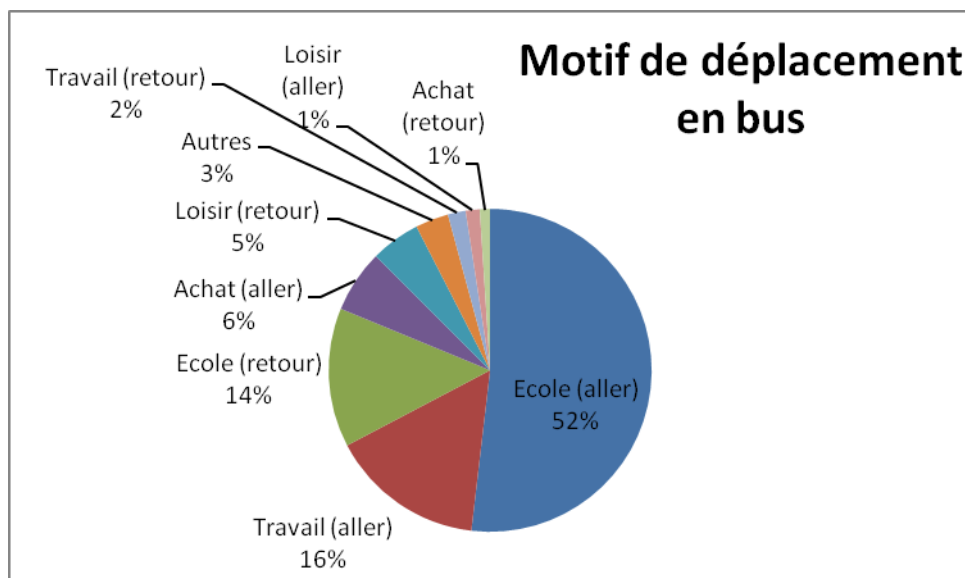


Commune de Ramillies



Les services scolaires

Les réseaux TEC Brabant Wallon et TEC Namur – Luxembourg assurent une importante desserte scolaire, en témoigne le motif de déplacement des abonnés TEC : 66 % concernent des déplacements vers ou depuis l'école.



En complément de ce réseau qui dessert principalement les grands axes et les centres des 4 communes, des bus privés assurent la dépose/reprise des élèves. On notera que ces bus effectuent du « porte à porte », le trajet qu'ils décrivent dépend donc de l'adresse des élèves.

Exemple : Cas de la Commune de Ramillies

- Compagnie : Voyages Peeters
- Horaire Lundi au vendredi : matin (7h30/8h40), après-midi (15h15/16h45)
- Horaire Mercredi : matin (7h30/8h40), midi (11h15/12h35)
- Trajet : boucle desservant Gérompont, Grand Rosières, Ecole Gérompont, Ramillies, Mont Saint André, Petit Rosières, Grand Rosières, Gérompont.
- Nombre d'élèves : 26 élèves.



Hélécine : bus scolaire privé



Orp-Jauche : arrêt dédié au bus scolaire

7.3. SYNTHÈSE SUR LES TRANSPORTS PUBLICS

7.3.1 Points forts du réseau de transport public

- Trois gares fortes du réseau SNCB à proximité du territoire de Mobilhor (Landen, Tienen, Gembloux)
- Des itinéraires reliant les pôles du territoire
- espace rural, donc pas de congestion subie par les bus
- Projet de nouvelle ligne TEC : Landen – Racour – Lincet – Pellaines – Orp-Jauche pour un meilleur rabattement vers Landen pour les navetteurs et les scolaires.

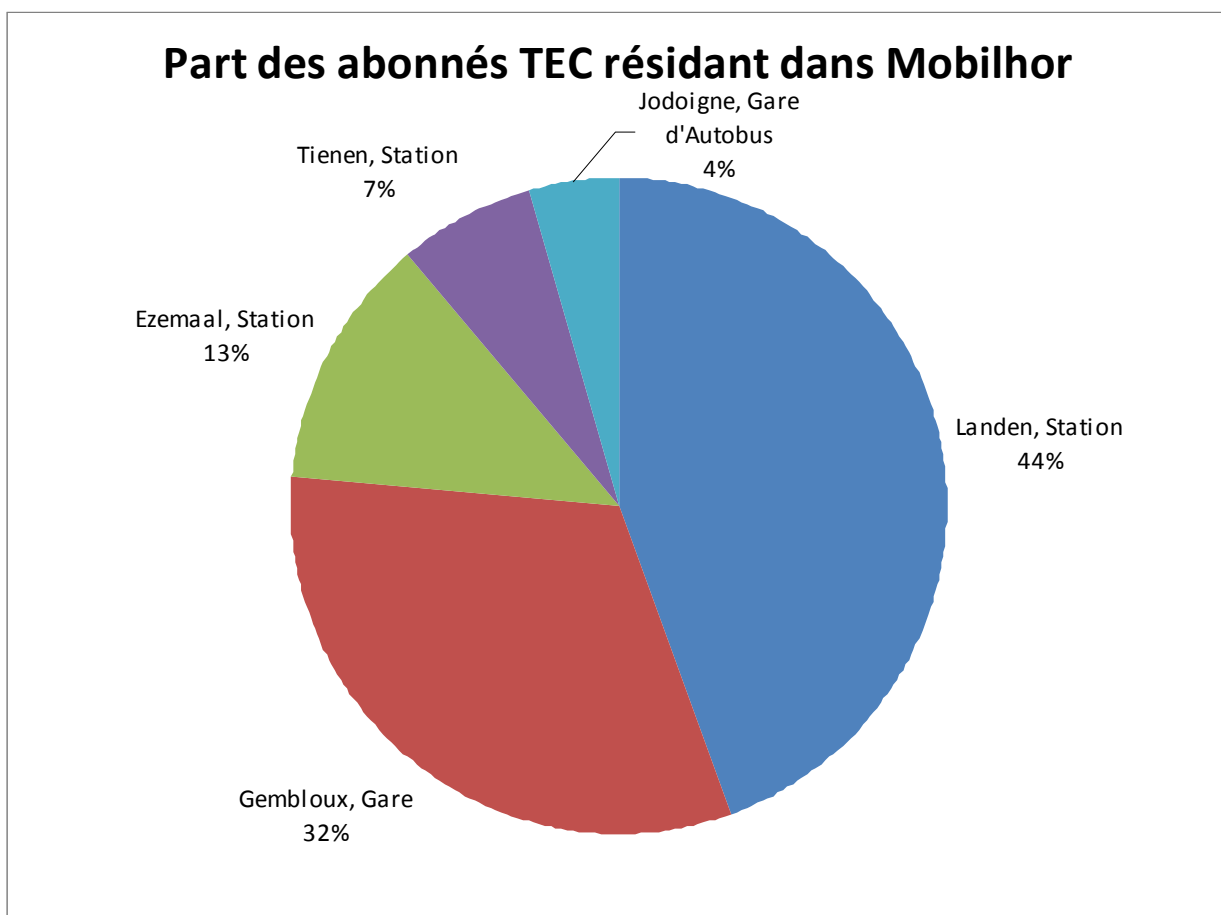
7.3.2 Points faibles du réseau de transport public

- Un manque de sécurité aux petites gares du réseau (vandalisme)
- Un réseau bus complexe : peu de lignes, beaucoup de variantes de trajets
- Peu de desserte interne au territoire Mobilhor : la majorité des lignes sortent du territoire (pour les navetteurs)
- Mauvaises liaisons vers Eghezée et Jodoigne d'une part et Hannut d'autre part (besoins administratifs, etc.)
- Un réseau centré sur la gare de Ramillies qui n'est pas un pôle d'activité important
- Un manque de desserte des villages aux heures creuses
- Pas de passage des lignes De Lijn ou TEC Liège sur le territoire, malgré sa situation limitrophe avec les deux régions

7.4. L'INTERMODALITÉ

7.4.1 Bus / Train

La part des abonnées TEC BW qui se rendent à une gare suit la répartition :



Les gares de Landen et Gembloux sont donc les plus appréciées, ceci se justifie par la desserte à haute qualité IC de ses 2 gares et la liaison bus directe.

Sur les 6 lignes TEC qui desservent le territoire de Mobilhor, seuls 3 lignes rabattent les usagers vers les gares de Namur, Gembloux et Tirlemont.

La gare de Tirlemont propose seulement une liaison Lincet - Hélécinie, avec passage intermédiaire dans d'autres villages d'où une fréquentation moindre par rapport à Landen.

7.4.2 TC/ Vélo

L'intermodalité TC/Vélo concerne principalement les échanges entre le train et le vélo. Les trains SNCB sont équipés pour accueillir quelques vélos. La majorité des gares SNCB propose un stationnement gratuit pour les vélos, parfois couvert.

7.4.3 TC / VP

Toutes les gares situées aux abords du territoire offrent un stationnement organisé, excepté la petite gare de Neerwinden.

Les gares de Gembloux et Tirlemont offrent un stationnement gratuit et payant.

Excepté le RAPIDO qui dessert Jodoigne, une intermodalité VP/bus semble difficile à promouvoir sur le territoire, en l'absence de lignes très fortes. On peut peut-être envisager un regroupement à Ramillies-gare, voire à la Maison Communale de Ramillies.

7.4.4 VP / VP

La proximité de l'autoroute E40 (Bruxelles – Liège) nécessite la prise en compte du covoiturage sur le territoire. Aucune zone n'est aménagée actuellement à proximité des échangeurs d'Hélécine et Lincen.

A Lincen, le parking mixte de l'école + centre sportif + maison communale fait office de parking de covoiturage. Les usagers se garent sur les places les moins demandées. Il faudra examiner si cette situation est souhaitable à moyen ou long terme, notamment pour permettre un accroissement de capacité.

8. CIRCULATION À VÉLO

La carte 1 (en annexe) localise les infrastructures existantes et les projets d'aménagements cyclables.

8.1. RÉSEAU CYCLABLE EXISTANT

8.1.1 Aperçu général

Mis à part le RAVeL qui traverse les quatre communes (2 lignes sur Ramillies), les aménagements cyclables sont peu nombreux, tant dans les villages qu'en dehors.



Hélécine

Le vélo est plus employé pour les loisirs que pour les déplacements quotidiens. On voit toutefois quelques vélos aux arrêts de transport public et dans les cours d'écoles.

Les pistes cyclables existant antérieurement le long des routes régionales ont souvent disparu ou sont impraticables.

Sur la N 64, la différence est frappante selon qu'on se trouve en Flandre ou en Wallonie.



N 64 en Wallonie (Hélécine). Une seule piste



N 64 en Flandre. Deux pistes

8.1.2 Le RAVeL

RAVeL 2

Le tracé relie Eghezée à Jodoigne en passant par Ramillies (Gérompont –Huppaye).

L 147

Cette ligne relie pour l'instant Racour, Lincet, Orp et Jauche d'un côté et Ramillies à Perwez de l'autre.

Une courte section est actuellement impraticable sur Orp car deux passerelles sont manquantes. La voie est donc momentanément interrompue et repart ensuite sur Jauche. La section située entre Jauche et Ramillies (Croix d'Hesbaye) est en projet.

La seconde section prend son départ au croisement avec la L142 (croix de Hesbaye) à Ramillies et rejoint le centre de Perwez (place de la gare).



8.1.3 Orp-Jauche

La commune d'Orp-Jauche comprend un tronçon du RAVeL L147 qui relie Lincet, Racour et devrait rejoindre la gare de Landen. La voie est momentanément interrompue à Orp car deux passerelles sont manquantes

Certains problèmes se posent sur cette voie

- Des véhicules motorisés (quads, mobylettes) circulent sur le Ravel.
- Le week-end, au début du Ravel rue Cyrille Dewael, les véhicules de clients d'un indépendant accessible par la Ravel sont garés sur la piste.

En dehors du RAVeL, il n'existe qu'une seule piste cyclable, non entretenue, qui longe la route Jandrain – Jandrenouille mais qui ne dépasse pas l'entrée de Jandrenouille.

8.1.4 Héléchine

La commune est pauvre en aménagements cyclables. Il n'existe pas de liaison sécurisée entre les deux écoles se trouvant d'une part à Neerheylissem et d'autre part à Opheylissem.

Une piste cyclable marquée existe sur un tronçon de la N 64. Cet aménagement n'existe que d'un côté de la route à Héléchine alors qu'il existe des 2 côtés sur la commune de Tirlemont (voir supra).

À noter également qu'il n'y a plus la possibilité de développer une ligne RAVeL, l'ancien chemin vicinal étant revendu.

8.1.5 Ramillies

La commune comporte environ 20 km de lignes RAVeL:

- Le RAVeL 2 qui relie Eghezée à Jodoigne en passant par Gérompont et Huppaye
- La L147 qui relie actuellement la croix de Hesbaye au centre de Perwez, le tracé de Ramillies à Jauche étant au stade d'esquisse

Ces parcours sont essentiellement utilisés pour les loisirs

Des cyclistes empruntent également différents chemins de remembrement qui ne sont actuellement pas réservés à ces seuls utilisateurs.

Des pistes cyclables existent sur les voiries du MET mais ne sont plus entretenues :

- N 91 : piste cyclable marquée des 2 côtés de la route.
- N 243 : piste cyclable D7 unidirectionnelle des 2 côtés de la route.



Ravel à Huppaye



N91

8.1.6 Lincent

La commune de Lincent comporte une section de la ligne 147 du RAVeL :

La prolongation du RAVeL au-delà de la gare de Racour en direction de Landen semble compromise puisque la ligne est interrompue à hauteur de la gare et son emprise intégrée dans le jardin de la gare, réaffectée en maison de repos(?). Une liaison alternative est possible pour rejoindre la gare de Landen (et elle constitue un raccourci !) mais on se trouve sur des routes empruntées par un trafic réduit mais rapide. Rien à voir avec le confort du RAVeL!.



Gare de Racour

La liaison par la N 64 entre le village et la gare de Lincent pour rejoindre la RAVeL, avec notamment le passage de l'échangeur autoroutier est dangereuse alors qu'il s'agit d'une liaison directe, donc "naturelle". L'espace est surdimensionné pour les voitures alors que les piétons et les cyclistes ont été oubliés dans l'aménagement.



N 64 à l'échangeur de Lincent

De nouvelles pistes ont été construites le long de la N64 à Lincent entre la gare de Lincent et la limite d'agglomération vers Hélécinne. Elles sont un + pour les habitants riverains mais leur fin brutale à la limite de l'agglomération n'aide pas les cyclistes qui relient Lincent et Hélécinne. En principe les pistes sont plus utiles en dehors des agglomérations où les vitesses sont plus élevées et les routes moins éclairées.



N 64 à Lincet, vers Hélécine
Fin de piste à la limite d'agglo

En direction de Hannut et en alternative à la N64 (projet de pistes cyclables selon le schéma directeur), des petites routes bétonnées permettent de relier Lincet à Hannut en passant par Avernas-le-Bauduin

8.2. RUES À SENS UNIQUE LIMITÉ (SUL)

Les communes Mobilhor possèdent peu de rues à sens unique et a fortiori peu de rues à sens unique limité, c'est-à-dire accessibles aux cyclistes dans les deux sens.



Rue des Écoles à Jauche : les c

8.3. PARKINGS VÉLOS

On trouve peu de parkings vélos dans les communes. Même les écoles ne sont guère équipées (exception : l'école de Lincenx). La possibilité de garer son vélo en sécurité est pourtant un facteur décisif dans le choix de circuler à vélo.

On a pu constater un problème de vandalisme à la gare d'Ezemaal.



Gare d'Ezemaal



8.4. PROJETS

Différents projets portent sur l'aménagement d'infrastructures cyclables et la promotion de ce mode de transport pour les déplacements quotidiens.

8.4.1 Schéma directeur cyclable du Brabant Wallon

L'objectif est de mettre en place un réseau cyclable régional géré par le MET, qui soit relié et complète les réseaux européens, suprarégionaux, régionaux et communaux.

Un réseau structuré a été défini qui par la suite a été subdivisé en itinéraires sur base de 4 critères : cohérence, confort, trajet direct et sécurité.

Chaque itinéraire et les aménagements recommandés sont décrits section par section à l'aide de fiches dans le rapport de l'étude (voir étude⁴).

4 itinéraires traversent l'espace Mobilhor:

- I 11 : De Wavre à Perwez en passant par Ramillies (Grand-Rosière-Hottomont) suivant la N 243
- I 12 : De Hélécinne à Perwez (en passant par Jodoigne) suivant la N 279, la N 222 et la N 29

⁴ Étude d'un réseau cyclable sur les routes gérées par la D.143 (Direction des routes du Brabant wallon), SURVEY, 2002

- I 13 : De Grez-Doiceau à Orp-Jauche (en passant par Jodoigne) suivant la N 240
- I 14 : Desserte de Héléchine en passant par Linsmeau, reliant Lincenx suivant la N 64

Les routes N 64, N 91, n 222, N 240 et N 243 font partie de ce réseau et devraient donc être pourvues de pistes cyclables sécurisées et confortables.

La N 279 sur Orp-Jauche et Ramillies ne figure pas au projet, sans doute parce qu'elle est doublée par le RAVeL sur une bonne partie de son tracé.

8.4.2 Projet Culturalité (communes de Héléchine, Orp-Jauche et Ramillies)

Projets de l'asbl supra-communale Culturalité avec le CRABE (Coopération Recherche et Animation du Brabant Est) dans le cadre du programme européen Leader+ :

1er volet du projet (2003-2007) : Mise en place de circuit de promenade

2ème volet (2008-) Etude des liaisons inter-villages et solutions de promotion de la mobilité "alternative" (à l'autosolisme) en Hesbaye brabançonne.

Le projet couvre les communes de Beauvechain, Héléchine, Incourt, Jodoigne, Orp-Jauche et Ramillies. Il comprend un inventaire des voiries existantes et propose des liaisons intra et extra communales ainsi que les aménagements nécessaires.

Le projet propose de réaliser des liaisons pour cyclistes et piétons reliant tous les villages d'Orp-Jauche, Héléchine et Ramillies ainsi que des connexions au RAVeL.

8.4.3 Orp-Jauche

Un plan de liaisons de voies lentes (dans les villages, entre les villages et le Ravel) a été mis en place dans le cadre du PCDR et de la « Dynamique de développement régionale ».

Un dossier « PIC Vert » a également été introduit dans la continuité du PCDR :

Les itinéraires verts proposés reprennent et complètent ceux de la fiche-projet du PCDR « aménager un réseau de voies pour le trafic lent du RAVeL vers les différents villages de l'entité ». Dans le cadre de PIC Vert, l'accent est plus particulièrement mis sur la sécurisation des itinéraires « écoles – réseau de voies pour le trafic lent ».

8.4.4 Héléchine

Une piste cyclable est prévue rue du pont neuf qui serait mise à sens unique (SUL) dans le cadre des projets Mercure.

La commune a fait une demande de subvention dans le cadre des projets PIC Vert afin de combler la liaison directe manquante entre les anciens villages de Neerheylissem et Linsmeau. La demande ayant été écartée cette année, la commune réintroduira un dossier de candidature pour l'année prochaine.

9. CIRCULATION PIÉTONNE

9.1. SITUATION ACTUELLE ET PROJETS

9.1.1 Orp-Jauche

- Traversée piétonne : les sécuriser et les faire respecter
- Trottoirs étroits et de mauvaise qualité
- Pas de chemins de remembrement réservés F99c → raccourci, anneau de vitesse!



Orp



Jauche

Enines

Traversée de la Chaussée d'Hannut est ressentie comme dangereuse au carrefour d'Enines. Cela est dû essentiellement à la vitesse excessive des automobilistes, la visibilité vers Jodoigne étant limitée.

Folx-Les-Caves

Traversée ressentie comme dangereuse sur la place Saint-Pierre. Le passage piéton se situe entre 2 tournants à 90° ce qui limite la visibilité mais pas tellement la vitesse.

Le passage piéton mène à un trottoir étroit alors qu'on se trouve près de l'école de la rue Boneffe.

Orp

Rue Jules Hagnoul du côté de la cure : trottoir étroit et pas sécurisé pour les enfants, notamment lors des réunions scouts. Manque d'un passage piéton.

Rue de Fontigny : pas de trottoir.

Rue du Paradis, rue de la Sucrierie, rue Jules Hagnoul, rue de la Station, rue du Château Rose, rue de Fontigny, Place A. Dupont, rue P.H. Grenier : Trottoirs très étroits, voire impraticables.

Rue du Chauffour : pas de trottoir pour accéder à l'école communale.

Jauche

Manque de visibilité au passage piéton sur l'avenue Drossart à hauteur du parking.

Le carrefour entre N 279 et N 240 au centre de Jauche dangereux pour les piétons.

Trottoir trop étroit le long de la N240 (resto Le relais, local Colombophile) et le passage piéton est sans trottoir d'accueil.

Jandrain

Trottoirs de la rue de Genville en très mauvais état.

Mauvais états du chemin qui la relie à la rue du Brou.

Noduwez

Les trottoirs ont été refaits récemment, notamment près de l'école.



Projets

- Projet de liaisons (entre les villages et connexion avec la RAVeL) dans le cadre du PCDR et de la « Dynamique de développement régional »
- Projets d'amélioration de l'éclairage des espaces et passages piétons : 6 dans le plan Mercure (qui n'est pas passé cette année)

9.1.2 Héléciné

Généralement les trottoirs existent et sont praticables à l'intérieur des villages.

Les chemins de remembrement sont aménagés mais pas réservés aux usagers doux.

Plusieurs constatations :

- Problèmes de traversée sur la N 64 et danger de cette route lors de manifestations au centre provincial qui attirent les foules; les accotements sont envahis par le stationnement et les familles marchent sur la chaussée.
- Pas d'accès piéton à l'arrière du complexe de sport
- L'éclairage laisse à désirer dans certaines rues.



N64 près du château, un dimanche animé



N279

Projets

- Projet de trottoirs au lotissement De Bie

9.1.3 Ramillies

Généralement des trottoirs existent dans les différents villages. Les sections manquantes sont en projet.

Les chemins de remembrement ne sont pas réservés à la mobilité douce



N91 à proximité de l'école



Huppaye rue de l'école

Projets

Réalisation de trottoirs à différents endroits:

- Autre-Église
Rue de Fagneton du n° 2 au 46
Rue Soldat F. Charles: de la rue de Jauche à la rue du Piroy
- Huppaye
Rue de Jodoigne du 52 au 27

Rue d'Autre-Eglise du 13 à la rue des Fripiers

- Bomal

Rue de Mont St-André de la rue de la Campagnette à la rue de Boma

Rue de l'Ourchet de la rue de Mont St-André au n° 21

- Ramillies

Rue J. Guillaume du 29 à la rue Dehasse

- Mont-Saint-André

De la rue Petite Coyarde n° 21, rue de l'Eglise, rue de la Montagne, rue du Petit Warichet n° 23

9.1.4 Lincen

Il existe des trottoirs sur au moins 1 côté de chaque rue de la commune (sauf 1 tronçon de la rue de Linsmeau)

Le long de la N64, les trottoirs ne sont pas confortables (non stabilisés souvent) et présentent des interruptions.



N 64 près de l'arrêt TEC. Pas de trottoir



N 64 près de l'ancienne gare de Lincen.
Trottoir cyclopiéton

Les chemins de remembrement (bi-bandes) sont réservés aux usagers lents, sauf un.

9.2. ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

Orp et Jauche

- Graves problèmes pour la mobilité dans la rue principale, compte tenu de l'étroitesse des trottoirs
- Pas de rampe d'accès à la maison communale
- accès difficile à la salle Cabane du Jardin, rue Ménart à Jauche
- Le service communal Handi-Contact reçoit les doléances et transmet au service travaux.
- Une association locale a procédé à un relevé des difficultés. Rapport nous sera soumis en octobre.

Hélécine

- Pas de demandes particulières émanant des PMR mais l'état des trottoirs et la hauteur es bordures poserait problème à ces personnes à différents endroits.
- Pas d'emplacements de stationnement pour personnes handicapées (près de l'église)

Ramillies

- Pas de problèmes signalés. Prise en compte des PMR dans l'aménagement de l'ancienne gare et de la maison communale.

Linent

- Pas de problèmes signalés
- Transport des personnes handicapées avec « Bon pied- Bon œil »

10. LES ÉCOLES

10.1. INTRODUCTION

Les cartes 1,2 et 3 (en annexe) localisent les implantations scolaires sur les quatre communes.

Les écoles ont accepté de réaliser en juin 2008 une enquête auprès des parents d'élèves, selon le canevas proposé par la SPW pour l'élaboration des Plans de déplacements scolaires (PDS).

Le SPW a traité les enquêtes et produit un rapport par école dont nous avons extrait les informations principales pour le PCM, à savoir celles qui permettent de visualiser et comprendre les choix des parents pour les trajets domicile – école. Ces résultats sont présentés ci-après.

Les informations sont complétées par nos observations sur place et par les remarques et suggestions faites par les directrices d'école, en réponse à un questionnaire que nous leur avons remis en juin (mais qui a rencontré peu de réponses).

Après la description par école, nous présentons quelques résultats assez généraux et que l'on retrouve (presque) systématiquement dans les rapports du SPW sur les dispositions déclarées des parents à changer d'habitude de mobilité pour réduire l'utilisation de la voiture.

10.2. ENQUÊTE PDS – GÉNÉRAL

Les écoles des quatre communes accueillent ± 2000 élèves (estimation) et on peut considérer que l'enquête donne une idée de la mobilité de ± la moitié des élèves.

- Sur les 16 écoles, 13 ont participé à l'enquête PDS.
- Les 13 écoles ensemble représentent 1611 élèves (issus de 1293 ménages) et donc autant de déplacements le matin et le soir.
- La taille des implantations varie de 18 à 230 élèves.
- Les réponses concernent 63 % des élèves (52% des ménages).

	commune				réseau		type		enquête PDS								remarques
	Orp	Hélicine	Ramillies	Lincint	école communale	école libre	maternel	primaire	nombre d'élèves	% du total recensé	nombre de parents	enquêtes	élèves concernés	taux de réponse parents	taux d'élèves couverts		
Folx-les-Caves							32	45	77	5%	60	27	42	45%	55%		
Jandrain							98	105	203	13%	158	60	101	38%	50%		
Jauche							70	93	163	10%	130	77	127	59%	78%		
St-Martin de Jauche							-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Marilles							34	45	79	5%	60	49	66	82%	84%		
Noduwez							32	50	82	5%	65	27	39	42%	48%		
Orp-Le-Grand							54	96	150	9%	115	57	80	50%	53%		
St-Joseph d'Orp-Le-Grand							-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Neerheydissem							41	83	124	8%	90	77	113	86%	91%		
Opheydissem							71	53	124	8%	90	42	72	47%	58%		
Gérompont							-	-	140	9%	200	71	93	36%	66%		
Autre-Eglise							-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Grand-Rosière							18	-	18	1%	18	7	10	39%	56%		
St-Jean-Baptiste Huppaye							79	151	230	14%	155	104	168	67%	73%		
Lincint							52	78	130	8%	NC	33	49	NC	38%		
Racour							38	53	91	6%	152	40	56	26%	62%		
	16	8	2	4	2	13	3	15	15	1611	100%	1293	671	1016	52%	63%	

L'enquête ne permet pas de distinguer les élèves de maternelle et de primaire, qui ont un degré d'autonomie différent, ce qui influence la réponse des parents sur la possibilité de venir à pied ou à vélo.

10.3. FICHES ÉCOLES

Les fiches reprennent :

- Les données clés livrées par l'enquête PDS, en chiffres, graphiques et cartes
- L'analyse des abords d'écoles, sur base d'observations sur place (et les commentaires des directrices qui ont répondu au questionnaire),

Les fiches se focalisent sur la situation existante.

Pour l'ensemble des élèves concernés par l'enquête, il y a ± 1 véhicule par 3 élèves, le matin et le soir (pour 1611 élèves ayant répondu (63% du total) 540 voitures déposent 807 enfants, et le soir, 522 voitures reprennent 782 enfants).

Légende des plans figurant dans les fiches qui suivent.

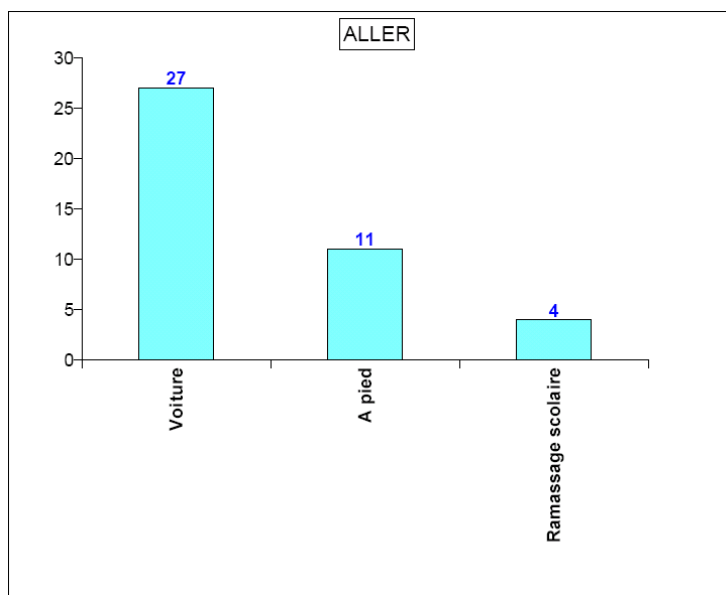


ORP-JAUCHE

École Christian Merveille de Folx-les-Caves

maternel	32
primaire	45
nombre d'élèves	77
nombre de parents	60
enquêtes	27
élèves concernés	42
taux de réponse parents	45%
taux d'élèves couverts	55%

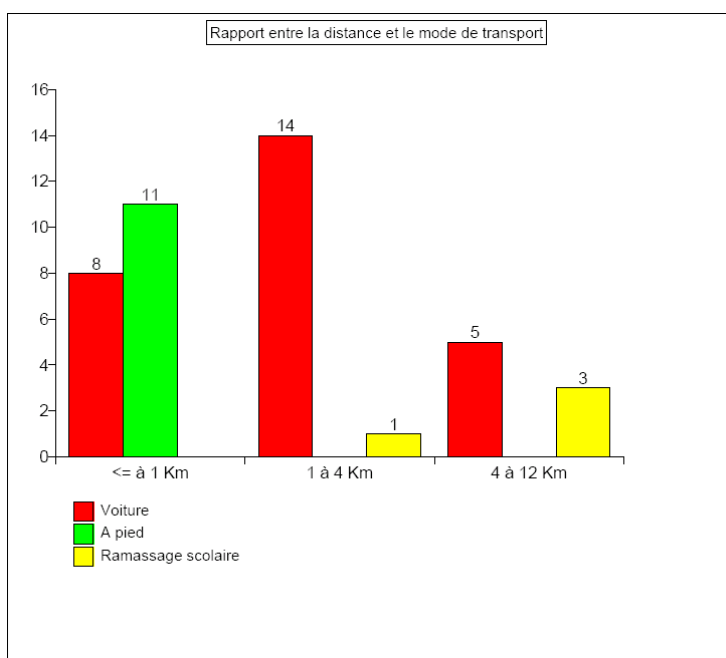
Moyen de transport principal des enfants pour venir à l'école



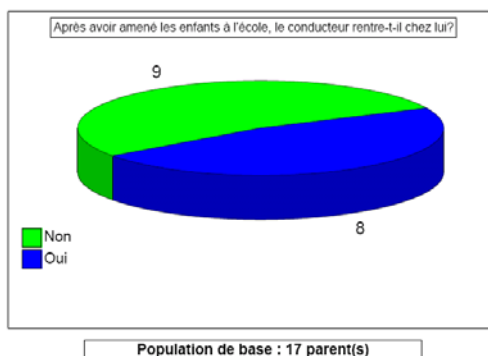
Le matin, 17 voitures déposent 27 enfants, et le soir, 15 voitures reprennent 24 enfants.

Sur 42 enfants, 4 s'arrangent avec d'autres pour l'aller et/ou le retour.

Rapport entre la distance et le mode de transport



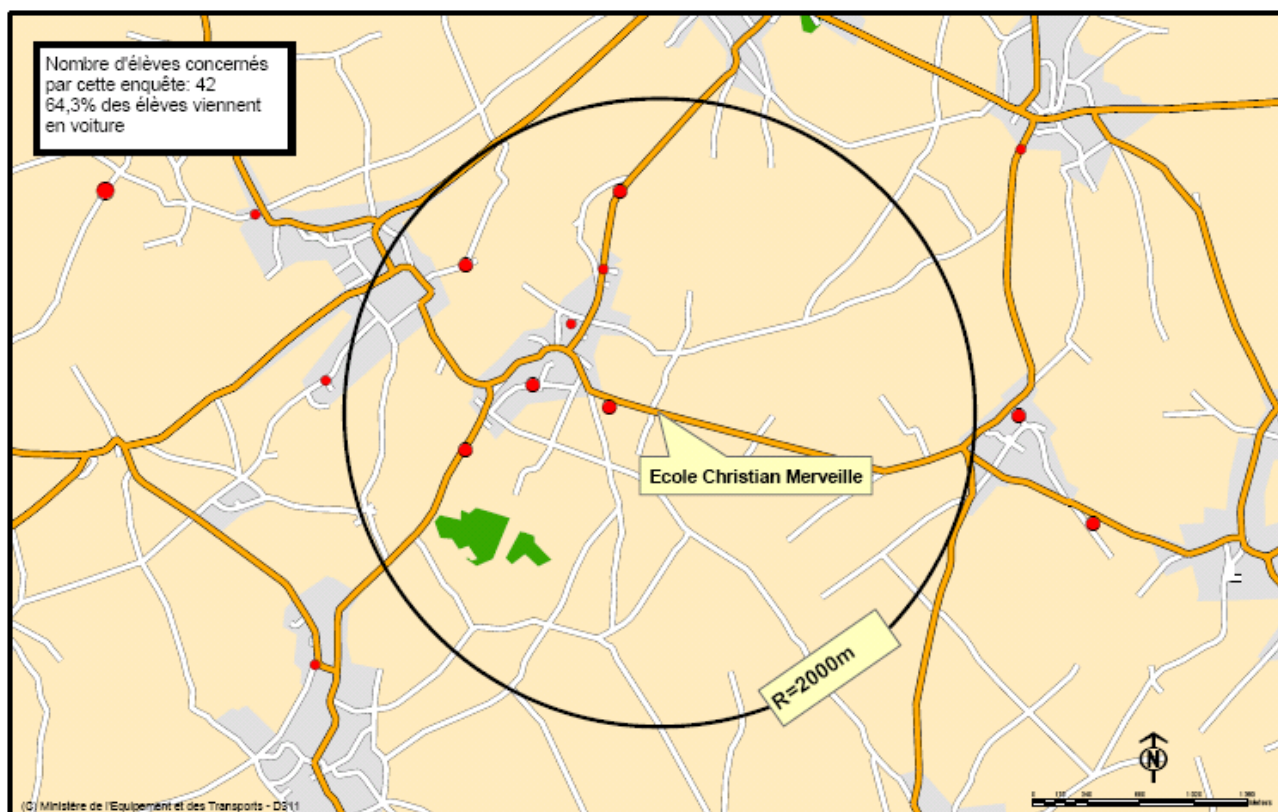
Après avoir amené les enfants, le conducteur rentre-t-il chez lui ?



Commentaires

Taux de réponse assez faible (< 50%)

Localisation des élèves qui viennent en voiture à l'école (rayon de 2 km)



Abords d'écoles



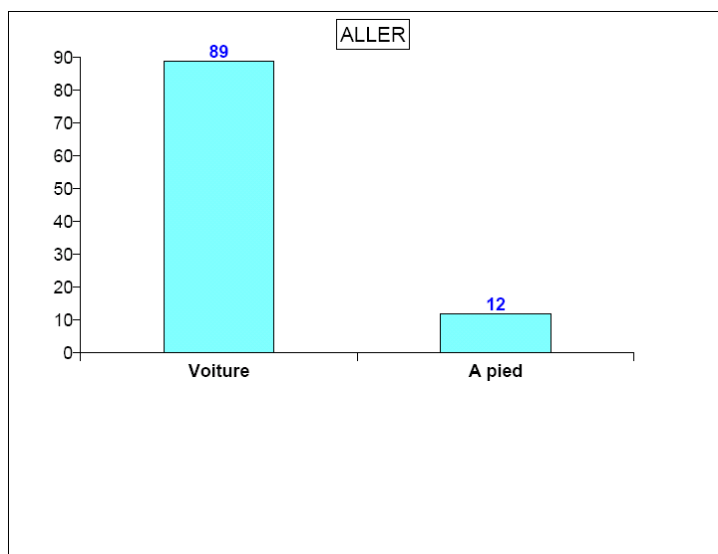
L'école est légèrement en retrait de la voirie avec un chemin qui relie les différents bâtiments.
Le trottoir est suffisant du côté de l'école (mais trop étroit en face).
La traversée de la place Saint-Pierre dans le bas de la rue de Boneffe est dangereuse.

ORP-JAUCHE

École Communale de Jandrain

maternel	98
primaire	105
nombre d'élèves	203
nombre de parents	158
enquêtes	60
élèves concernés	101
taux de réponse parents	38%
taux d'élèves couverts	50%

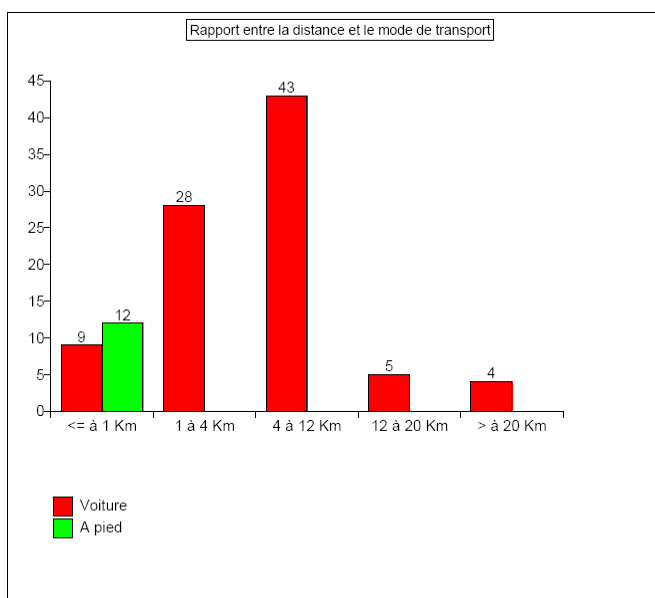
Moyen de transport principal des enfants pour venir à l'école



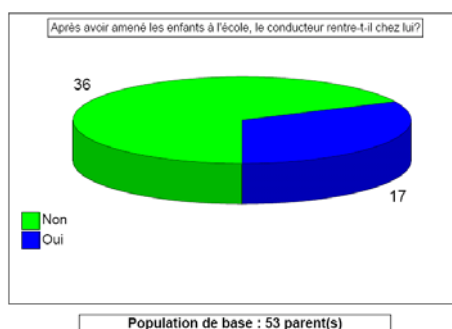
Le matin, 53 voitures déposent 89 enfants, et le soir, 53 voitures reprennent 89 enfants.

Sur 101 enfants, 18 s'arrangent avec d'autres pour l'aller et/ou le retour.

Rapport entre la distance et le mode de transport

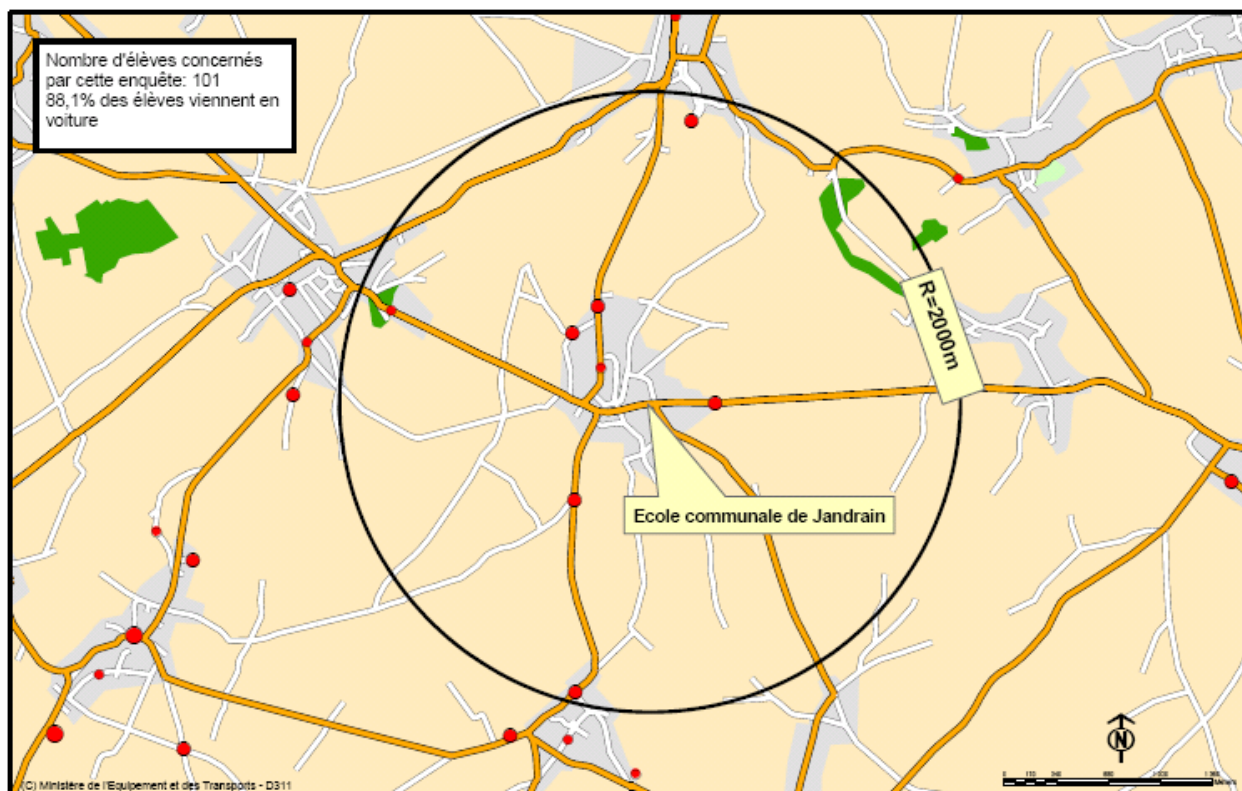


Après avoir amené les enfants, le conducteur rentre-t-il chez lui ?



Commentaires

Localisation des élèves qui viennent en voiture à l'école (rayon de 2 km)



Abords d'écoles



L'avenue Vandervelde supporte un trafic important et la zone 30 d'abords de l'école n'est pas vraiment respectée.

De nouveaux aménagements ont été effectués récemment qui ont amélioré la situation:

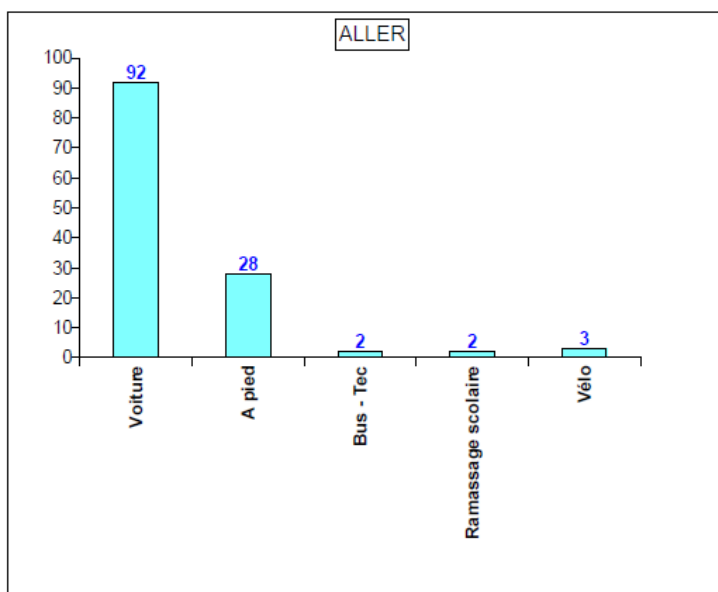
- o Mise en évidence du passage piéton, barrières vers l'entrée
- o Cheminement piéton élargi en rapprochant la zone de stationnement de la chaussée
- o Aménagement d'un parking en épi un peu plus bas dans l'avenue

ORP-JAUCHE

École Communale de Jauche

maternel	70
primaire	93
nombre d'élèves	163
nombre de parents	130
enquêtes	77
élèves concernés	127
taux de réponse parents	59%
taux d'élèves couverts	78%

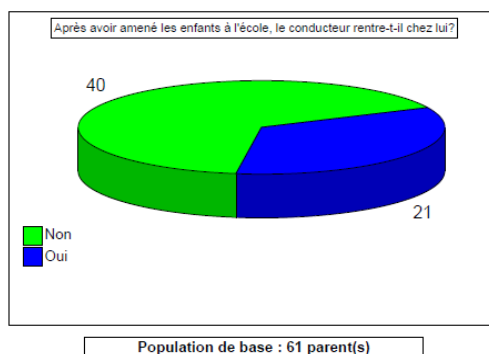
Moyen de transport principal des enfants pour venir à l'école



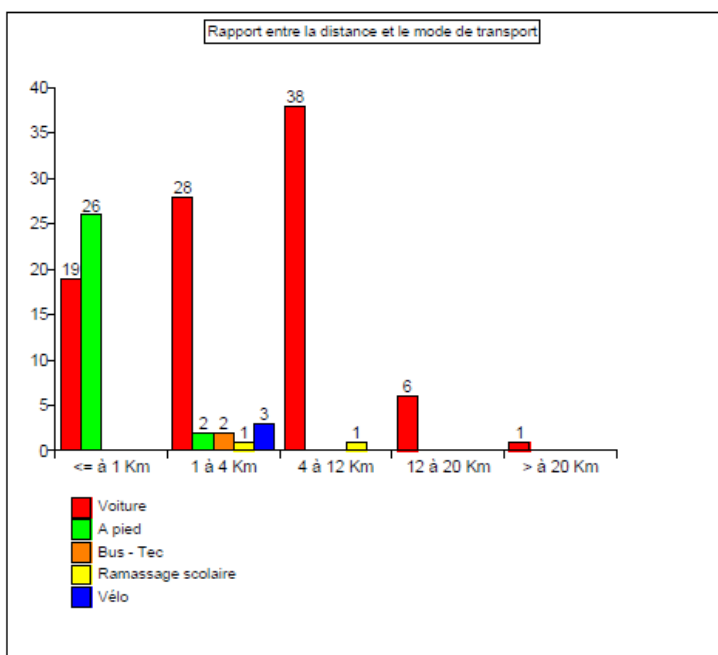
Le matin, 61 voitures déposent 92 enfants, et le soir, 53 voitures reprennent 78 enfants.

Sur 127 enfants, 7 s'arrangent avec d'autres pour l'aller et/ou le retour.

Après avoir amené les enfants, le conducteur rentre-t-il chez lui ?



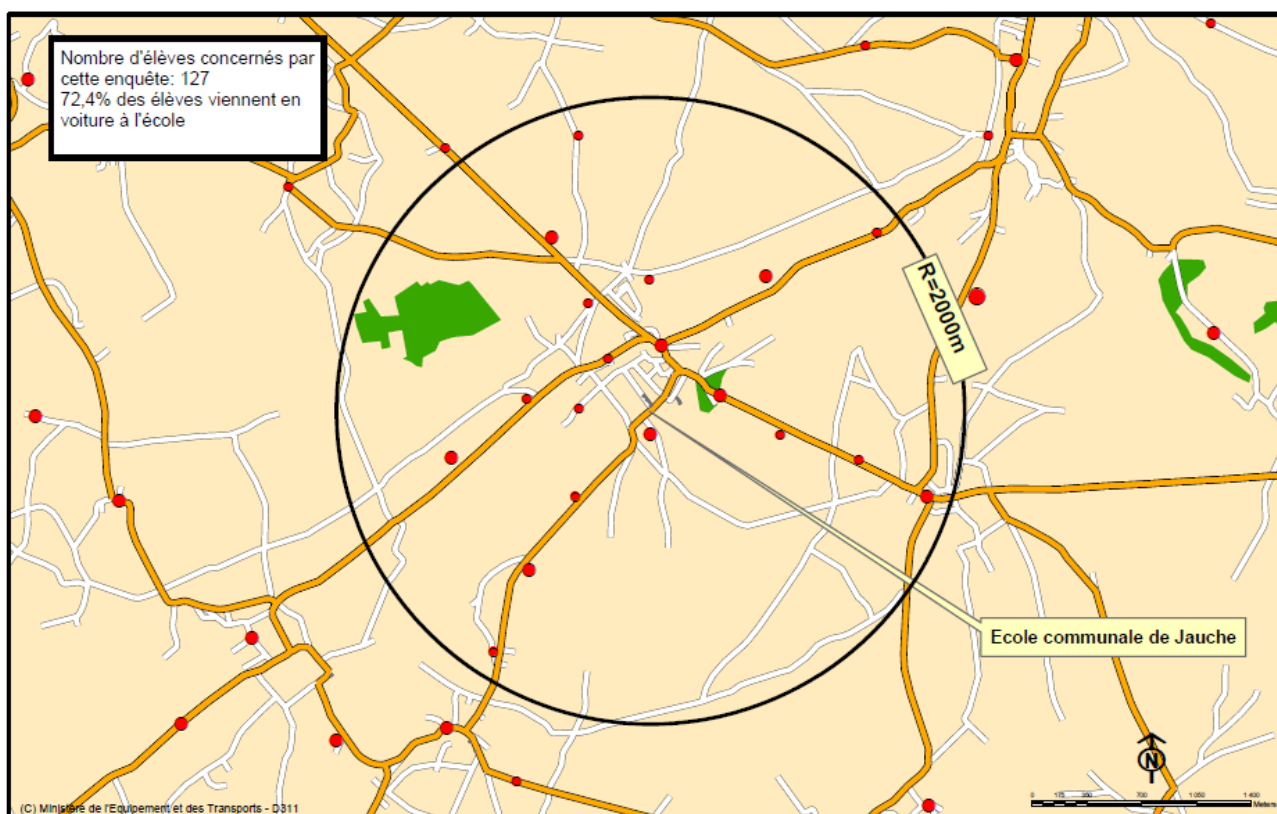
Rapport entre la distance et le mode de transport



Commentaires / analyse

Une proportion importante d'élèves vient de plus loin (> 4 km)

Localisation des élèves qui viennent en voiture à l'école (rayon de 2 km)



Abords d'écoles



L'entrée des bâtiments se trouve rue des écoles, qui est en sens unique (SUL). Quasi absence de trottoirs dans cette rue très étroite.

Le stationnement des parents est difficile et des files peuvent remonter jusqu'à la rue de Folx-Les-Caves.

L'entrée des vélos se trouve du côté de la rue de Folx-Les-Caves. Les cyclistes qui arrivent de ce côté ne jouissent d'aucun aménagement particulier. La rue est large et la zone 30 d'abords d'école peu respectée (en tout cas en dehors des heures d'entrée/sortie).

ORP-JAUCHE
École libre St-Martin de
Jauche

Données non reçues

Commentaires / analyse

Abords d'écoles



L'école se situe dans une petite rue à sens unique, très calme.

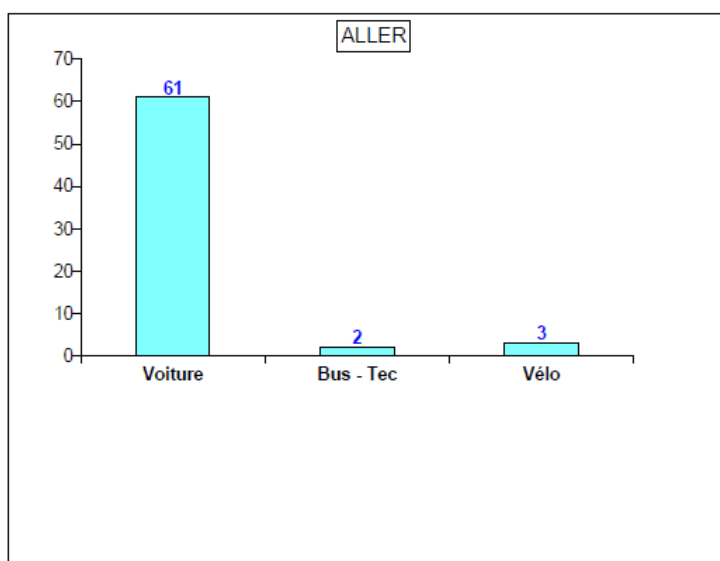
Trottoir étroit avec des voitures garées en partie dessus. Pas de passage piéton devant l'entrée (mais en faut-il un ?)

ORP-JAUCHE

École Communale de Marilles

maternel	34
primaire	45
nombre d'élèves	79
nombre de parents	60
enquêtes	49
élèves concernés	66
taux de réponse parents	82%
taux d'élèves couverts	84%

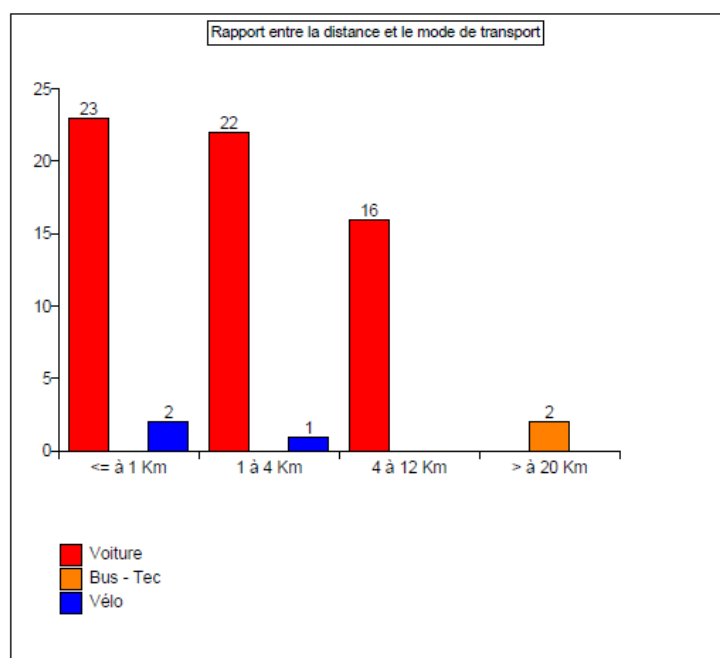
Moyen de transport principal des enfants pour venir à l'école



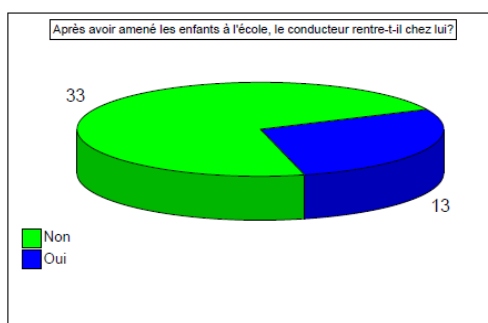
Le matin, 46 voitures déposent 61 enfants, et le soir, 45 voitures reprennent 59 enfants.

Sur 66 enfants, 9 s'arrangent avec d'autres pour l'aller et/ou le retour.

Rapport entre la distance et le mode de transport



Après avoir amené les enfants, le conducteur rentre-t-il chez lui ?

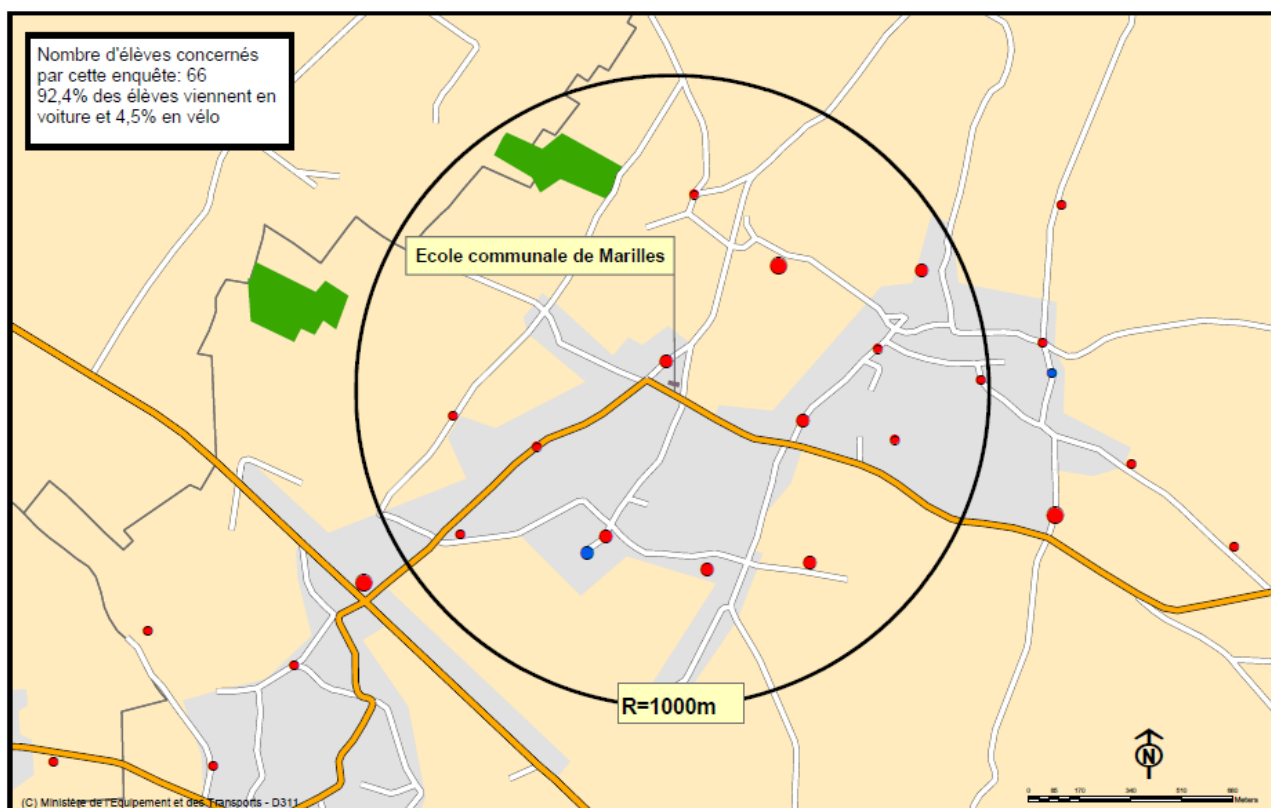


Population de base : 46 parent(s)

Commentaires

Beaucoup d'élèves en voiture mais déposés sur le chemin du travail.

Localisation des élèves qui viennent en voiture à l'école (rayon de 1 km)



Abords d'écoles



L'école se trouve dans une rue peu fréquentée et pavée, ce qui limite la vitesse.

Trottoir, stationnement et passage piéton ok

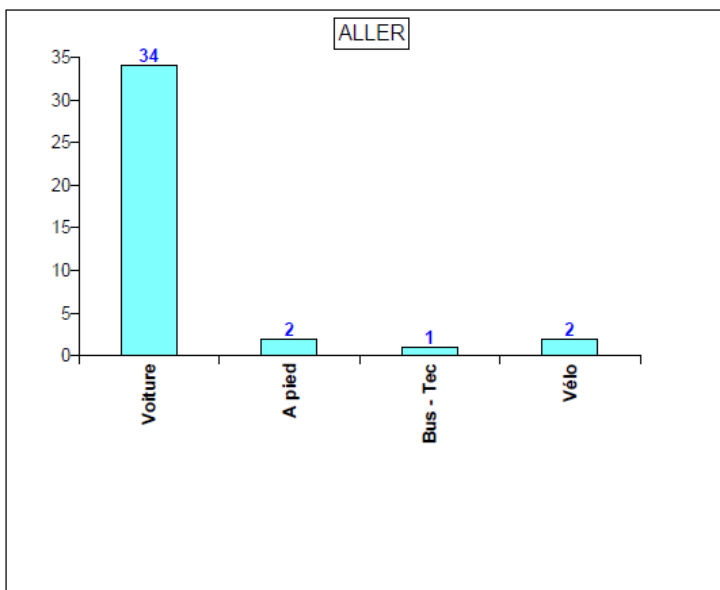
Le banc est pittoresque ! Il a changé de fonction sans doute...

ORP-JAUCHE

École communale de Noduwez

maternel	32
primaire	50
nombre d'élèves	82
nombre de parents	65
enquêtes	27
élèves concernés	39
taux de réponse parents	42%
taux d'élèves couverts	48%

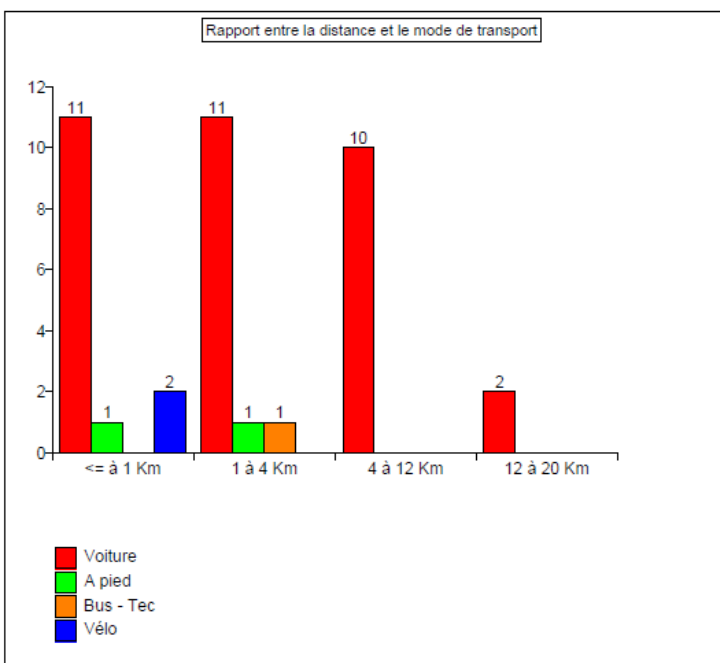
Moyen de transport principal des enfants pour venir à l'école



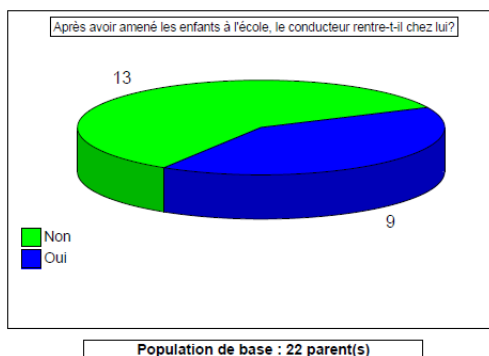
Le matin, 22 voitures déposent 34 enfants, et le soir, 22 voitures reprennent 34 enfants.

Sur 39 enfants, 8 s'arrangent avec d'autres pour l'aller et/ou le retour.

Rapport entre la distance et le mode de transport



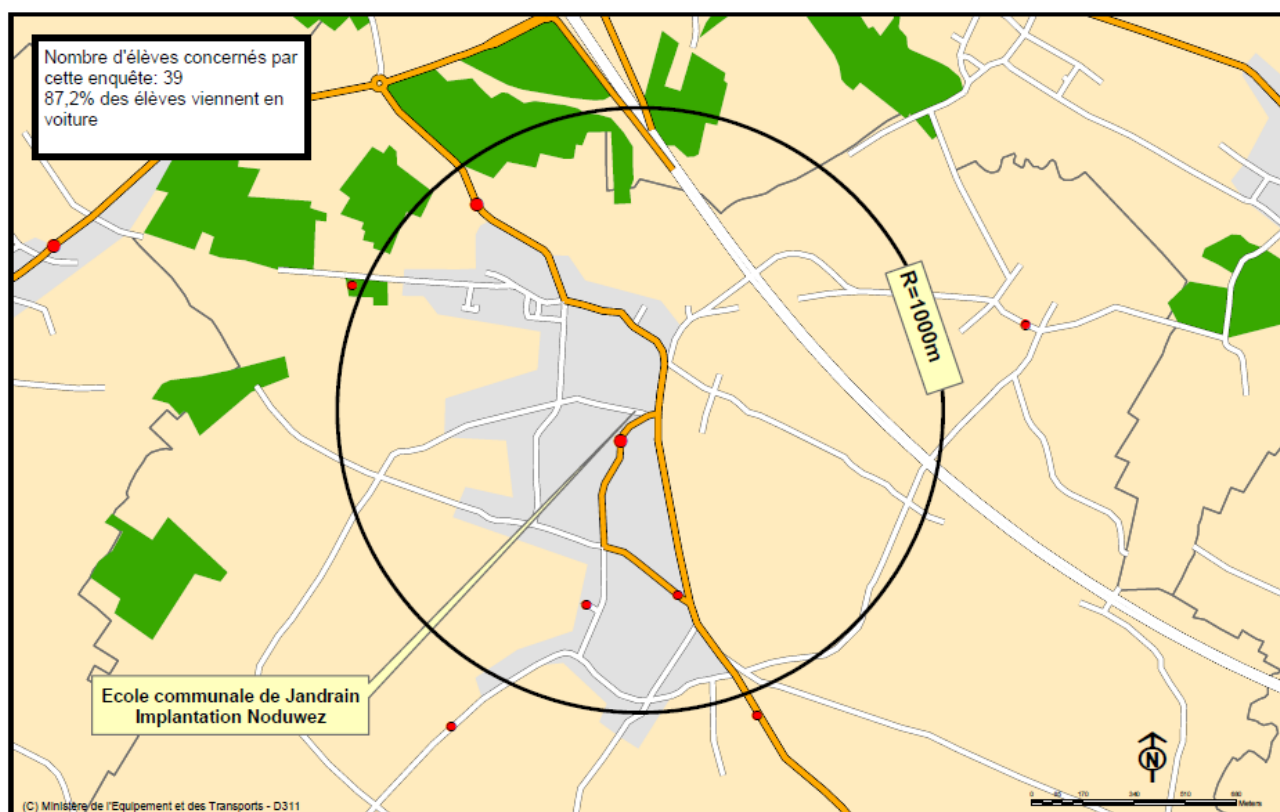
Après avoir amené les enfants, le conducteur rentre-t-il chez lui ?



Commentaires

Beaucoup d'élèves proches viennent en voiture mais regroupement déjà fréquent.

Localisation des élèves qui viennent en voiture à l'école (rayon de 1 km)



Abords d'écoles



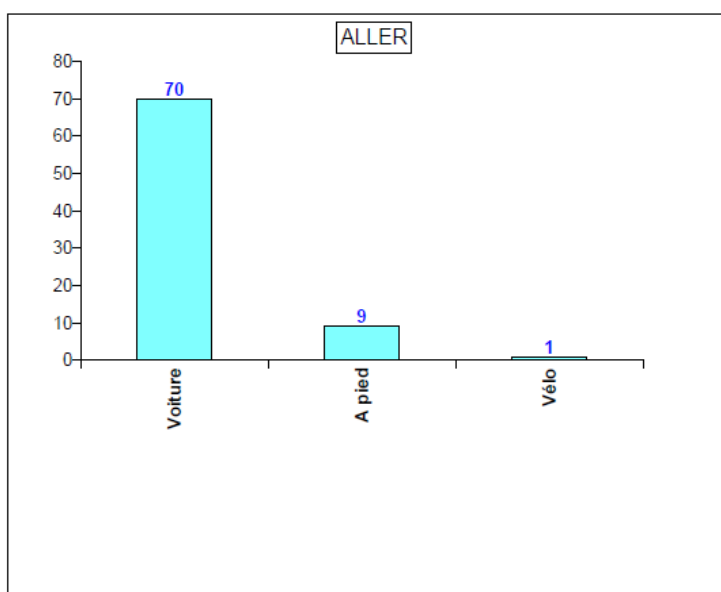
Joli aménagement récent. Réfection totale de l'espace public et mise en zone 30.

ORP-JAUCHE

École Communale d'Orp-le-Grand

maternel	54
primaire	96
nombre d'élèves	150
nombre de parents	115
enquêtes	57
élèves concernés	80
taux de réponse parents	50%
taux d'élèves couverts	53%

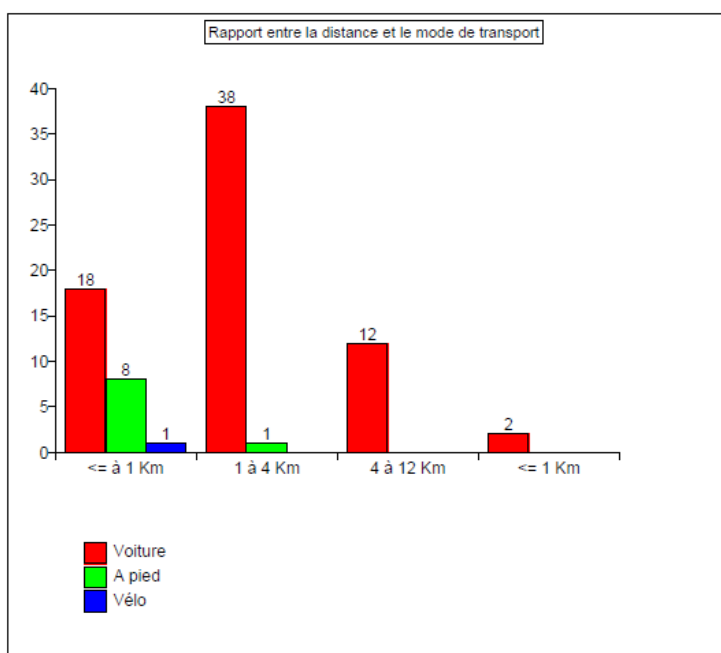
Moyen de transport principal des enfants pour venir à l'école



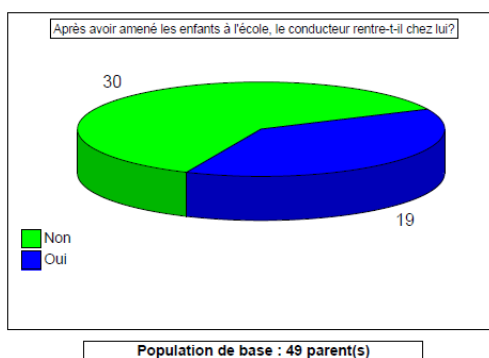
Le matin, 49 voitures déposent 70 enfants, et le soir, 50 voitures reprennent 71 enfants.

Sur 80 enfants, 14 s'arrangent avec d'autres pour l'aller et/ou le retour.

Rapport entre la distance et le mode de transport



Après avoir amené les enfants, le conducteur rentre-t-il chez lui ?



Commentaires

Localisation des élèves qui viennent en voiture à l'école (rayon de 1 km)



Abords d'écoles



Rue à sens unique, parallèle à l'artère principale → fréquentée essentiellement par école et la maison de l'emploi

Difficultés de circulation le matin, à l'arrivée. Remonté de file certains jours.

Rue du Chauffour : pas de trottoir

ORP-JAUCHE

École libre St-Joseph d'Orp- le-Grand

maternel -
primaire -
nombre d'élèves -
nombre de parents -
enquêtes -
élèves concernés -
taux de réponse parents -
taux d'élèves couverts -

Données non reçues

Commentaires / analyse

Abords d'écoles



Passage piéton sur plateau dans une rue principale du village Le plateau permet de passer à plus de 30 km/h mais la lisibilité de l'abord d'école est très bonne.

Trottoirs étroits mais protégés par des potelets

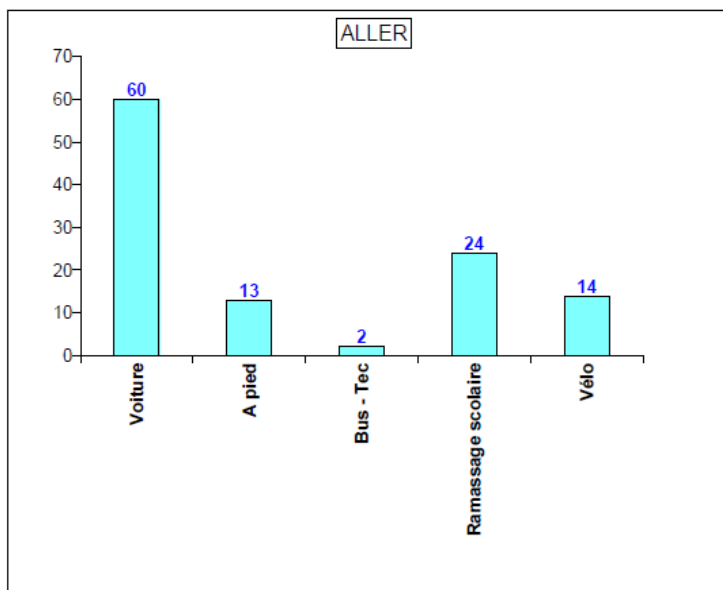
Parking à proximité

HÉLÉCINE

Ecole fondamentale Communale Implantation Neerheylissem

maternel	41
primaire	83
nombre d'élèves	124
nombre de parents	90
enquêtes	77
élèves concernés	113
taux de réponse parents	86%
taux d'élèves couverts	91%

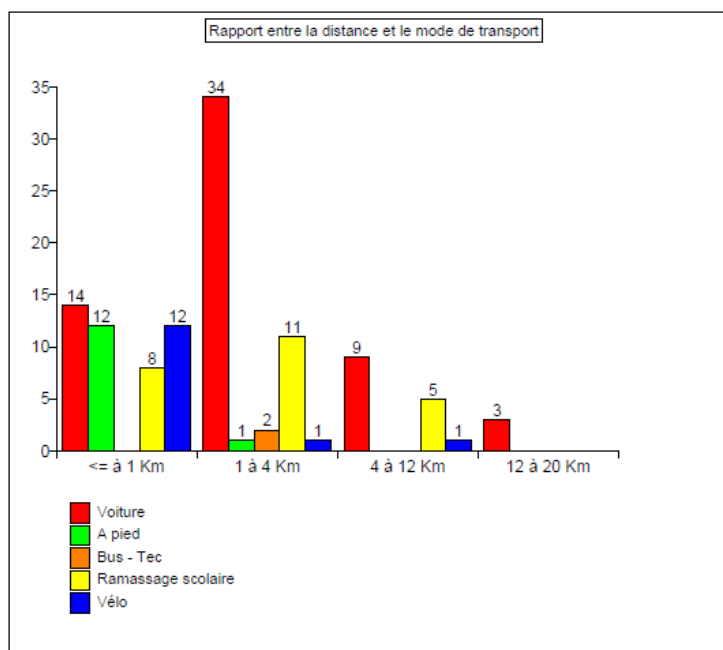
Moyen de transport principal des enfants pour venir à l'école



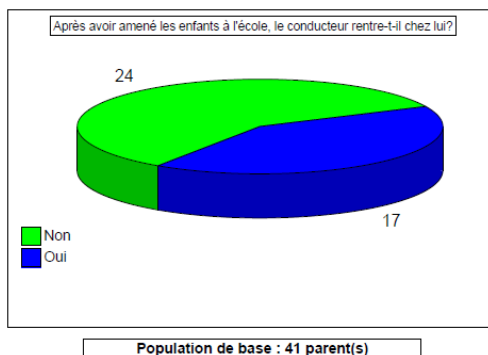
Le matin, 41 voitures déposent 60 enfants, et le soir, 42 voitures reprennent 64 enfants.

Sur 113 enfants, 20 s'arrangent avec d'autres pour l'aller et/ou le retour.

Rapport entre la distance et le mode de transport



Après avoir amené les enfants, le conducteur rentre-t-il chez lui ?

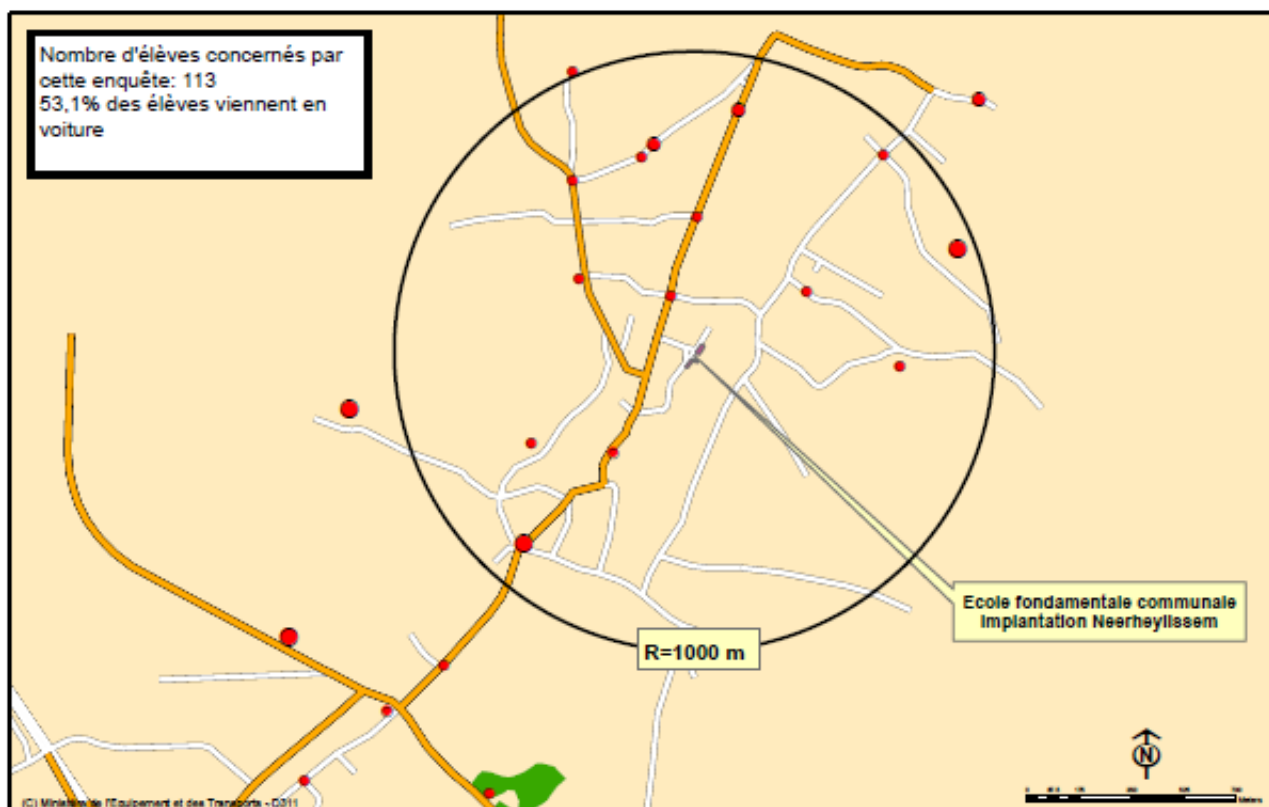


Commentaires / analyse

Taux de réponse très élevé.

Beaucoup viennent en voiture alors qu'ils habitent à moins de 4 km.

Localisation des élèves qui viennent en voiture à l'école (rayon de 1 km)



Abords d'écoles



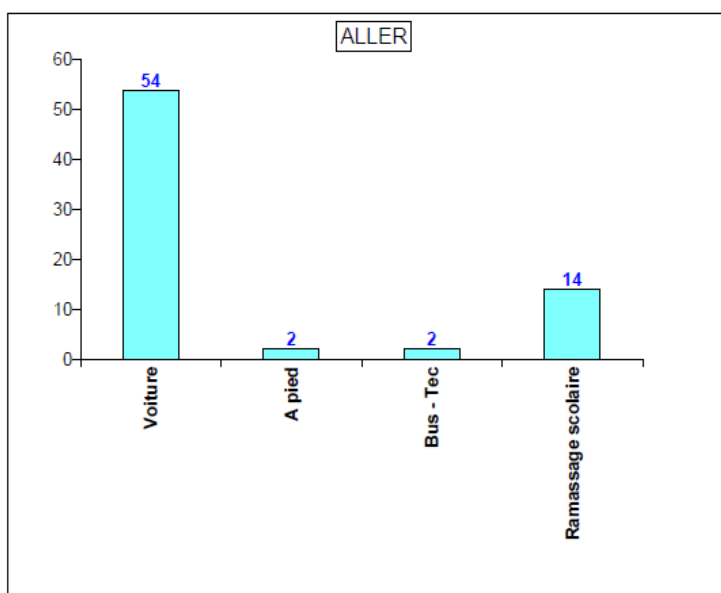
Ecole en retrait de la voirie, donc hors danger. Accès réservé à la circulation locale
Par contre la zone 30 n'est pas respectée sur la N 279.

HÉLÉCINE

Ecole fondamentale communale Implantation Opheylissem

maternel	71
primaire	53
nombre d'élèves	124
nombre de parents	90
enquêtes	42
élèves concernés	72
taux de réponse parents	47%
taux d'élèves couverts	58%

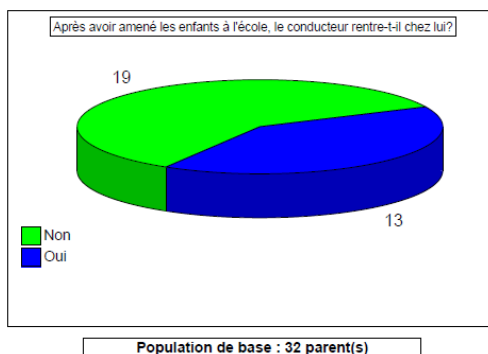
Moyen de transport principal des enfants pour venir à l'école



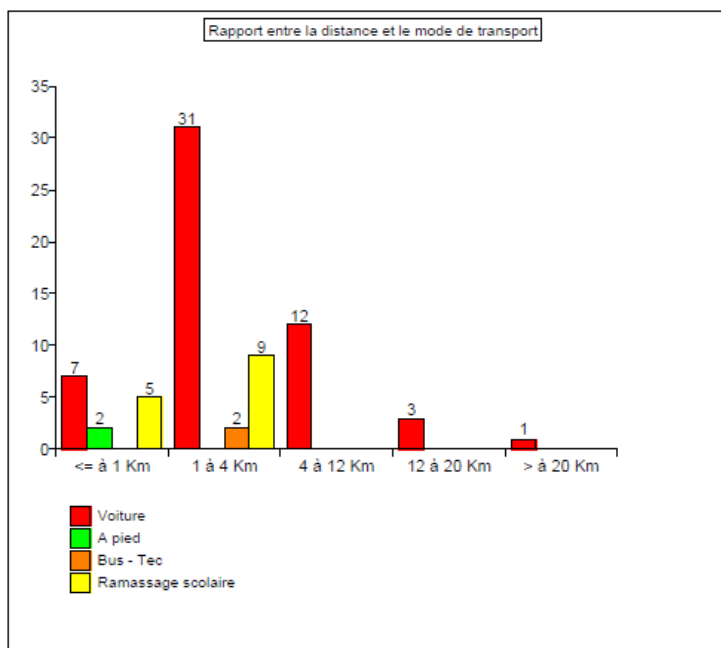
Le matin, 32 voitures déposent 54 enfants, et le soir, 29 voitures reprennent 47 enfants.

Sur 72 enfants, 8 s'arrangent avec d'autres pour l'aller et/ou le retour.

Après avoir amené les enfants, le conducteur rentre-t-il chez lui ?



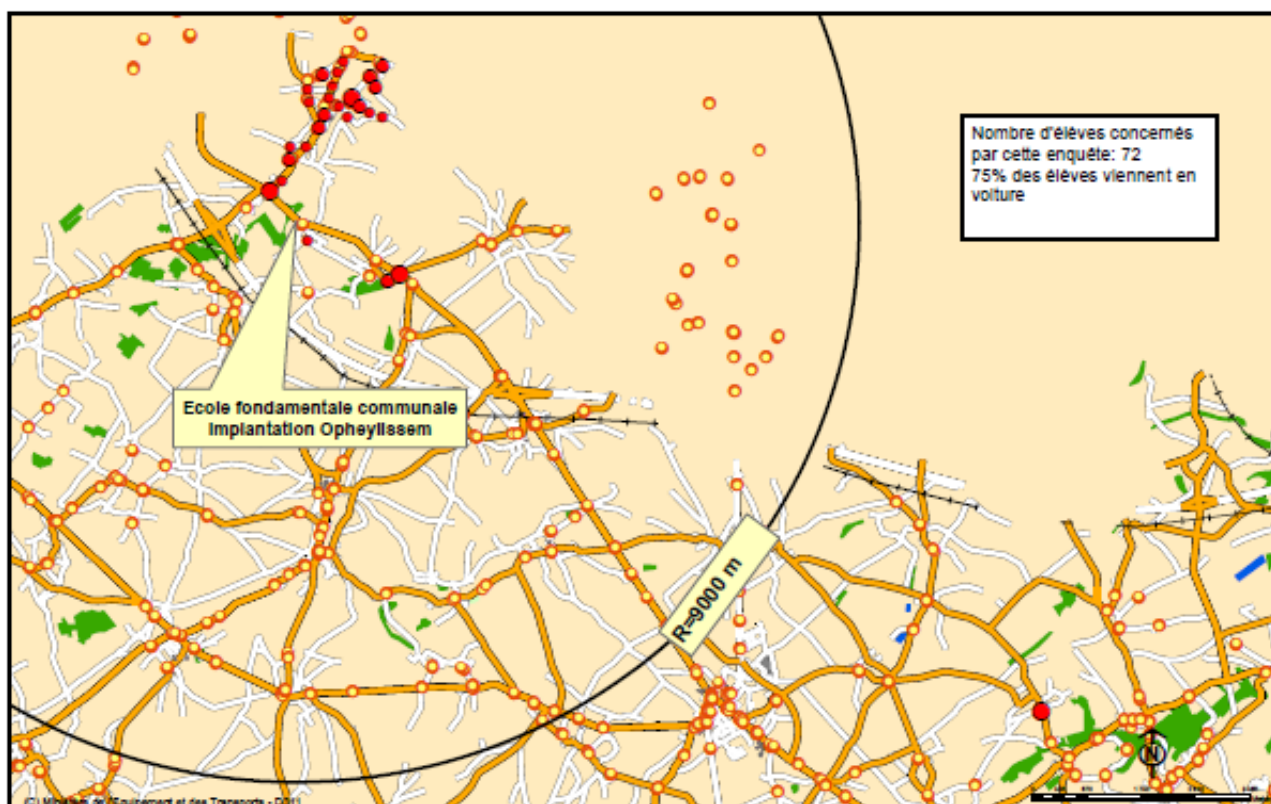
Rapport entre la distance et le mode de transport



Commentaires

Beaucoup d'élèves viennent d'un quartier voisin. Le danger de la N64 peut expliquer l'usage de la voiture plutôt que du vélo (pas de cycliste).

Localisation des élèves qui viennent en voiture à l'école (rayon de 9 km)



Abords d'écoles



Parking hors chaussée difficile d'accès et donc mal utilisé par les parents.

Allée séparée du parking pour les élèves qui arrivent et partent avec le bus de ramassage scolaire.

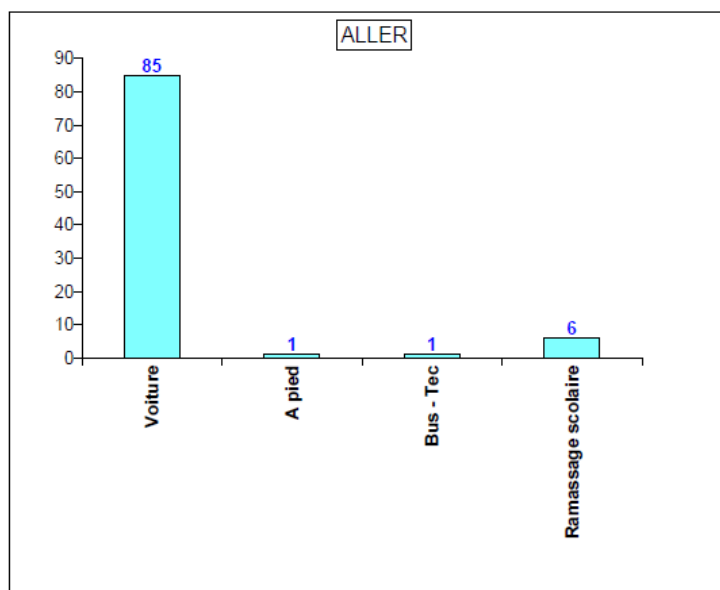
Simple passage piéton; aménagement minimum.

RAMILLIES

Ecole communale Implantation Gérompont

maternel	
primaire	140
nombre d'élèves	140
nombre de parents	200
enquêtes	71
élèves concernés	93
taux de réponse parents	36%
taux d'élèves couverts	66%

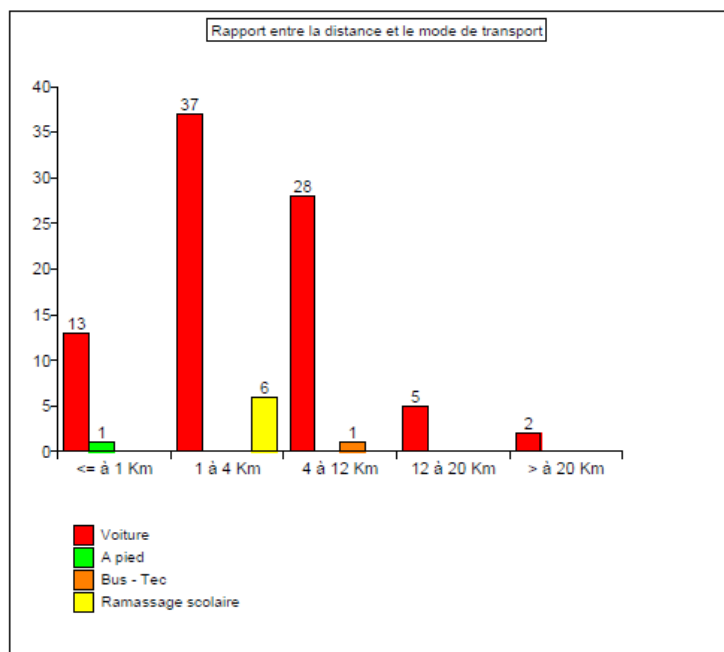
Moyen de transport principal des enfants pour venir à l'école



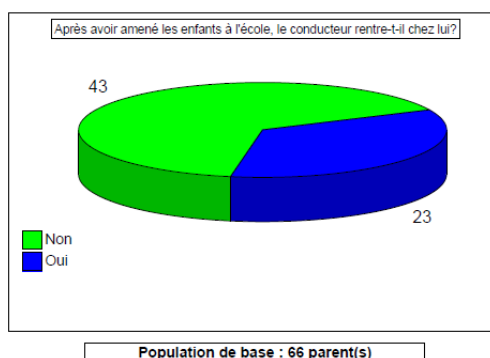
Le matin, 66 voitures déposent 85 enfants, et le soir, 63 voitures reprennent 81 enfants.

Sur 93 enfants, 7 s'arrangent avec d'autres pour l'aller et/ou le retour.

Rapport entre la distance et le mode de transport



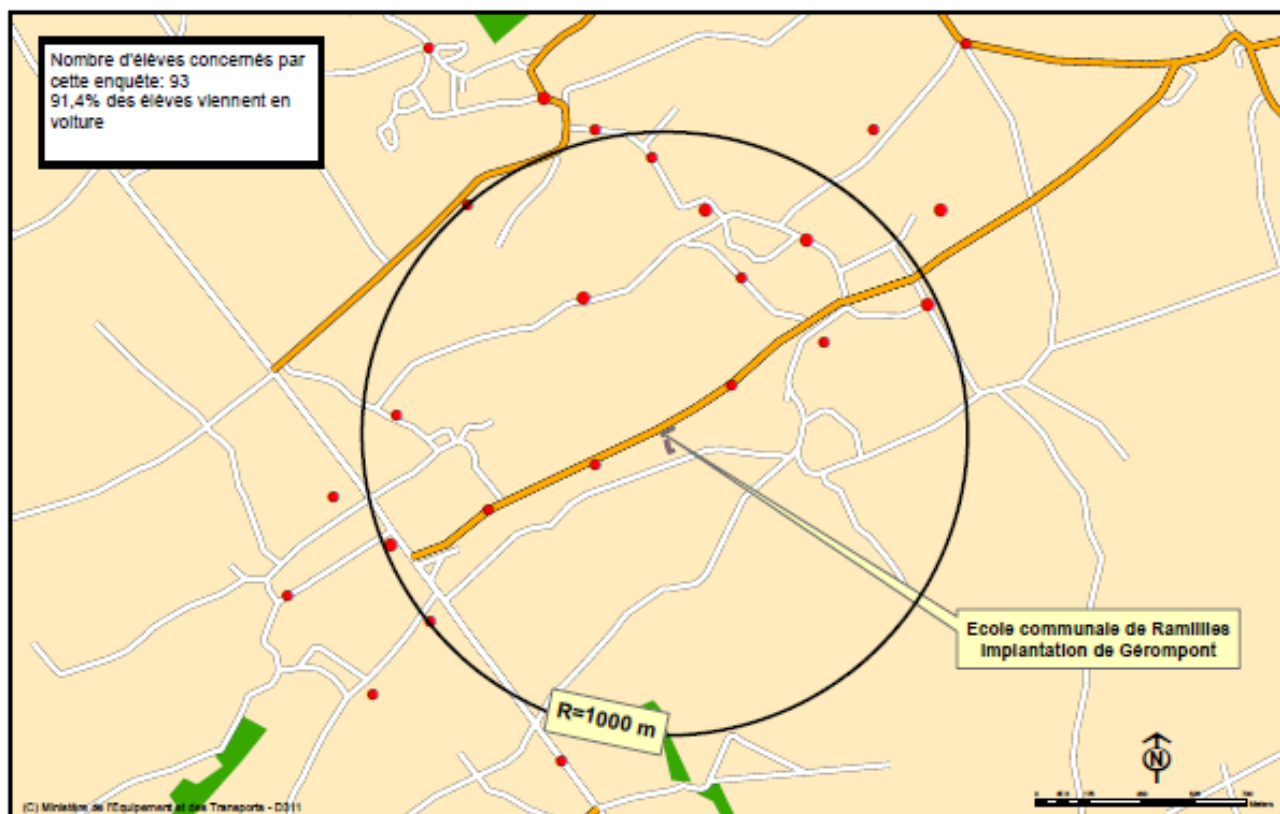
Après avoir amené les enfants, le conducteur rentre-t-il chez lui ?



Commentaires / analyse

Aucun élève à vélo ? le RAVeL est tout près.

Localisation des élèves qui viennent en voiture à l'école (rayon de 1 km)



Abords d'écoles



Ecole en retrait; abords très bien aménagés

Vaste parking aménagé et accès à vélo depuis le RAVeL

RAMILLIES

Ecole communale Implantation Autre-Eglise

maternel -
primaire -
nombre d'élèves -
nombre de parents -
enquêtes -
élèves concernés -
taux de réponse parents -
taux d'élèves couverts -

**Cette implantation sera fermée
prochainement. Non étudiée.**

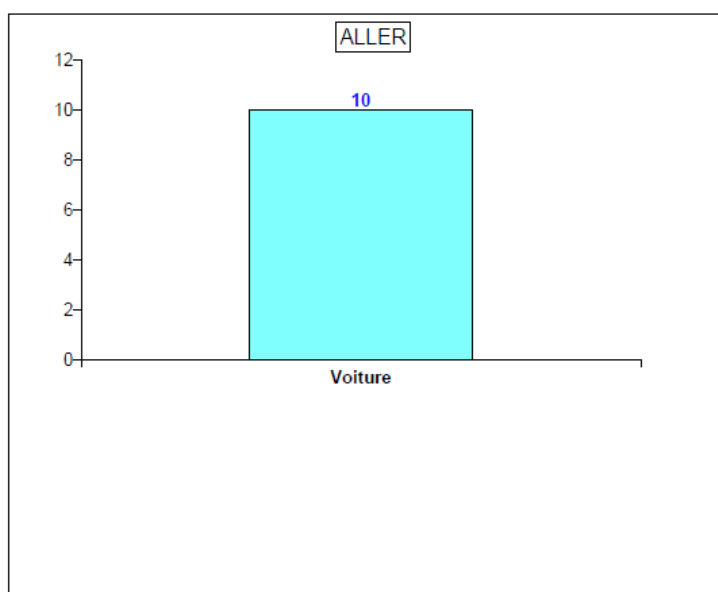
Commentaires / analyse

RAMILLIES

Ecole communale de Ramillies Implantation Grand-Rosière

maternel	18
primaire	
nombre d'élèves	18
nombre de parents	18
enquêtes	7
élèves concernés	10
taux de réponse parents	39%
taux d'élèves couverts	56%

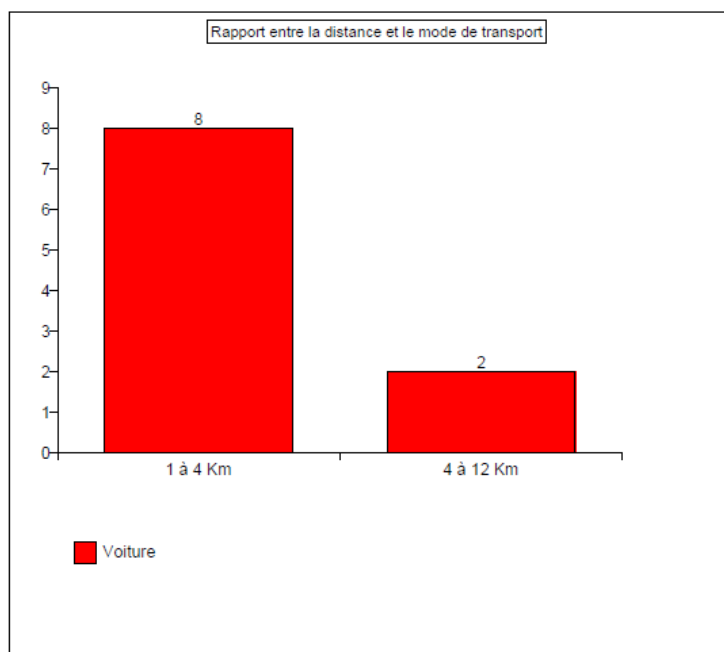
Moyen de transport principal des enfants pour venir à l'école



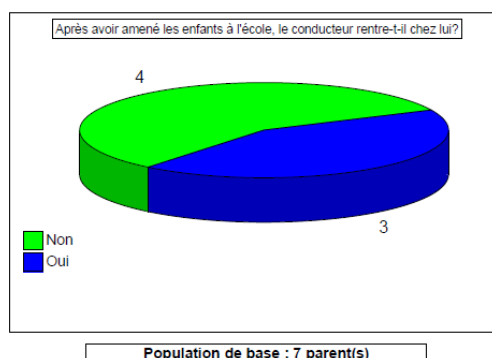
Le matin, 7 voitures déposent 10 enfants, et le soir, 7 voitures reprennent 10 enfants.

Sur 10 enfants, 3 s'arrangent avec d'autres pour l'aller et/ou le retour.

Rapport entre la distance et le mode de transport



Après avoir amené les enfants, le conducteur rentre-t-il chez lui ?

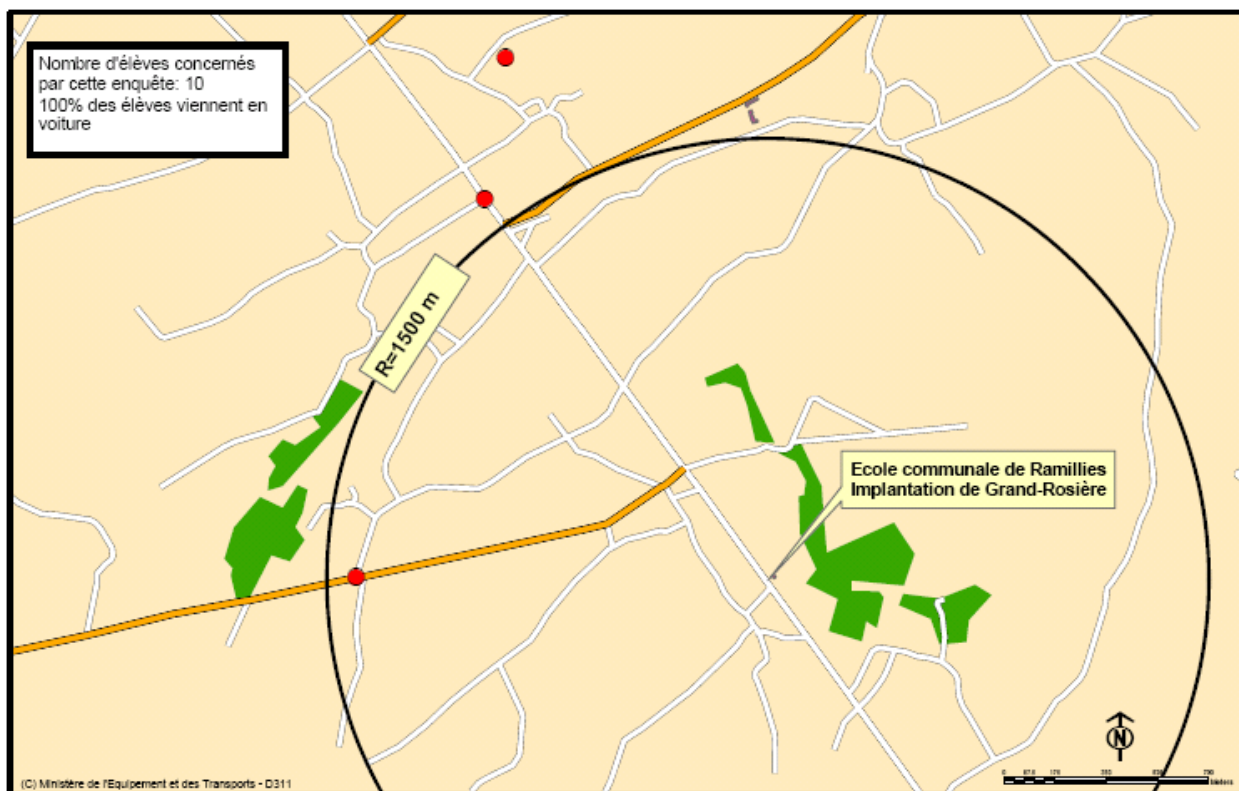


Commentaires / analyse

Taux de réponse faible.

Route dangereuse.

Localisation des élèves qui viennent en voiture à l'école (rayon de 1,5 km)



Abords d'écoles



Ecole en bordure de la N91, légèrement en retrait → pas de zone 30

Passage piéton sur la N91 marquage et signalisation renforcés mais peu frappants dans le champ visuel de cette route très large et rectiligne

Trottoir trop étroit

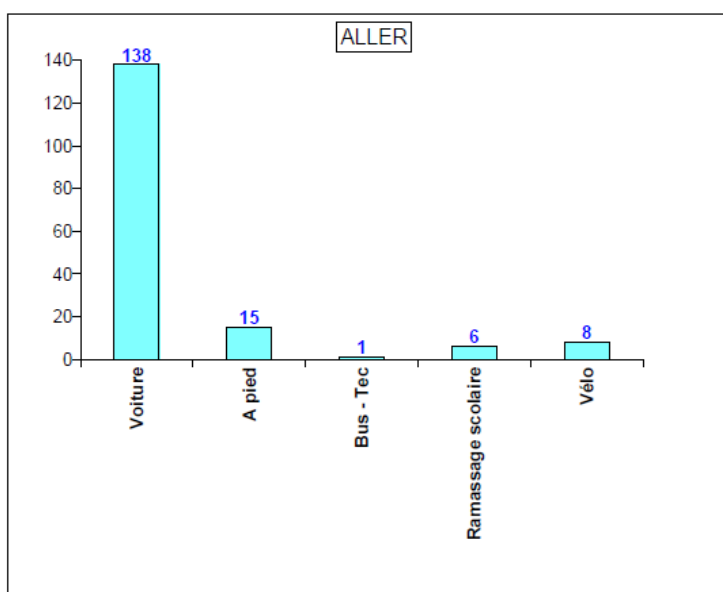
Implantation destinée à disparaître d'ici 1 an ou 2

RAMILLIES

Ecole Libre Saint-Jean-Baptiste de Huppaye

maternel	79
primaire	151
nombre d'élèves	230
nombre de parents	155
enquêtes	104
élèves concernés	168
taux de réponse parents	67%
taux d'élèves couverts	73%

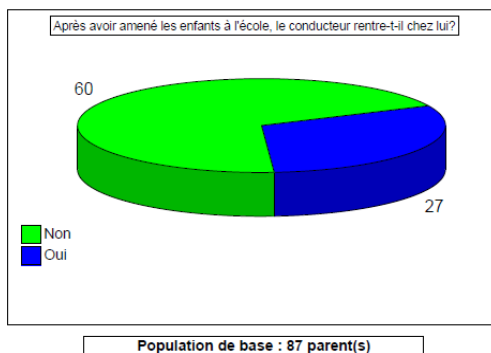
Moyen de transport principal des enfants pour venir à l'école



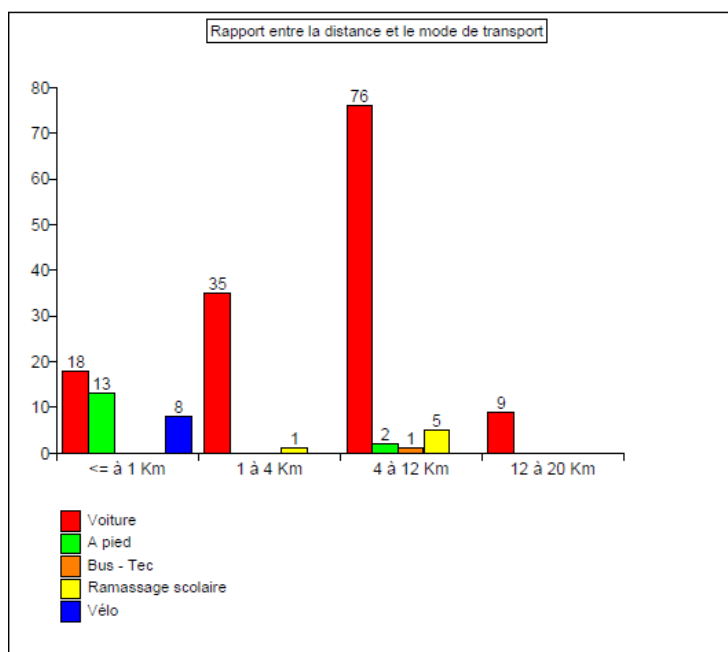
Le matin, 87 voitures déposent 138 enfants, et le soir, 89 voitures reprennent 145 enfants.

Sur 168 enfants, 28 s'arrangent avec d'autres pour l'aller et/ou le retour.

Après avoir amené les enfants, le conducteur rentre-t-il chez lui ?



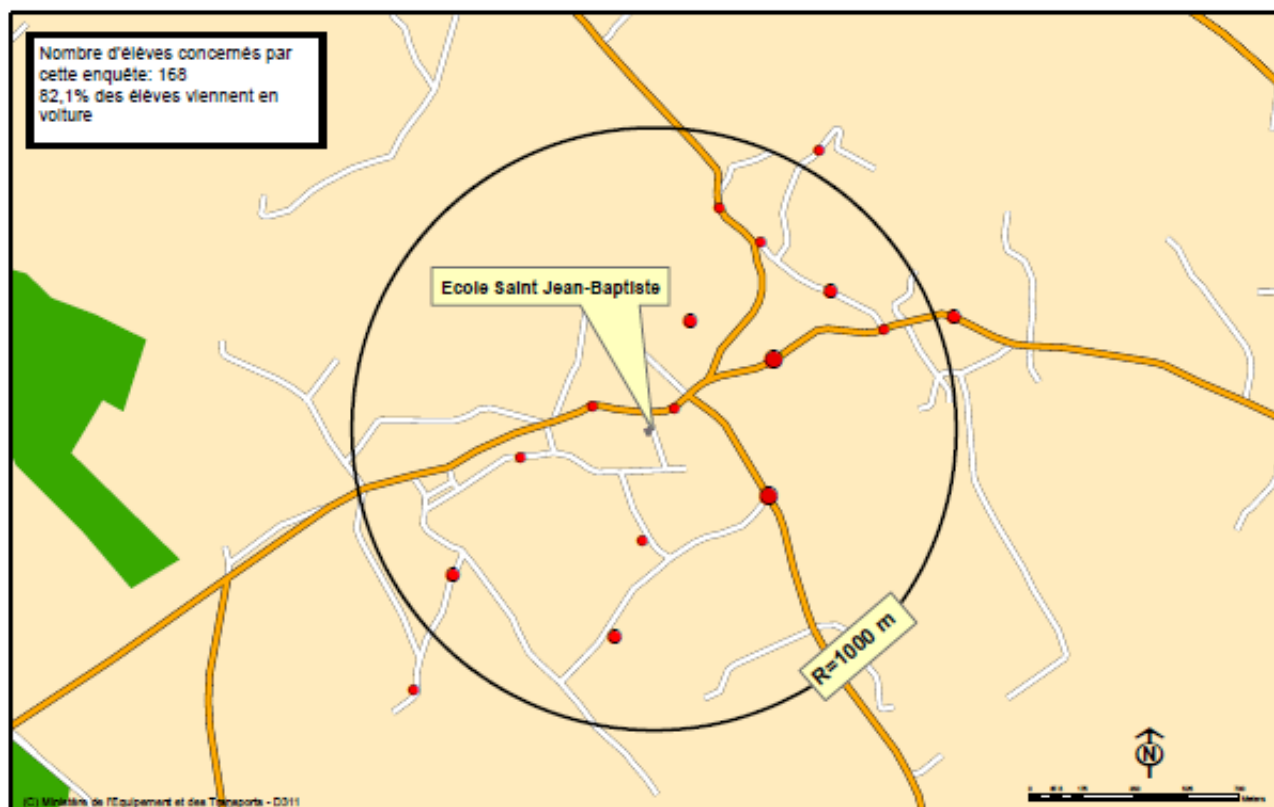
Rapport entre la distance et le mode de transport



Commentaires / analyse

Beaucoup d'élèves habitent le village et les parents déposent en partant au travail.

Localisation des élèves qui viennent en voiture à l'école (rayon de 1 km)



Abords d'écoles



Accès par une rue étroite en sens unique avec peu de places de parking.

Trottoirs étroits, en mauvais état et mal définis + voitures en stationnement dessus.

Congestion le matin, remontée de file et difficulté d'accès du bus scolaire

Vitesse excessive sur la route de Fauconval → parents n'osent pas laisser les enfants à pied

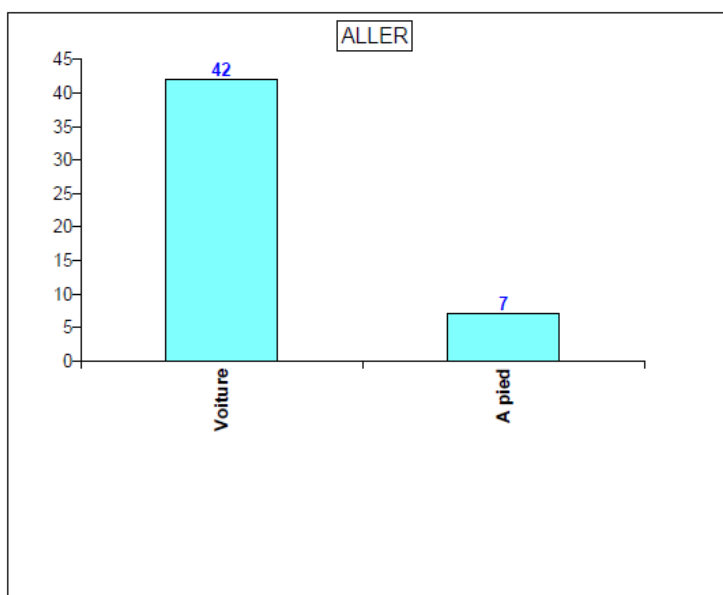
Manque de signaux d'avertissement.

LINCENT

Ecole communale de Lincent

maternel	52
primaire	78
nombre d'élèves	130
nombre de parents	NC
enquêtes	33
élèves concernés	49
taux de réponse parents	NC
taux d'élèves couverts	38%

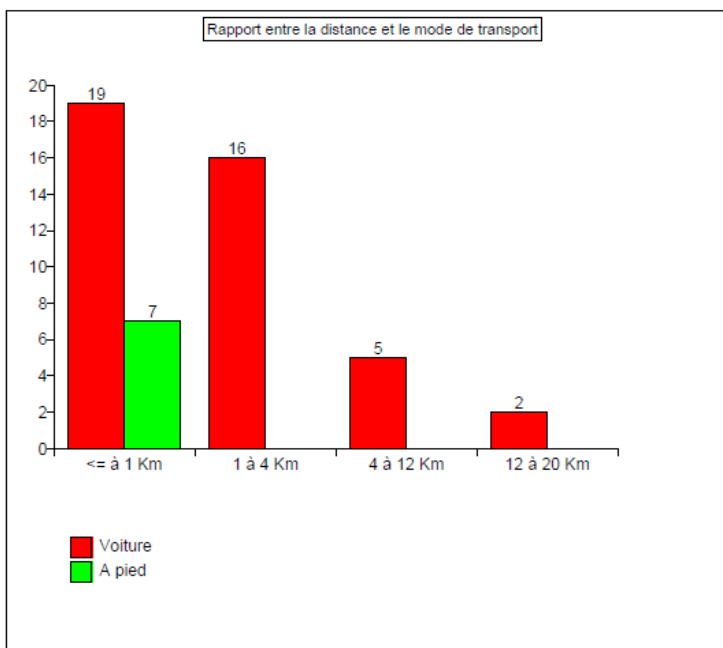
Moyen de transport principal des enfants pour venir à l'école



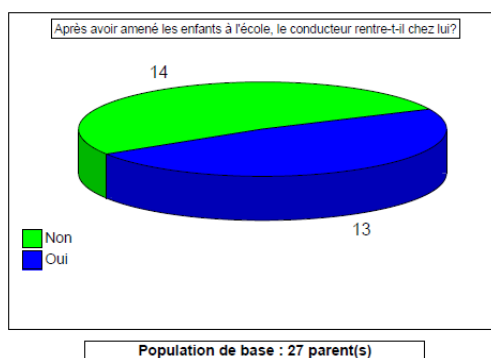
Le matin, 27 voitures déposent 42 enfants, et le soir, 26 voitures reprennent 41 enfants.

Sur 33 enfants, 1 s'arrange avec d'autres pour l'aller et/ou le retour.

Rapport entre la distance et le mode de transport



Après avoir amené les enfants, le conducteur rentre-t-il chez lui ?

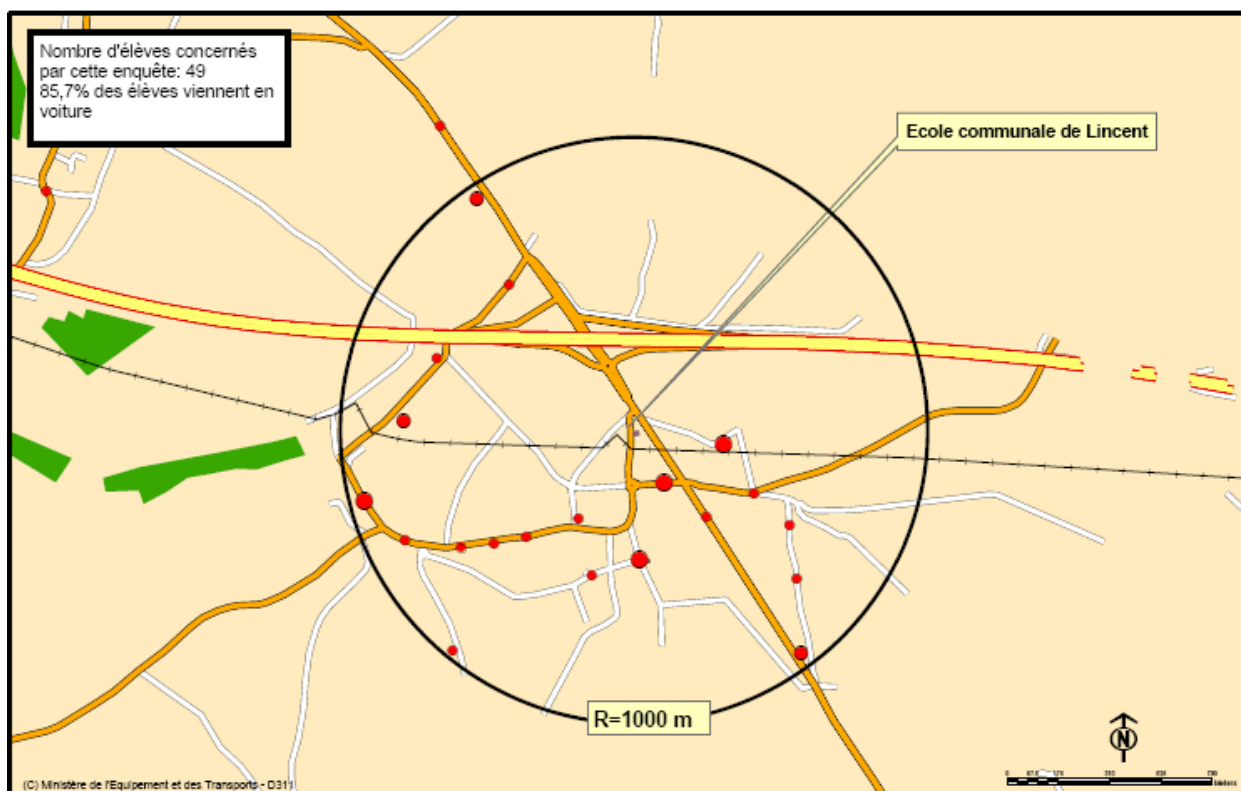


Commentaires / analyse

Faible taux de réponse

Beaucoup en voiture dont la moitié seulement sur le chemin du travail.

Localisation des élèves qui viennent en voiture à l'école (rayon de 1 km)



Abords d'écoles



Réaménagement récent et très réussi

Accès à l'école de Lincet : entrée par la rue Grand-Hallet avec accès entrée/sortie vélo.

Deux sorties par la rue des Ecoles (1 pour les primaires et 1 pour les secondaires), parking pour les enseignants dans l'ancienne cour

Parking en face de l'école et passage piéton sur plateau

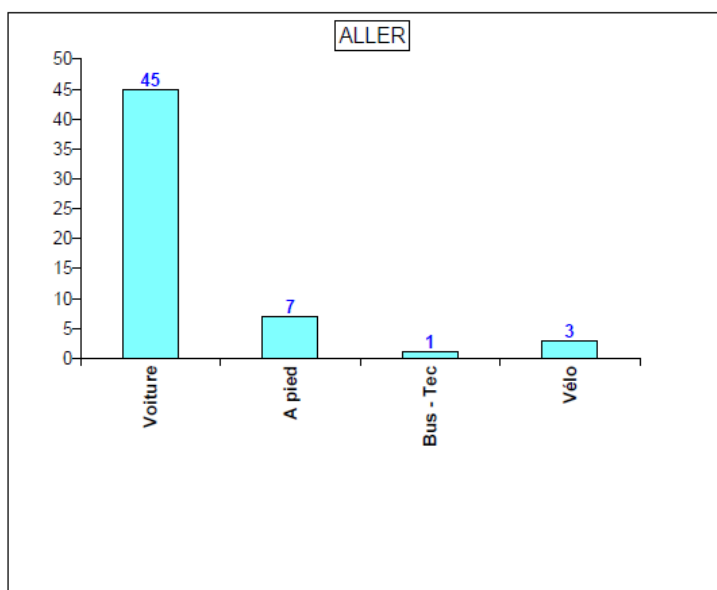
Parfois stationnement sur le passage pour piétons rue Grand-Hallet

LINCENT

Ecole communale de Racour

maternel	38
primaire	53
nombre d'élèves	91
nombre de parents	152
enquêtes	40
élèves concernés	56
taux de réponse parents	26%
taux d'élèves couverts	62%

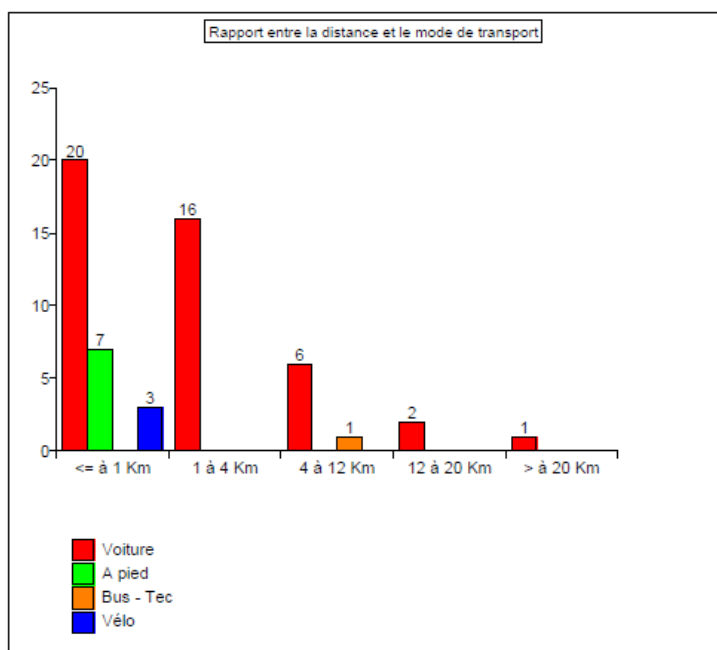
Moyen de transport principal des enfants pour venir à l'école



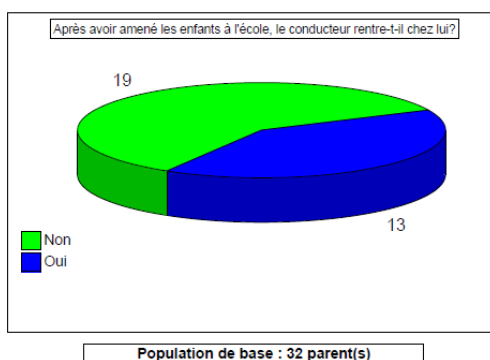
Le matin, 32 voitures déposent 45 enfants, et le soir, 28 voitures reprennent 39 enfants.

Sur 40 enfants, 6 s'arrangent avec d'autres pour l'aller et/ou le retour.

Rapport entre la distance et le mode de transport



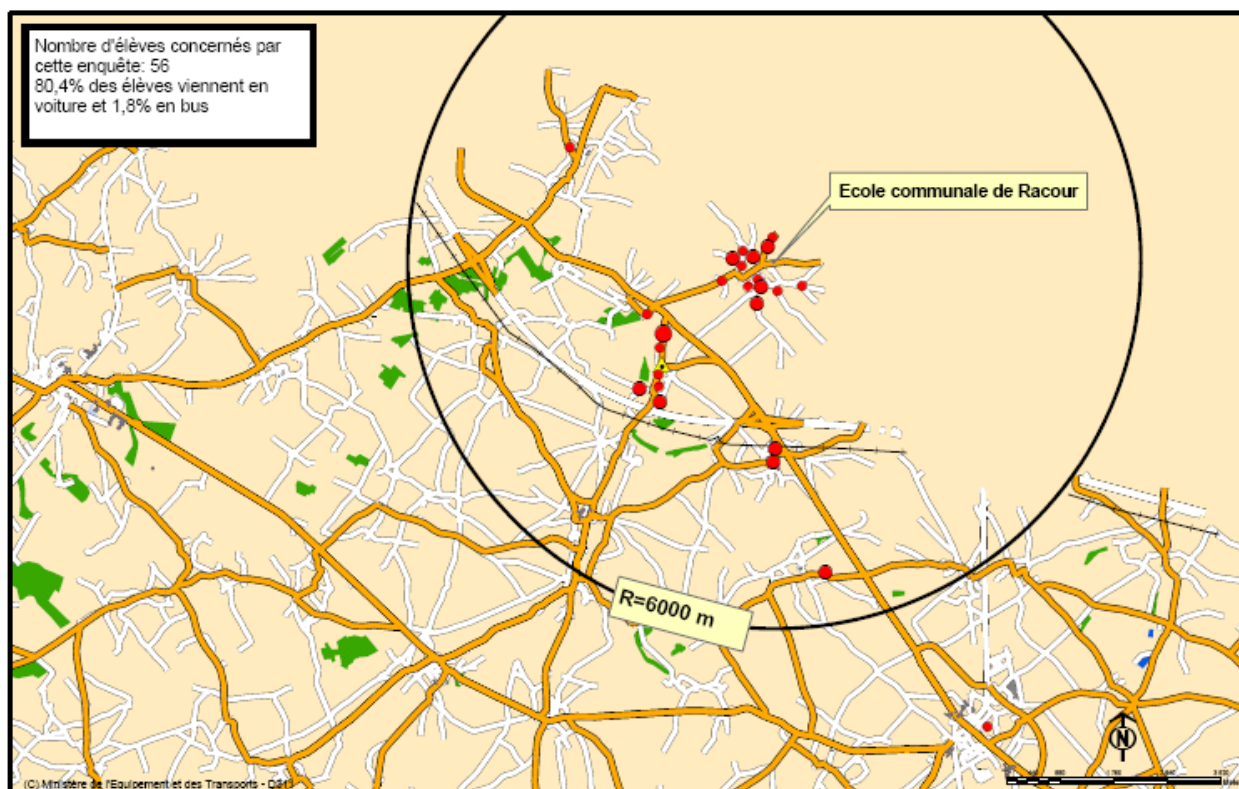
Après avoir amené les enfants, le conducteur rentre-t-il chez lui ?



Commentaires

La plupart des élèves habitent à moins de 3 km. Un tiers des parents qui déposent en voiture rentrent à la maison.

Localisation des élèves qui viennent en voiture à l'école (rayon de 1 km)



Abords d'écoles



Plus d'enfants en vélo (parking vélo couvert) qu'à Lincet

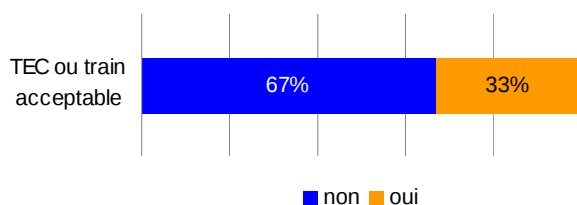
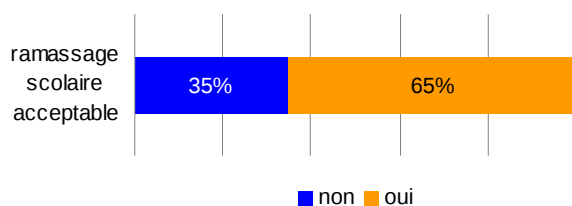
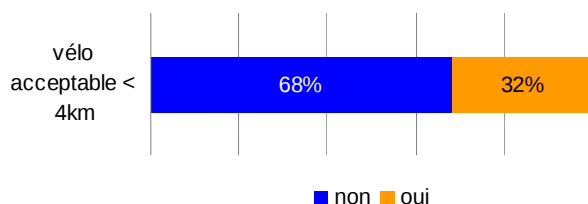
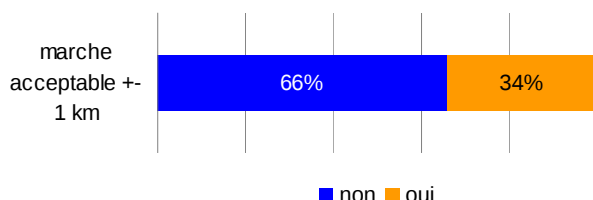
Problème de stationnement (sur le plateau piéton → problème pour les cyclistes)

Trottoirs étroits

Quelles sont les alternatives que les parents pourraient envisager ?

Questions posées à ceux qui n'utilisent pas le mode concerné et qui habitent à une distance raisonnable (dans le cas de la marche et du vélo)

Calcul en nombre d'élèves concernés de l'ensemble des enquêtes des quatre communes.



Cette tendance se retrouve dans chaque école, à quelques exceptions près :

- Plus de « oui » pour la marche à pied à l'école Neerheylissem (41 sur 81)
- Plus de « oui » pour le vélo à St-Jean Baptiste Huppaye (22 sur 47) ;
- Plus de « non » au ramassage scolaire à Orp-Le-Grand (43 sur 77) et St-Jean-Baptiste Huppaye (73 sur 162)
- Plus de « oui » au train et TEC à Neerheylissem (54 sur 111)
- Plus de « non » au train et TEC à Gérompont (79 sur 92)

L'objection à la marche est l'insécurité !

L'objection au transport public et au ramassage scolaire est surtout le temps de trajet (et les horaires incompatibles)