

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE ANHEE



PHASE I: ETAT DES LIEUX ET DIAGNOSTIC

Document final
AVRIL2007

Commune de Anhee
Place communale, 6
5537 Anhee

Bureau d'études
Survey & Aménagement
Rue de Chenu, 2-4
7090 RONQUIERES



TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES.....	1
PARTIE I - DIAGNOSTIC DE LA COMMUNE D'ANHEE.....	2
1. UNE COMMUNE RURALE A VOCATION TOURISTIQUE.....	2
1.1. <i>La composante urbaine et géographique.....</i>	2
1.2 <i>La composante démographique.....</i>	4
1.3 <i>La composante économique.....</i>	8
2. AUX PROBLEMATIQUES CENTREES SUR L'ACCESSIBILITE ET LA SECURITE MULTIMODALES	13
2.1 <i>Le niveau d'équipement par mode de transport.....</i>	13
2.2 <i>Réseau et trafic routier : La prépondérance de la voirie régionale</i>	14
2.3 <i>La sécurité routière : une majorité d'accidents sur voirie régionale.....</i>	15
2.4 <i>Les transports en commun : absence de réseau ferroviaire et lignes TEC typiquement rurales.....</i>	19
2.5 <i>Les modes doux : Une demande potentielle évidente, une offre quasi inexistante</i>	24
2.6 <i>Pôles scolaires : pas de problèmes apparents de sécurité routière.....</i>	25
2.7 <i>Le bipôle Anhée et Bioul : stationnement et cheminement piéton organisés.....</i>	27
2.8 <i>Pôles touristiques: accessibilité et stationnement hétérogènes.....</i>	27
2.9 <i>Le Plan Communal de Mobilité (PCM) complémentaire au Plan Communal de Développement rural (PCDR).....</i>	29
3 SYNTHESE : LES POLES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS	31
3.1 <i>Les pôles générateurs</i>	31
3.2 <i>Les pôles attractifs touristiques de premier ordre.....</i>	33
3.3 <i>Les pôles émetteurs de second ordre.....</i>	37
3.3 <i>Les pôles attractifs touristiques de second ordre.....</i>	39
4. ANNEXES	40

PARTIE I - DIAGNOSTIC DE LA COMMUNE D'ANHEE

Cette première partie du Plan Communal de Mobilité de la Commune d'Anhée comprend l'état des lieux et le diagnostic. Il reprend l'ensemble des analyses thématiques réalisées. Une approche contextuelle a d'abord été réalisée. Ensuite, les différentes composantes en termes de mobilité ont été traitées. Les conclusions de ces analyses constituent le diagnostic.

1. UNE COMMUNE RURALE A VOCATION TOURISTIQUE...

Cette première section vise à donner une vision d'ensemble du territoire via l'analyse de composantes socio-économiques, d'organisation urbaine et géographique, critères non déterministes mais conditionnant la mobilité au sein de la commune.

1.1. La composante urbaine et géographique

a. Anhée, commune de la province namuroise, à l'extrême nord-ouest de l'arrondissement de Dinant

La commune d'Anhée fait partie de la province de Namur et plus précisément de l'arrondissement administratif et du canton de Dinant. Cette commune est composée de 7 anciennes communes. Haut-le-Wastia et Warnant ont été fusionnées au village d'Anhée dans un premier temps, puis ce fut le tour d'Annevoie-Rouillon, Bioul, Denée et enfin Sosoye. La partie est de la commune d'Anhée longe la rive gauche de la Meuse entre Dinant et Namur et s'étend vers l'ouest le long des vallées de la Molinee et du ruisseau d'Annevoie avant de rejoindre le plateau de Saint-Gérard. Les communes limitrophes d'Anhée sont Profondeville au nord, Onhaye au sud, Yvoir et Dinant à l'est et enfin Mettet à l'ouest.

↳ Carte n°1 : Situation et site de la commune d'Anhée

b. Une topographie accidentée

Le territoire de la commune d'Anhée appartient à la partie occidentale du moyen plateau condruzien (Condroz Occidental). Le territoire communal est compris grossièrement entre la Meuse à l'est, le Burnot au nord, et la Molinee au sud. Les altitudes relevées varient entre 90 mètres et 270 mètres avec un dénivelé général orienté ouest-est vers la vallée de la Meuse.

- Le village de Warnant s'est développé autour de l'un des affluents de la Molinee (le Ry du Baty) qui donne sur un coteau vers l'ouest offrant ainsi un certain dénivelé.

- Anhée, quant à lui, est situé dans une des plaines alluvionnaires importantes de la Meuse d'où l'absence de contraintes topographiques. Le village d'An
- Annevoie-Rouillon est localisé au nord-est de la commune sur un plateau. L'accès à ce village peut se faire via la vallée de la Meuse pour atteindre le plateau ou via le plateau en direction de Bioul.
- Bioul est donc caractérisé par sa situation de village de plateau.
- Denée est localisé à l'extrême est du plateau de Saint-Gérard en bordure de la vallée de la Mognée au sud où se situe, en contrebas, le Village de Maredret.
- Haut-le-Wastia est aussi un village de plateau localisé à l'extrême sud-ouest d'Anhée.
- Salet est un petit hameau établi sur un plateau surplombant la vallée de la Mognée. Cependant, ce site est marqué par une pente exposée est.
- Sosoye est un petit village assez dense se situant en fond de Vallée de la Mognée.
- Le hameau de Maredret, a, quant à lui, pris place dans l'étroite plaine alluviale de la Mognée tout comme le village de Sosoye.

Ce bref descriptif topographique indique que l'accessibilité inter-village en termes topographiques varie en fonction de leur localisation: villages en fond de vallée, de plateau ou en plaine alluviale.

↳ Carte n°2 : Schématisation des contraintes topographiques pour des pratiques modes doux

c. Une morphologie plus urbaine à l'est de la commune

De tous les villages, Anhée et Annevoie-Rouillon ressemblent plus à une « petite ville » du fait de certaines caractéristiques morphologiques ou fonctionnelles:

- morphologie urbaine allongée ;
- habitat mitoyen plus dense ;
- activités et fonctions plus diversifiées.

A contrario, les autres villages présentent des caractéristiques typiquement rurales :

- morphologie urbaine concentrique au regard du plan de secteur ;
- développement urbain linéaire le long des voies ;
- habitat isolé et implanté parallèlement aux courbes de niveau pour certains villages ;
- activités moins diversifiées.

La densité des villages est plus prononcée pour Anhée, Annevoie-Rouillon et Warnant. A noter que tous les villages au Plan de Secteur sont en zone d'habitat à caractère rural hormis Annevoie-Rouillon et Anhée qui sont en zone d'habitat.

1.2 La composante démographique

a. Une croissance démographique continue...

La superficie d'Anhée est de 67.5 km². En 2000¹, on dénombrait 6771 habitants contre 6934 habitants en 2006. Le nombre d'habitants ne cesse de s'accroître depuis 1989 avec, il est vrai, une petite inflexion durant les années 1995 et 1997. Cet accroissement depuis les années 1990 est le fait de l'arrivée de nouveaux habitants. Parmi les 38 communes de la province de Namur, Anhée se situe à la 25^{ème} place en termes de superficie, à la 22^{ème} place pour la démographie et enfin en 15^{ème} place en rapport à sa densité.

b. ... Mais une commune rurale

Bien que la population ne cesse de s'accroître, la densité est en dessous du seuil des 150 habitants par Km² (106 hab./Km² en 2006). En effet, la Fondation Rurale de Wallonie définit une commune rurale selon trois critères :

- une densité de population inférieure ou égale à 150 hab./Km² ;
- un espace non bâti supérieur à 80 % ;
- une population inférieure ou égale à 10 000 habitants.

Anhée répond à ces trois critères. Une typologie socio-économique réalisée en 1998 par le Crédit Communal classe Anhée dans « les petites communes caractérisées par une dynamique démographique liée à l'implantation de nouveaux résidents et présentant un certain potentiel touristique ». Mais Anhée est seulement morphologiquement rurale. Sa fonctionnalité est celle des périphéries extrêmes des grandes agglomérations (Namur dans ce cas-ci). Ainsi, elle accueille nombre de résidents migrants alternants journaliers (domicile-travail) attirés par le cadre de vie et des prix immobiliers attractifs.

c. Une population vieillissante relative...

Les trois classes d'âges (< à 20 ans / 20-64 ans / > à 65 ans) ont bénéficié de cet accroissement démographique. Mais c'est dans la classe d'âge représentant les 65 ans et plus où l'augmentation relative entre 2000 et 2006 est la plus forte (+3.15%). Quand bien même, ce processus de vieillissement est limité et structurel. Pour preuve, l'augmentation relative de la classe des moins de 20 ans (+ 2.4% entre 2000 et 2006). Cette classe d'âge a dépassé son niveau de 1998 (1637 moins de 20 ans) sans pour autant retrouver celui de 1981 (1848 moins de 20 ans)

¹ Source SPF Economie, Direction Générale Statistique et Information économique.

Tableau 1 : Composition de la population

	1 ^{er} janvier 2000		1 ^{er} janvier 2006		Evolution effectifs
	Effectifs	% du total	Effectifs	% du total	
Population totale	6.771	100,0%	6.934	100,0%	↗
Population < 20 ans	1.671	24,7%	1.723	24,8%	↗
Population ≥ 20 et ≤ 64 ans	3.958	58,5%	4.033	58,2%	↗
Population 65 ans et +	1.142	16,9%	1.178	17,0%	↗
Hommes total	3.313	100,0%	3.365	100,0%	↗
Hommes < 20 ans	848	25,6%	869	25,8%	↗
Hommes ≥ 20 et ≤ 64 ans	1.997	60,3%	2.007	59,6%	→
Hommes 65 ans et +	468	14,1%	489	14,5%	↗
Femmes total	3.458	100,0%	3.569	100,0%	↗
Femmes < 20 ans	823	23,8%	854	23,9%	↗
Femmes ≥ 20 et ≤ 64 ans	1.961	56,7%	2.026	56,8%	↗
Femmes 65 ans et +	674	19,5%	689	19,3%	↗
Age moyen au 1 janvier	39		40		↗

↗ : +5% ou plus ; ↗ : +1% à +5% ; → : de -1% à +1% ; ↘ : de -1% à -5% ; ↘ : -5% ou moins

Source : SPF Economie, Direction Générale Statistique et Information économique

d. ...Tout comme la part des ménages d'une et deux personnes

60 % des ménages à Anhée sont composés d'une ou deux personnes mais c'est une caractéristique structurelle convenue surtout dans les communes rurales. Il est intéressant de noter que les ménages de trois personnes qui représentent 17.5 % ont augmenté de 7.9 % alors que les ménages d'une et deux personnes ont progressé de 2.7% entre 2000 et 2004.

Tableau 2 : Nombre de ménages

	2000		2004		Evolution
	Effectifs	% du total	Effectifs	% du total	
Hommes habitant seuls	358	13,1%	354	12,6%	↘
Femmes habitant seules	482	17,6%	505	18,0%	↗
Ménages de 2 personnes	821	30,0%	843	30,0%	↗
Ménages de 3 personnes	452	16,5%	488	17,4%	↗↗
Ménages de 4 personnes	385	14,0%	383	13,6%	→
Ménages de 5 personnes	151	5,5%	145	5,2%	↘
Ménages de 6 personnes	62	2,3%	62	2,2%	→
Ménages de 7 personnes	16	0,6%	13	0,5%	↘↘
Ménages de 8 personnes	5	0,2%	9	0,3%	↗↗
Ménages collectifs	9	0,3%	6	0,2%	↘↘
Total des ménages	2.741	100,0%	2.808	100,0%	↗

↗↗ : +5% ou plus ; ↗ : +1% à +5% ; → : de -1% à +1% ; ↘ : de -1% à -5% ; ↘↘ : -5% ou moins

Source : SPF Economie, Direction Générale Statistique et Information économique

e. Deux principaux pôles démographiques : Bioul et Anhée

En 2000, les villages² de Bioul et Anhée concentraient à eux seuls un peu moins de 60 % de la population, soit environ 1900 habitants chacun. Cependant, ce sont les petits villages comme Salet, Haut-le-Wastia et Maredret qui enregistrent les plus fortes progressions relatives. Ces petits villages dans leur développement sont confrontés aux contraintes topographiques liées à la vallée de la Molignée.

Tableau n°3: Répartition de la population communale par village en 2000

Village	Nombre d'habitants en 2000	Evolution 1992-2000	Solde d'habitants en 2000	part du total communal en 2000
Bioul	1987	3,9	75	29
Anhée	1922	3,8	72	29
Denée	700	-5,6	-42	11
Annevoie	628	-3,8	-25	9
Warnant	472	2,8	13	7
Maredret	380	12,4	42	6
Haut-le-Wastia	330	9,6	29	5

² La commune d'Anhée comptabilise 7 anciennes communes (Anhée / Bioul / Annevoie – Rouillon / Denée / Sosoye / Haut-le-Wastia / Warnant)

Salet	151	8,6	12	2
Sosoye	145	1,3	2	2
Commune	6768*	2,8	178	100

* 63 personnes domiciliées dans les campings

Source PCDR Anhée - source communale

↳ Carte n°3 : Effectifs démographiques dans les villages et hameau de la commune d'Anhée en 2000

f. Trois principaux pôles scolaires : Bioul, Anhée et Maredsous

Le réseau des écoles communales compte 9 établissements scolaires proposant tous le cycle maternel et primaire. Seul le hameau de Salet et le village de Sosoye ne possèdent pas d'établissement. Une école libre et une école de la communauté française côtoient le réseau des écoles communales. Il s'agit de L'école abbatiale de Maredsous pour le cycle secondaire et l'école de la communauté française à Anhée (maternel et primaire).

Suite à une enquête réalisée par nos soins (février 2007), on constate que 73 % des effectifs sont concentrés à Bioul (20 %), Anhée (24 %) et Maredsous (29%). Warnant et Annevoie ont plus d'effectifs maternels que primaires a contrario des autres villages. Ces indicateurs sont intéressants dans le cadre de la mise en place d'un projet-pilote vélo sur une école.

↳ Carte n°4 : Effectifs scolaires dans les villages et hameaux de la commune d'Anhée en 2007

Tableau n°4 : Les effectifs scolaires dans la commune d'Anhée en 2007

Nom de l'école	Ecole Communale de Denée	Ecole Communale de Maredret (2écoles)	Ecole Communale de Bioul	Ecole Communale d'Annevoie	Ecole Communale de Haut le Wastia	Ecole Communale de Warnant	Collège Saint Benoît de Maredsous	Ecoles d'Anhée (2 écoles communales + 1 école communauté française)
Nombre maternelle	23	13	72	30	27	20	0	82
Nombre primaire	51	28	123	20	39	13	0	151
Nombre secondaire inférieur	0	0	0	0	0	0	144	0

Nombre secondaire supérieur	0	0	0	0	0	0	136	0
TOTAL	74	41	195	50	66	33	280	233

Source : Enquête S&A Février 2007

Autre indicateur pour la mise en place d'un projet-pilote modes doux : plus de 50 % des effectifs scolaires proviennent du village ou du hameau d'implantation de l'établissement. L'exception est Warnant qui partage son effectif scolaire avec Bioul. On remarque aussi que certains établissements accueillent des élèves de villages voisins mais en infime quantité. La mise en place d'un réseau cyclable sur la commune devra tenir compte de cette caractéristique de mobilité propre à ces écoles.

En ce qui concerne le réseau secondaire et l'école abbatiale de Maredsous, les effectifs proviennent de la Wallonie toute entière et au-delà. L'effectif issu des communes environnantes y compris Anhée ne représente que 20 des effectifs globaux.

📍 **Carte n°5 : Principales origines – destinations des effectifs scolaires dans la commune d'Anhée en 2007.**

1.3 La composante économique

a. Une activité économique concentrée dans les villages de Bioul et d'Anhée...

Via le site internet « ALLOWEB », 489 activités sont recensées sur la commune d'Anhée. 43 % de l'activité est concentrée à Anhée, le deuxième pôle étant Bioul avec 24 % de l'activité communale. Ces deux pôles sont les deux centres commerciaux de la commune (avec un commerce plus spécialisé pour Anhée). Mais l'attractivité commerciale est le fait de Namur (22 km d'Anhée-centre) et occasionnellement des localités voisines (Yvoir, Profondeville, Saint-Gérard, Mettet...). Les villages d'Anhée et de Bioul concentrent aussi l'activité industrielle et artisanale. Au Plan de Secteur, Anhée dispose de deux petites zones d'activités économiques et industrielles (Anhée centre et zone de Moulins dont une zone d'extension). Deux zones d'activités économiques mixtes sont aussi présentes à Anhée (Warnant et Maredsous). La structure économique révèle que 60 % des emplois salariés relèvent des secteurs non marchands, 17 % des emplois salariés relèvent des services marchands (Horeca et commerce majoritairement), et 17 % du secteur secondaire.

Tableau n°5: Répartition des activités économiques par village en 2006

Village	Nombre de déclaration TVA
Anhée	213
Bioul	119
Denée	62

Annevoie	56
Sosoye - Maredret	29
Warnant	8
Haut-le-Wastia	2
Commune	489

Source: site internet Alloweb 2007

Le PCDR, réalisé en 2003, a, quant à lui, dénombré huit principaux employeurs sur la commune :

Les entreprises de 20 à 49 personnes :

- La fromagerie-Brasserie de Maredsous SA ;
- L'administration communale.

Les entreprises de 10 à 19 personnes :

- La Société d'exploitation de carrières Pirmez ETCP ;
- Bevecimo vibro-béton sprl ;
- Ateliers d'Art de Maredsous SA ;
- Hostellerie Vachter ;
- Jardins d'Annevoie sprl.

Sur ces huit entreprises, la moitié concerne l'activité touristique. En fait la vocation d'Anhée est essentiellement touristique, la vocation agricole étant moins affirmée que dans le reste de l'arrondissement de Dinant (Cf. p19 PCDR). Ce résidu d'activité agricole est concentré dans les plus grosses fermes localisées à la périphérie de la commune.

📍 Carte n°6 : Activité économique dans les villages d'Anhée en 2006

b. Une activité touristique omniprésente dans les villages de Denée (Maredsous) et Annevoie – Rouillon

Pour information, on comptait en 2005 selon l'INS, 19 985 nuitées sur la commune d'Anhée soit une progression de 9% par rapport à 2001 (Anhée a comptabilisé jusqu' à 21 000 nuitées dans les années 2003-2004). Cette attractivité touristique demeure régionale, les étrangers ne représentant que 14 % en 2005. Annuellement, ce sont plus de 500 000 visiteurs qui fréquentent l'entité d'Anhée.

Toutefois, Les trois grands pôles d'intérêt majeur (les Jardins d'Annevoie, l'Abbaye de Maredsous et les Draisines de Molinee) sont dispersés. A priori, ils n'engendrent pas de déséconomies d'agglomération en termes d'accessibilité (congestion). L'activité touristique à Anhée est diffuse. Le PCDR a listé les principaux sites attractions ludiques et touristiques :

- Annevoie – Rouillon
 - Les Jardins d'Annevoie : visite pédagogique
- Bioul
 - Le fusil Rouillé : musée
 - Activités équestres
- Warnant :
 - L'Escargotière : visite pédagogique
 - La Relaxe : plaine de jeux
 - Circuit Enduro : circuit moto
 - Draisine de Molinee : circuit vélo-rail
- Maredret :
 - Abbaye de Maredret : musée
 - Atelier artisanal de céramique : visite pédagogique
 - Le musée du bois : musée
 - Activités équestres
- Denée :
 - Abbaye de Maredsous : visite guidée et restauration
 - Activités équestres
- Sosoye
 - Activités équestres
- Anhée
 - Activités nautiques

En termes de fréquentations, l'Abbaye de Maredsous attire 300 000 visiteurs par an, les Jardins d'Annevoie environ 50000 visiteurs dont 35000 individuels et enfin les Draisines 50000 visiteurs. La fréquentation locale (Flandre et Wallonie) représente entre 50 % et 65 % du public et ceci pour ces deux attractions. Notons tout de même une autre attraction touristique située en amont de la N971 sur la commune d'Onhaye, à savoir les ruines de Montaigne qui attirent 5000 visiteurs annuels.

Tableau n° 6: Origine des visiteurs aux Jardins d'Annevoie (2006)	
Nationalité	Nombre

Tableau n° 7: Origine des visiteurs aux Draisines de la Molinee (2006)	
Nationalité	Nombre

Wallonie	16487
Flandre	10702
Japon	7172
France	3511
Pays-Bas	3397
Bruxelles	2987
Allemagne	2977
Autres	2263
Angleterre	1516
grand Duché	355
Espagne	224
Italie	219
Germanophone	174
total	51984

Source : Jardins d'Annevoie

Bruxelles - Wallonie	18000
Flandres	16000
Pays-Bas	9000
France	4000
Allemagne	800
Angleterre	750
Autres étrangers	2300
total	50850

Source : Draisines

c. Deux grands pôles d'hébergement : Anhée et Warnant

Hormis Haut-le-Wastia, on dénombre dans chaque village ou hameau un établissement d'hébergement. Les établissements sont donc diffus sur l'ensemble du territoire. Cependant, 60 % de la capacité d'accueil est concentrée à Maredsous et à Warnant. Le village de Warnant accueille l'unique camping de la commune situé dans la vallée de la Molignée (184 places) et le village de Maredsous regroupe un nombre de gîtes de grande capacité pour un total de 132 places. Anhée arrive en troisième position avec 13.5 de la capacité d'accueil sur la commune.

Tableau n° 8 : Les capacités d'hébergement dans les villages et hameaux de la commune d'Anhée en 2007

Villages	Gîtes	Chambres d'Hôtes	Gîtes à la ferme	Meublés de tourisme	Campings	Hébergements pour groupe	Hôtels	Total
Bioul	11							11
Anhée		1	49				38	88
Denée	50							50
Annevoie	56	4						60
Warnant	8				184			192
Maredret	21							21
Haut-le-								0

Wastia							
Salet	12						12
Sosoye	20						20
Maredsous	132		12		49		193

Source: site Internet Dinant -Tourisme.be

↳ Carte n°7 : Infrastructures et attractions touristiques dans la commune d'Anhée en 2007

Les capacités d'hébergements par village et hameau proviennent du site Internet Dinant-Tourisme. C'est l'adresse des hébergements reprises sur ce site qui a servi à leur localisation.

CONCLUSIONS

↳ Des contraintes de mobilité liées au site géographique :

- ⇒ Tous les villages n'ont pas les mêmes caractéristiques altimétriques. Certains villages, hameaux, sont soit localisés en fond de la vallée, soit en plaine alluviale, ou sur des plateaux.
- ⇒ Les principaux axes de déplacement sont orientés est-ouest du fait des contraintes topographiques.
- ⇒ Les axes de liaison intervillages sont orientés nord-sud et sont nettement plus escarpés et sinueux du fait des contraintes topographiques.
- ⇒ La plaine alluviale de la Molinee, axe principal de déplacement, est extrêmement étroite et donc peu aménageable pour les modes doux.
- ⇒ Les rues dans les villages le long de la vallée de la Molinee sont étroites et sinueuses.
- ⇒ Les problèmes d'accessibilité modes doux sont sensibles du fait des barrières topographiques (dénivelé / cours d'eau).

↳ Une mobilité conditionnée par l'armature villageoise :

- ⇒ Un axe de déplacement collecteur : Rue de Warnant - rue de Bioul – rue Maison de Pierre qui relie les deux pôles démographiques et économiques, Bioul et Anhée.
- ⇒ Une densité plus élevée dans les villages d'Annevoie-Rouillon et d'Anhée.
- ⇒ Une carence des transports publics liée à l'incompatibilité « coût collectivité / efficience de la desserte », du fait de la dispersion et de la taille critique des villages.

⇒ Une potentialité d'extension de la zone d'activité économique et industrielle « les moulins » source de conflit avec la route touristique de la Malignée (RN951).

⇒ Des zones d'activités économiques mixtes le long de la route touristique de la Malignée (RN951).

↳ **Les problèmes de mobilité inhérents à la composante socio-économique :**

⇒ Une mobilité des ménages de plus en plus accrue et complexifiée :

- Des pôles d'emplois externes à la commune ;
- Une augmentation relative des ménages de trois personnes.

⇒ Une demande de mobilité à adapter du fait de l'augmentation des captifs :

- 30% des ménages composés d'une personne ;
- Une classe d'âge des moins de 20 ans en progression.

⇒ Une offre d'hébergement touristique diffuse mais une concentration des capacités d'accueil en deux pôles :

- 60 % des capacités d'accueil concentrés à Warnant et Maredsous...
- Mais une offre diffuse sur l'ensemble du territoire à prendre en compte.

2. AUX PROBLEMATIQUES CENTREES SUR L'ACCESSIBILITE ET LA SECURITE MULTIMODALES

Cette seconde section traite des différentes composantes de la mobilité de la Commune d'Anhée. Outre les thèmes traités classiquement dans un PCM comme l'analyse du réseau routier et du trafic, l'étude des transports en commun et la situation en termes de réseaux modes doux, une étude des potentialités au niveau de la mobilité douce scolaire ainsi qu'une analyse des problèmes de mobilité rencontrés/générés par les pôles touristiques ont été réalisées.

2.1 Le niveau d'équipement par mode de transport

Le parc automobile entre 2000 et 2006 a augmenté de 9.5 %. Il est composé à 34 % de véhicules diesel. La déconcentration urbaine et la dichotomie fonction résidentielle et fonction économique des communes économiques ne cessent d'accroître les trajets des ménages. Or, la commune d'Anhée est une commune à forte vocation résidentielle...

Tableau n° 9 : Taille du parc de véhicules

	2000		2005		Evolution
	Nombre de véhicules	% du total	Nombre de véhicules	% du total	
Total	3.755	100,0%	4.108	100,0%	↗↗
Essence	1.998	53,2%	1.794	43,7%	↘↘
Diesel	1.643	43,8%	2.208	53,7%	↗↗
LPG	70	1,9%	62	1,5%	↘↘
Electricité	0	0,0%	0	0,0%	
Indéterminé	44	1,2%	44	1,1%	→

↗↗ : +5% ou plus ; ↗ : +1% à +5% ; → : de -1% à +1% ; ↘ : de -1% à -5% ; ↘↘ : -5% ou moins

Source : SPF Mobilité

Au regard du pourcentage en termes d'équipement en modes de transport des ménages, Anhée se distingue de l'arrondissement de Dinant par un taux d'équipement supérieur en ce qui concerne les deux roues (vélos / motos) ou la voiture.

Tableau 10 : Moyens de transport par logements en 1991 et en 2001*

Entités administratives	Année	Aucun vélo (%)	Un vélo et plus (%)	Aucune voiture (%)	Une voiture et plus (%)	Une moto et plus (%)
Arrondissement de Dinant	2001	50	48	21	77	6
Anhée		48	50	19	79	7
Arrondissement de Dinant	1991	67	33	25	75	3
Anhée		69	31	24	76	3

Source: INS

* Du fait de méthodes différentes de recensement entre les années 1991 et 2001, la comparaison n'est fiable que par entités et non par année.

2.2 Réseau et trafic routier : La prépondérance de la voirie régionale

a. Un réseau routier de bonne qualité

En 2000 selon l'INS, le réseau routier de la commune d'Anhée était composé à 35.3 km de réseau régional et provincial et à 143.8 km de réseau communal.

- Cinq voiries régionales :
 - La RN92 : Namur – Anhée (rive gauche de la Meuse) jusqu'au pont d'Yvoir
 - La RN96 : Anhée – Dinant (rive gauche de la Meuse)
 - La RN951 : Bois-de-Villers – Hermeton – Anhée
 - La RN971 : Denée - Maredsous – Anhée
 - La RN961 : Ermeton – Maredsous
- Une voirie provinciale : La RP932 : Fraire – Bioul – Annevoie-Rouillon

La commune d'Anhée se place en 13^{ème} position sur les 15 communes de l'arrondissement de Dinant pour la longueur de son réseau de voirie. Cependant, son réseau de voiries régionales et provinciales représente 20% de son réseau routier, ce qui place la commune en 4^{ème} position au sein de l'arrondissement de Dinant.

Notons que l'ensemble du réseau routier (communal et régional) est de bonne qualité notamment les liaisons inter-villages.

b. La RN971 : un axe de desserte touristique saisonnier

Les principales entrées d'Anhée se font via les routes régionales à l'est de la commune (la RN 92 et la RN 96) et à l'ouest (via la RN951), qui sont de surcroît des axes de transit permettant de rejoindre l'agglomération namuroise. Ces axes principaux sont relayés pour l'irrigation du territoire communal par la RP 932, la RN971 et la RN 951. Notons que la RP 932 qui traverse la commune d'ouest en est, est un axe de transit (migrations pendulaires en direction des pôles d'emploi de Charleroi et Namur), a contrario de la RN 971, au sud, qui a une vocation de desserte touristique locale. En effet, les différentes destinations touristiques d'Anhée sont majoritairement localisées au sud-ouest de la commune (Maredret, Maredsous, et les draisines dont un des points de départ se trouve sur la commune de Falaën). Ainsi, pour les visiteurs carolorégiens, l'entrée se fait par la RN 932 et la RN 971 via le village de Denée qui subit dès lors un trafic de transit. Par empirisme, on sait que le namurois venant par la N92 emprunte la RN971 (cadre bucolique de la vallée de la Molignée) alors qu'il serait plus direct d'emprunter la RP932 puis de traverser Denée. C'est pourquoi le trafic est intense sur la N971, fréquentation saisonnière des quelque 900 000 touristes annuels qui gravitent aux alentours de la Vallée de la Molignée

📍 Carte n°8 : Trafic journalier moyen sur les routes régionales dans et aux alentours de la commune d'Anhée en 2000

c. Quatre portes d'entrée sur le territoire communal

Au regard de la carte trafic, on dénombre quatre portes d'entrée principales qui permettent d'irriguer le territoire communal:

- Porte n°1 : une porte d'entrée nord-est via le carrefour N92 et la N932
- Porte n°2 : une porte d'entrée nord-ouest via le carrefour N951 et la N932
- Porte n°3 : une porte d'entrée sud-est via le carrefour entre la N96 et la N971
- Porte n°4 : une porte d'entrée sud-ouest via le carrefour entre la N951 et la N961

Il existe une 5^{ème} porte localisée hors du territoire communal mais son importance est moindre : elle permet un accès par le sud de la commune (Haut-le-Wastia) via le carrefour entre la rue de Bouvignes, la rue Hontoir et la rue Ronstenne.

2.3 La sécurité routière : une majorité d'accidents sur voirie régionale

a. Un gain du nombre d'accidents en 2005

Au regard des données de l'INS et du graphique ci-dessous concernant les données sur l'accidentologie, plusieurs remarques peuvent être émises :

- Le nombre d'accidents durant la période 2000-2005 a toujours été inférieur à la moyenne de l'arrondissement.

- Cependant au regard de cette période, le nombre d'accidents reste élevé. L'année 2005 est, avec l'année 2002, une « année noire » avec 33 accidents.
- Pour preuve, le niveau de gravité qui demeure conséquent, quand bien même son importance moindre par rapport à 2002 (report des tués sur les blessés graves).

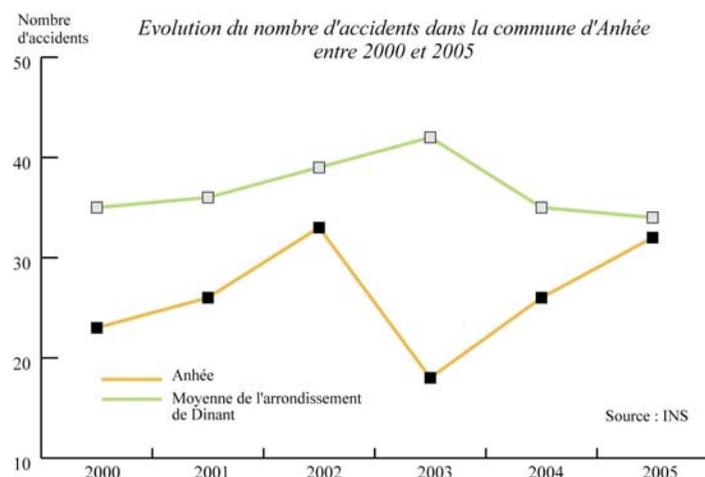


Tableau n° 11 : Nombre d'accidents et de victimes de la route

	2002		2005		Evolution
	Effectif	% du total	Effectif	% du total	
Nombre d'accidents	33		32		↘
Victimes	46	100,0%	47	100,0%	↗
Décédées dans les 30 jours	5	10,9%	1	2,1%	↘↘
Blessés graves	6	14,1%	10	20,5%	↗↗
Blessés légers	35	75,1%	36	77,4%	↗

↗↗ : +5% ou plus ; ↗ : +1% à +5% ; → : de -1% à +1% ; ↘ : de -1% à -5% ; ↘↘ : -5% ou moins
 Source : SPF Economie, Direction Générale Statistique et Information économique

L'accalmie des années 2003 et 2004 semble révolue puisqu'on comptabilise autant de blessés en 2002 qu'en 2005. En 2002, ces accidents avaient lieu à 90% sur les routes régionales³ (rappelons que 20 % du réseau routier est régional). Pendant ces cinq dernières années, 60 % des accidents impliquaient des

³ Les statistiques actuelles ne font plus la distinction entre route communale et route régionale.

automobilistes, entre 20 et 30 % des motards. Par comparaison, les accidents liés à la moto dans l'arrondissement de Dinant tournent autour de 12 %, et de 7% pour la province de Namur.

Tableau n° 12: Accidents de la route avec tués et blessés dans la commune d'Anhée

Année	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total
2000	2	10	14	26
2001	1	16	22	39
2002	5	6	35	46
2003	0	7	15	22
2004	0	4	33	37
2005	1	10	36	47

Source INS

b. Des sections de voiries régionales accidentogènes

L'accidentologie est concentrée sur les régionales, c'est un truisme. Corollaire à leur charge de trafic, la N96 et la N92 ont un nombre d'accidents élevé. Cependant, la N971 qui est moins fréquentée annuellement que la N932 concentre un plus grand nombre d'accidents. Cette voirie régionale est le centre d'un conflit entre les différents usagers puisqu'on y relève des accidents impliquant des usagers cyclistes, motards et automobilistes.

↳ Carte n°9 : Sécurité objective dans la commune d'Anhée entre 2000 et 2005

La lecture globale de la carte sur l'accidentologie objective nous indique que certains tronçons de nationale sont le lieu de nombreux accidents. C'est le cas de :

- La RN92 entre les points kilométriques 16 et 17 et les points kilométriques 17 et 18 c'est à dire entre Hun et Annevoie.
- La RN96 entre les points kilométriques 0 et 1 dans le centre d'Anhée.
- La RN971.

La RN92

Sur la N92 et plus particulièrement entre les points kilométriques 17 et 18, ces accidents sont le fait de la vitesse car 99 % des accidents sont imputés à une perte de contrôle du véhicule et à une sortie de route qui dans 20 % des cas finit dans un arbre. Lorsque l'on se rapproche du tissu urbain (Annevoie), ces accidents liés à une vitesse excessive diminuent et laissent la place à des accidents liés à des mesures d'évitement.

↳ Graphique n°1 : Relevé de vitesse sur la RN971 et la RN92 - commune d'Anhée en 2005 et 2006

La RN96

Autre portion de régionale où il y a une concentration d'accidents : la N96 dans le centre d'Anhée. Sur la dizaine d'accident dénombré entre 2000 et 2005, deux impliquent un piéton. La circulation est dense dans ce centre urbain. Sur un relevé de huit heures, on dénombre entre 13 000 et 15 000 véhicules. Au regard de l'accidentologie, la majorité des accidents sont le faits de manœuvres indélicates (refus de priorité / dépassement inapproprié). Le calibrage de la N96 (dimensionnement et aménagements) traversant le centre d'Anhée n'est pas en concordance avec la catégorisation appliquée (50 et 30 km/h). Les vitesses ne sont pas excessives car les vitesses moyennes approchent des limites de vitesse réglementaire, toutefois entre 20 et 30 % du trafic dépassent la vitesse réglementaire en zones 30 et 50.

↳ Graphique n°2 : Relevé de vitesse rue Grande - commune d'Anhée en 2005 et 2006

La RN971

La partie est de la N971 est plus accidentogène. En effet, la linéarité de ce tronçon permet le pratique de vitesses élevées alors que la sinuosité et les ouvrages d'art dans les parties centrale et ouest de la N971 l'en empêchent. Un comptage réalisé en 2005 indique que 16 % des automobilistes circulent à plus de 70 Km/h sur cette portion est de la N971. Le relevé d'accidentologie indique que 50 % des blessés en moto sur la commune l'ont été sur la N971. D'autre part, on relève aussi des accidents minimes incluant des cyclistes. Afin de résoudre ces conflits entre les différents usagers, il conviendrait de dissocier les différents trafics afin de protéger les usagers faibles.

↳ Graphique n°1 : Relevé de vitesse sur la RN971 et la RN92 - commune d'Anhée en 2005 et 2006

c. Une sécurité subjective et objective majoritairement en concordance

Les voiries régionales ont été évidemment reprises par la population, notamment la N971 comme axes d'insécurité routière. L'analyse objective confirme les lieux accidentogènes tels que la N92 près de Hun, le carrefour entre la N951 et N932, la N932 près de Mossia.

Rares sont les problèmes de vitesse notifiés sur les routes communales qui correspondent avec les lieux où des accidents se sont produits. Par contre, 50 % des blessés en moto l'ont été sur la N971, environ 15 % sur la N96 et 15% sur la N92. Enfin, même si le nombre d'accidents est minime en ce qui concerne les usagers cyclistes, on remarque que la N971 enregistre entre 2000 et 2005 trois accidents impliquant un cycliste. Les relevés de vitesse concernant l'axe Bioul – Warnant – Anhée (Rue Maison de Pierres) indique une vitesse moyenne de 50 Km/h. Les données de 2006 montrent que 6% du trafic dépasse la vitesse réglementaire. Là encore, le calibrage de la voirie incite l'automobiliste à dépasser la vitesse réglementaire.

En ce qui concerne le transit poids lourds sur l'axe Anhée – Warnant – Bioul, le comptage réalisé entre le 23/03/07 et le 03 /04/07 donnent les précisions suivantes⁴ :

- Sur une journée moyenne ouvrable de 24 heures, le trafic concernant les camions est estimé à 6 % rue Maison de Pierres. Il est plus faible que sur la N971 (8%)

⁴ Comptage et analyse réalisés en partie par Monsieur Antoine. MET -D112, Direction du Trafic et de la Sécurité routière.

- La proportion de semi-remorque est faible (20 % du trafic poids lourd) ce qui est le signe d'une circulation locale et non de transit. Ce trafic est le fait de camions monoblocs qui sont des camions ayant une fonction de distribution.
- La répartition horaire de ce trafic accuse des pointes à 10 % du trafic global
- En chiffres absolus, c'est environ 130 camions par jours (mais seulement 30 semi-remorques) sur un trafic global de 2300 véhicules soit, en une heure, un maximum de 15 camions.

Le trafic « poids lourds » est le fait principal de camions monoblocs, certes de plus de 3.5 tonnes mais qui ont une fonction de desserte locale. Le trafic des semi-remorques est faible. Il est peut-être lié au parc à conteneur ou est le fait d'une entreprise locale possédant une flotte de ce type. Autre point intéressant : la rue Maison de Pierres prend la majeure partie du trafic de la RN971 puisque l'on passe à un flux global de 3300 véhicules à 2300 véhicules passé la rue Maison de Pierres sur la RN971.

📍 **Graphique n°3 : Relevé de vitesse rue Maison de Pierres - commune d'Anhée en 2005 et 2006**

📍 **Carte n°10 : Sécurité subjective dans la commune d'Anhée en 2007**

2.4 Les transports en commun : absence de réseau ferroviaire et lignes TEC typiquement rurales

a. Le réseau ferré : deux gares à proximité non desservies

La commune d'Anhée n'est plus reliée au réseau ferré.

La ligne ferrée la plus proche est la ligne IC 154 Namur-Dinant (Namur-Jambes-Lustin-Godinne-Yvoir-Dinant). Celle-ci est cadencée par heure la semaine et le week-end y compris pendant les vacances.

Les gares les plus proches sont Yvoir et Godinne mais ces deux gares ne sont pas desservies par des bus qui s'arrêtent sur le territoire d'Anhée. Toutefois ses deux gares sont à distance de marche ou de vélo de certains pôles touristiques ou du village-centre d'Anhée.

Les gares de Namur et de Dinant sont reliées à la commune d'Anhée par des liaisons en bus.

Tableau n°13 : Les gares à proximité de la commune d'Anhée

	Gare d'Yvoir	Gare de Godinne	Gare de Dinant	Gare de Namur
Anhée – rue Grande	1.3 Km	6.5 Km	8 Km	23 Km
Abbaye de Maredous	16 Km	12 Km		
Jardins d'Annevoie	6 Km	2.5 Km		

(Via michelin)

b. Le réseau TEC : des lignes caractéristiques d'une commune rurale

Sept lignes du TEC Namur-Luxembourg desservent l'entité d'Anhée : La ligne 21 Namur – Maredsous, la ligne 31 Dinant Falaën, la ligne 34 Namur – Profondeville – Dinant, la ligne 35 Dinant – Ermeton s/Biert, la ligne 136 b Mettet – Stave – Denée – Bossière, la ligne 64 Namur – Biesme et la ligne 6 Namur Mettet. Mais le niveau de services proposé est très variable d'une ligne à l'autre tant en termes de village desservi ou de gare SNCB qu'au niveau de la période de fonctionnement (semaine, week-end, vacances) et que la fréquence sur la journée (soit matin et soir soit matin, midi et soir)

Tableau n°14a : Les lignes TEC desservant la commune d'Anhée par village en 2007

LIGNE	Anhée	Annevoie	Rouillon	Hun	Bioul	Denée	Haut-le-Wastia	Maredret	Maredsous	Salet	Sosoye	Warnant	Namur-gare des	Dinant – Gare SNCB
21														
31														
34														
35														
136b														
64														
6														

Desservi à chaque passage
 Non desservi à chaque passage

Tableau n°14b : Les lignes TEC desservant la commune d'Anhée par fréquence en 2007

LIGNE	Semaine	Semaine + Sa	Semaine + Sa + Di	Vacances semaine	Vacances semaine + Sa	Vacances semaine + Sa + Di
21						
31						
34						
35						
136b						
64						
6						

Tableau n°14c : Le type lignes TEC desservant la commune d'Anhée en 2007

LIGNE	Desserte Multimodale (+ Train)	Desserte scolaire	Desserte touristique
21			
31*			
34			
35			
136b*			
64			
6	1 seul arrêt, peu desservie la semaine et pas le week-end		

- Uniquement matin et soir

📍 Carte n°11 : Transports en commun dans la commune d'Anhée en 2007

Concernant les statistiques sur les abonnements et les oblitérations de cartes et tickets en 2006, Les départs / arrivées sur la commune d'Anhée concernent un peu plus d'un millier d'abonnements, soit environ 700 abonnements pour les arrivées et 400 pour les départs. Les principales destinations au départ d'Anhée sont le centre urbain de Dinant pour 56 % puis le centre urbain de Namur pour 28 %. En ce qui concerne les arrivées à Anhée, les principales destinations concernent la zone de Burnot – Annevoie – Profondeville - Mont-Godinne (65 %), ensuite Anhée (12.5%), Maredsous et Bioul (9,5%). Les principales origines de ces arrivées étant bien évidemment les villes de Namur et de Dinant.

Pour ce qui est de la fréquentation des lignes (statistiques des ventes et oblitérations de tickets par ligne), les lignes les plus utilisées sont :

- La ligne 21 Namur – Maredsous
- La ligne 34 Namur – Profondeville - Dinant
- La ligne 35 Dinant – Ermeton s/Biert

La ligne 31 comptabilise 4 fois moins d'usagers mais la zone de Haut-le-Wastia représente 50 % des usagers. La fréquentation de ces lignes est à mettre en relation avec leur niveau de services et fréquences (Cf. tableau ci-dessus). La ligne 21 a un nombre important d'usagers alors qu'elle ne dessert pas le village d'Anhée. En effet, on constate que 88 % des usagers de la ligne 21 « Namur – Maredsous » proviennent des zones de Bioul et de Denée contre 42 % pour la ligne 35 « Dinant-Ermeton s/Biert ».

A contrario, les lignes qui desservent l'extrême ouest de la commune sont sous utilisées pour cette zone. Il s'agit des lignes :

- 136 b Mettet – Stave – Denée – Bossière ;
- 64 Namur – Biesme ;
- 6 Namur Mettet.

Cette sous utilisation est compréhensible du fait du faible taux de couverture de la ligne (extrême ouest) et du peu voire de l'absence d'arrêts. Les lignes 6 et 64 sont des lignes de transit et non pas de desserte communale.

Tableau n° 15 : La fréquentation des lignes TEC en 2006

V/O-B/C		(Tous) ▼						
Somme Fréquence période du 1/01 au 31/12 2006		LIGNE ▼						
ZONE	▼	136b	21	31	34	35	64	Total
Warnant	4230				2	377	169	548
Anhée	4231				25	2222	1247	3494
Haut-le-Wastia	4233				452	14		466
Sosoye	4234				408	2	370	780
Annevoie	4540		407			509	13	930
Bioul	4549	1	1411			1	791	2204
Denée	4550	1	1670				496	2242
Total		2	3488	887	3125	3086	76	10664
Source: Statistiques NAMUR-Luxembourg TEC 2006								
V/O = vente ou oblitération								
B/C = de billets ou de cartes								

↳ **Carte n°12 : Fréquence d'utilisation des transports en commun dans la commune d'Anhée en 2006**

Le principe de localisation des arrêts répond plus ou moins à une distance équivalente de 500 mètres en zone agglomérée et de 1 km en périphérie. Cette localisation des arrêts n'est pas toujours efficiente. Certains arrêts TEC, à défaut de desservir des zones d'habitat, desservent des lieux touristiques. Cependant, leurs horaires et fréquences de passage ne correspondent pas à la pratique touristique. Sans lancer une analyse quantitative sur le taux de desserte de ces arrêts, une simple lecture cartographique des zones tampon de 300 mètres autour de l'arrêt avec l'occupation du sol (maison à usage d'habitation) permet d'identifier les arrêts isolés où aucune habitation n'est présente dans la zone tampon des 300 mètres.

Tableau n° 16 : arrêts TEC à la couverture minimaliste en 2007

N°	CODE	LOCALITE	DENOMINATION	ZONE	LIGNES	COMMUNE	VILLAGE	COORD_X	COORD_Y
A	549aea	BIOUL	LA BARRIERE	4549	-21-35-	ANHEE	BIOUL	178934,2656	113276,0703
A	549aeb	BIOUL	LA BARRIERE	4549	-21-35-	ANHEE	BIOUL	178954,1094	113257,5547
B	230aca	HUN	ROCHER DE LA PRAULE	4230	-34-35-	ANHEE	ANNEVOIE	185831,1875	112838,9922
B	230acb	HUN	ROCHER DE LA PRAULE	4230	-34-35-	ANHEE	ANNEVOIE	185786,2031	112905,1406
C	234aea	SOSOYE	LAID TROU	4234	-35-	ANHEE	SOSOYE	179010,4375	109920,1172
C	234aeb	SOSOYE	LAID TROU	4234	-35-	ANHEE	SOSOYE	179006,4688	109887,0391

D	230afa	WARNANT	FOUR A CHAUX	4230	-35-	ANHEE	ANHEE	182715,9375	110437,375
D	230afb	WARNANT	FOUR A CHAUX	4230	-35-	ANHEE	ANHEE	182655,0781	110387,1094
E	230aea	WARNANT	CHEMIN DE SALET	4230	-35-	ANHEE	ANHEE	182886,5938	111002,2656
E	230aeb	WARNANT	CHEMIN DE SALET	4230	-35-	ANHEE	ANHEE	182907,75	110998,2969

↳ Carte n°13 : Couverture minimaliste des arrêts TEC dans la commune d'Anhée en 2007

c. Le bus communal : une liaison directe et utilitaire vers le centre d'Anhée

Un bus communal dessert tous les villages et hameaux les mardis afin de rejoindre la place communale d'Anhée où se tient le marché hebdomadaire. La fréquentation moyenne annuelle se résume à une cinquantaine de personnes. Ce bus apparaît comme un moyen rapide pour rejoindre le centre administratif d'Anhée car ses temps de trajet sont inférieurs aux lignes existantes notamment la ligne TEC n°35. De plus, ce bus dessert certains villages non desservis par la ligne TEC n°35 (Salet et Haut-le-Wastia)

↳ Carte n°11 : Transports en commun dans la commune d'Anhée en 2007

d. Le transport scolaire : une utilisation marginale

On dénombre sept lignes réservées au transport scolaire desservant la commune. Seuls une cinquantaine d'élèves empruntent ces lignes au départ de la commune d'Anhée. La plupart proviennent d'Anhée et de Bioul. Tous les villages utilisent ce service à l'exception de Salet et de Maredret. Les principales destinations sont Ciney et Yvoir.

Tableau n° 17 : Les lignes de transport scolaire desservant la commune d'Anhée en 2007

N° de ligne	destination	Nombre d'élèves
5050	Warnant - Yvoir	18
5310	Lesves - Ciney	13
5033	Anhée - Namur (Suarlée)	7
5036	Biesmerée - Jemeppes	6
5602	Evrehailles - Omezée	3
5512	Durnal - Ciney	2
5502	Anhée - Dinant (Anseremme)	1
TOTAL		50

Tableau n° 18 : Nombre d'élèves utilisant les transports scolaires entre janvier et mars 2007 au départ de la commune d'Anhée										
Origine - Destination	Namur	Profondeville	Anhée	Fosses-la-Ville	Hamois	Dinant	Philippeville	Yvoir	Ciney	Total
Anhee	3				1	1		3	10	18
Bioul	2	2	1	1		2	3	8	1	20
Annevoie - Rouillon		2		1				2		5
Sosoye			1							1
Denée								2	1	3
Warnant								1		1
Haut le Wastia	2									2
Total	7	4	2	2	1	3	3	16	12	50

Source TEC 2007

📍 Carte n°14 : Transport scolaire dans la commune d'Anhée en 2007

2.5 Les modes doux : Une demande potentielle évidente, une offre quasi inexistante

La commune d'Anhée a accepté de se positionner comme commune pilote pour l'application du guide méthodologique pour la mise en place d'une politique cyclable en milieu rural. Cette démarche s'inscrit dans le programme de la Plateforme Cyclable des arrondissements de Dinant – Philippeville. Dans ce cadre, la commune a élaboré en concertation avec le GRACQ un diagnostic qui porte sur la pratique modes doux. Sont exclus de la réflexion les chemins de randonnées et de VTC qui sont considérés comme des pratiques modes doux sportives.

a. Des contraintes topographiques

La commune d'Anhée, comme expliqué dans la première partie, présente des contraintes géographiques préjudiciables pour une pratique mode doux. Les altitudes sur le territoire sont comprises entre 90 et 270 mètres avec une pente générale d'orientation ouest-est. Ce dénivelé est accentué via les deux vallées qui jalonnent le territoire : la vallée de la Meuse (orientation nord-sud) et la vallée de la Molinee (orientation ouest-est). Ainsi on retrouve des villages de plateaux (Haut-le Wastia, Salet, Denée, Bioul) et des villages de vallée (Anhée, Sosoye, Maredret).

b. Une offre quasi inexistante mais des liaisons potentielles

Conséquence à ce site torturé : liasonner les différents villages impliquera des cheminements modes doux à fort dénivelé. Toutefois, ces liaisons concerneront en majorité des pratiques utilitaires, les attractions et capacités d'accueil touristique étant en grande partie localisées dans le sud de la commune (vallée de la Molinee). A l'heure actuelle, aucun cheminement modes doux n'existe pour rejoindre les différentes attractions touristiques et villages. Seul un axe nord – sud est existant via le RAVeL de la Meuse mais ce dernier est en périphérie est de la commune d'Anhée.

Ainsi le vélo touriste d'un jour devrait se concentrer autour de la vallée de la Molinee. A l'heure actuelle, la principale liaison reste la N961 et la N971 mais celle-ci est trop empruntée en saison touristique. De plus, aucun aménagement n'est possible du fait des ouvrages d'art qui jalonne cette liaison routière fortement encaissée. Cependant, la mise en œuvre du RAVeL sur l'ancienne voie ferrée et en parallèle de la Molinee devrait répondre à ce manquement.

c. Des sentiers de randonnée et des chemins VTC : Une offre complète

On retrouve un maillage complet de sentiers équestres et de randonnées sur la commune d'Anhée ainsi que de nombreux circuits VTC. Ces différents circuits ne forment qu'un seul réseau à forte connectivité. Divers revêtements (asphalte, terre battue, empierrement) s'y retrouvent du fait de la plurifonctionnalité du réseau. Dès lors, l'utilisation de ce dernier, pour l'instauration d'un schéma directeur modes doux, devra composer avec les différents utilisateurs et donc les différents revêtements.

2.6 Pôles scolaires : pas de problèmes apparents de sécurité routière

a. Des écoles à dimension humaine sans problèmes particuliers de sécurité routière.

Suivant l'enquête réalisée par nos soins en février 2007, il est remarquable de constater que la **majorité des écoles ne signalent pas de problèmes de sécurité routière** (9/11). Le **sentiment de sécurité est corroboré par les données objectives** (pas d'accidents signalés). Il est donc logique qu'il n'y ait pratiquement pas d'organisation spécifique au moment des entrées et sorties (rang scolaire hors de l'enceinte de l'école, présence policière, autre encadrement aux abords de l'école). Cette absence de problématique explique sans doute aussi, en partie, la non inscription des écoles dans un Plan de Déplacement Scolaire ou Plan Octopus. Seule l'EFACF Anhée, école de la communauté française est inscrite dans le Plan Octopus.

Les **problèmes indiqués** se localisent

- à **Bioul**, où l'école communale est située le long d'une régionale et où le parking est localisé sur la place communale à quelques centaines de mètres de l'école. La traversée piétonne est sécurisée par un feu rouge. La problématique mise en évidence est liée à la vitesse des véhicules sur la régionale, l'étroitesse des trottoirs et le manque de signalisation pour rejoindre le parking. C'est le seul endroit où un incident a été signalé : élèves et enseignants frôlés par une voiture qui n'a pas respecté le feu rouge et le passage pour piétons.
- à **Anhée**, où l'école communale est localisée le long d'une régionale mais où l'entrée se fait via une petite rue étroite (rue Ribot). Une congestion de la voirie au moment des entrées et des sorties est notée. Le matin, la police locale règle parfois la circulation. Cette école est située à proximité de la place communale.

Les places communales d'Anhée et de Bioul et leurs abords vont prochainement être réaménagés. La problématique de la desserte scolaire devra être intégrée à la réflexion (cheminements modes doux, sécurisation des traversées, signalisation des parkings, organisation de ceux-ci).

b. Un recrutement local où les déplacements en modes doux pourraient être développés

A l'exception du Collège Saint-Benoît de Maredsous et dans une moindre mesure de l'école communale de Warnant, le recrutement scolaire est local. Ce fait permet d'envisager une accessibilité scolaire en modes doux du moins pour les élèves du primaire.

Tableau n° 19 : Effectifs et mobilité scolaires dans la commune d'Anhée en 2007

Nom de l'école*	Ecole Communale de Denée	Ecole Communale de Maredret (2 écoles)	Ecole Communale de Bioul	Ecole Communale de Haut le Wastia	Ecoles d'Anhée (2 écoles communales + 1 école libre)
% élèves du primaire	69%	68%	63%	59%	65%
% élèves habitant la commune	59.5%	54%	82.3%	68%	65%
% élèves venant à l'école en modes doux	20%	25%	27%	20%	25.3%

* Les écoles communales de Warnant et d'Annevoie ont majoritairement un public de maternelle (60%)

En moyenne, entre 20 et 25% des élèves (maternelle et primaire) des écoles potentiellement intéressantes pour y développer l'accessibilité en modes doux rejoignent leur école à pied (dans plus des trois-quarts du temps) ou à vélo. La marge de manœuvre est importante. En effet, le public qui pourrait être touché est plus important (élève du primaire habitant à proximité de leur école). Le chiffre pourrait être doublé.

Seules deux écoles possèdent du stationnement pour vélos : l'école communale de Denée (5% d'élèves venant en vélo soit 4 élèves) et l'école communale de Bioul (10 arceaux à l'air libre – 5.5% d'élèves venant en vélo soit 10 à 11 élèves).

2.7 Le bipôle Anhée et Bioul : stationnement et cheminement piéton organisés

a. Le centre de village de Bioul

Le village de Bioul est traversé par la RP932 limité à 50 km/h et 30 km/h aux abords de l'école. La chaussée piétonne qui borde cette RP932 est de bonne qualité et continue. Le stationnement est règlementé à cheval sur la chaussée pour certains endroits sur cette RP932. Sa durée est règlementée à 30 mn près des commerces. Aucun emplacement de stationnement n'est réservé à la livraison. Le principal lieu de stationnement est la place de Bioul - mais celui-ci n'est pas organisé, et les parkings organisés de part et d'autre de l'église. Ces deux parkings comptabilisent à eux deux une vingtaine de places dont une seule est réservée aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR). Les trottoirs sont surbaissés et agrémentés de potelets anti-stationnement. Des passages piétons distants d'une centaine de mètres jalonnent la RP932. On note un seul feu de traversée piétonne en face de l'école. Celle-ci est signalée par une zone 30. Dans le cadre du PCDR, la Place de Bioul va prochainement être réaménagée.

b. Le centre de village d'Anhée

Le village d'Anhée est traversé par la RN96 qui par sa largeur offre de nombreux emplacements de stationnement. Aucun emplacement de stationnement ne semble réservé à la livraison et seuls deux emplacements PMR sont localisés à l'arrière de la maison communale. De larges cheminements piétons bordent la voirie régionale qui laisse place par endroits à de simples accotements marqués d'une bande cyclable. Plusieurs traversées de chaussée sont matérialisées sur la RN96 mais sans îlots centraux. Le stationnement est inorganisé sur la place communale et par endroits sur les abords de la RN96. Au niveau de la rue Ribot, il a un problème de congestion ponctuelle liée au fonctionnement de l'école (stationnement non organisé). Dans le cadre du PCDR, la Place d'Anhée va prochainement être réaménagée. L'objectif initial était l'intégration d'un espace public convivial et la création de voies de circulation sécurisées pour les piétons et les cyclistes dans le centre de Anhée. Le projet actuel en cours de réflexion se centre essentiellement sur les piétons et peu sur les cyclistes.

📷 **Reportage photo n°1 : Le village de Bioul et d'Anhée. Commune d'Anhée - 2007**

2.8 Pôles touristiques: accessibilité et stationnement hétérogènes

a. Les draisines : des aménagements minimums

Départ de Warnant

L'accès se fait via la RN971. Un emplacement de stationnement rudimentaire non organisé d'environ 60 véhicules est proposé en bordure de la RN971. Le revêtement n'est pas macadamisé et il n'y a pas d'organisation du cheminement piéton. L'accès à cette aire de stationnement se fait via une entrée et une sortie. L'accès y est autorisé au car pour une dépose minute.

Départ de Falaën

L'accès se fait via la RN971. L'aire de stationnement officielle pour les véhicules légers et cars est située de l'autre côté de la voie ferrée. Quand bien même les deux trafics sont séparés, les aires sont rudimentaires et peu fonctionnelles. Pour exemple, le stationnement pour automobile ne propose qu'une quinzaine de places dont le revêtement est enherbé. De surcroît, des emplacements de stationnement non organisés sont utilisés en bordure de chaussée de la RN971 ainsi qu'aux abords de l'ancienne gare. Là encore, aucun cheminement piéton n'est existant et la signalisation est archaïque.

Arrivée à Maredsous

L'accès se fait via la RN971. Le stationnement est organisé le long de la chaussée devant l'attraction touristique (une dizaine de places) et non organisé (emplacements plus nombreux) sur le côté de l'ancienne gare. Étant donné que le parcours en drisines se fait en aller-retour, le stationnement profite surtout à la restauration développée dans le bâtiment. Aucun cheminement piéton ne conduit à l'entrée de l'attraction.

📷 **Reportage photo n°2 : Attractions touristiques, les drisines. Communes d'Anhée et d'Onhaye - 2007**

b. Les ruines de Montaigne : une accessibilité réduite, un stationnement inexistant

L'accès se fait via la RN971 mais l'accessibilité à ce site touristique est réduite. Seulement une dizaine de places de stationnement rudimentaires sont mises à disposition du public pour que celui-ci rejoigne à pied le site. La dépose des groupes se fait donc en bord de RN971. Il en convient que le nombre d'emplacements de stationnement est insuffisant et que les potentialités pour en créer sont minimales (voirie étroite et plaine alluviale).

c. Le centre de village de Maredret : le cœur réaménagé

L'accès au village se fait via la RN961. Le cœur de village a été complètement réaménagé (porte d'entrée / cheminement piéton / potelet anti stationnement). Cependant, ce village propose peu de places de stationnement public (13 places aux abords de la RN961 en entrée et une dizaine rue Meunier). On a donc une absence de places de stationnement pour les différents modes et les PMR. Ce problème risque de s'aggraver car Maredret sera un point d'accès au futur RAVeL de Molignée. La commune a un projet de création d'un parking au niveau de l'ancien camping (ouest du village).

d. Les jardins d'Annevoie : des aménagements minimums

L'accès aux jardins d'Annevoie se fait via la RP932. Un parking inorganisé, non macadamisé et payant propose une centaine de places. Ce parking est donc générique. Il n'y a pas d'emplacement réservé pour les Personnes à Mobilité Réduite. Toutefois, un emplacement est réservé pour le stationnement de cycles (une dizaine d'arceaux). Une entrée et une sortie régulent la circulation au sein de cet emplacement et un cheminement piéton aux abords du dit parking permet de rejoindre l'entrée du site touristique.

📷 **Reportage photo n°3 : Attractions touristiques, les ruines de Montaigne, le village artisanal de Maredret et les jardins d'Annevoie. Communes d'Anhée et d'Onhaye - 2007**

- **L'abbaye de Maredsous : une accessibilité et un stationnement organisés**

L'accès pour rejoindre l'abbaye se fait par une voie propre au départ de la RN971. On retrouve plusieurs emplacements de stationnement pour les différents modes (cars, motos, chevaux, etc.). Trois grands parkings sont proposés, deux pour les voitures (un organisé de 200 véhicules et un inorganisé en amont de 300 places) et un pour les autocars. Globalement, le site est régi par des règles de circulation bien précises où le jalonnement tant directionnel que de police est clair et cohérent. Seul le deuxième parking pour véhicule est inorganisé ou par forte fréquentation, le stationnement se fait sur des emplacements enherbés. Un cheminement piéton permet d'accéder à l'entrée du site dissociant le flux piéton des autres usagers.

↳ **Reportage photo n°4 : Attractions touristiques, L'abbaye de Maredsous. Commune d'Anhée - 2007**

Tableau n° 20 : récapitulatif des problématiques de stationnement des principales attractions touristiques de la commune d'Anhée et d'Onhaye

ATTRACIONS TOURISTIQUES	REVETEMENT			ORGANISE					
	MACADAM	EMPIERREMENT	ENHERBE	VOITURES	VELOS	MOTOS	CARS	PMR	CHEVAUX
DRAISINES (Warnant)									
DRAISINES (Falaen)									
DRAISINES (Maredsous)									
ABBAYE DE MAREDSOUS									
RUINES DE MONTAIGLE									
JARDINS D'ANNEVOIE									

2.9 Le Plan Communal de Mobilité (PCM) complémentaire au Plan Communal de Développement rural (PCDR)

Lors de l'élaboration du PCDR, la question de la sécurité à été soulevée avec la population. Certains points noirs ont été relevés et résolus depuis. En effet, le Plan Communal de Développement Rural (PCDR) validé pour une durée de 10 ans en date du 13 février 2003 a pour objectif de contribuer à la création d'espaces de circulation et de cheminements afin d'améliorer la qualité des espaces de vie des villages de l'entité.

Les projet suivant on planifiés :

- en ce qui concerne les usagers lents, l'aménagement du RAVeL le long de la Meuse et le long de la Molinee. La problématique réside maintenant dans la liaison de ce RAVeL aux autres villages de la commune.
- Le réaménagement des places et abords de village de Bioul, Anhée, Denée, Annevoie.

A été réalisé :

- La valorisation des cœurs de village de Maredret et de Sosoye

CONCLUSIONS

↳ La prépondérance du réseau routier régional :

- ⇒ 20 % du réseau routier est régional.
- ⇒ Un réseau routier communal et régional dans l'ensemble de bonne qualité.
- ⇒ Des sections de voiries régionales très accidentogènes (RN96 – RN92).
- ⇒ Entre 20 et 30 % des lésions corporelles concernent les motards.
- ⇒ 50 % des lésions corporelles en moto sont localisées sur la RN971.
- ⇒ La RN971 est un axe de desserte touristique saisonnier.
- ⇒ Un conflit d'usagers sur la RN971.
- ⇒ Des calibrages de voirie inadéquats avec des cœurs de village (RN96 / RP932).
- ⇒ 6 % de trafic poids lourd sur l'axe Anhée – Warnant – Bioul.

↳ Un réseau de transport en commun caractéristique d'une commune rurale

- ⇒ Des fréquences calquées sur les rythmes scolaires.
- ⇒ Des arrêts aux couvertures minimalistes.

↳ Des pôles scolaires sans problèmes apparents de sécurité routière

- ⇒ Des écoles villageoises isolées du trafic dense.
- ⇒ Des aménagements à compléter pour les pôles de Bioul et d'Anhée.
- ⇒ Une potentialité pour développer la pratique modes doux : des écoles à recrutement local.

↳ Des pôles aux accessibilités hétérogènes

- ⇒ Stationnement et cheminements piétons organisés mais non optimisés pour le bipôle d'Anhée et de Bioul.
- ⇒ Aménagements minimums pour les Draisines et les Jardins d'Annevoie.
- ⇒ Accessibilité réduite pour les ruines de Montaigle.
- ⇒ Des cœurs de village réaménagés pour Maredret et Sosoye mais un manque de stationnement public.
- ⇒ Une accessibilité et un stationnement organisés pour l'abbaye de Maredous.

↳ Une mobilité alternative modes doux à développer :

- ⇒ Des aménagements cyclables / modes doux quasi inexistants.
- ⇒ Des accessibilités réduites aux sites touristiques.
- ⇒ Un potentiel de développement : le RAVeL de la Molinee.

3 SYNTHÈSE : LES POLES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS

En guise de synthèse de ce diagnostic, une carte des pôles générateurs de trafic a été dressée. Ceux-ci ont été subdivisés en quatre catégories selon qu'ils soient majoritairement émetteurs de trafic, majoritairement capteurs de trafic ou bien générateurs de trafic à savoir émetteurs et capteurs. Ils ont été aussi regroupés selon le type de déplacements qu'ils génèrent : utilitaires (mouvements pendulaires, déplacements pour les services et les commerces, etc.) et/ou touristiques. Par ordre d'importance au niveau du trafic induit, voici le type de pôle qu'on trouve à Anhée :

- les pôles générateurs,
- les pôles attractifs touristiques de premier ordre,
- les pôles émetteurs de second ordre,
- les pôles attractifs touristiques de second ordre.

↪ **Carte n°15 : Les pôles générateurs de déplacements de la commune d'Anhée en 2007**

3.1 Les pôles générateurs

BIOUL
Pôles émetteurs/générateurs de trafic



- Habitat : +/- 2000 personnes (pôle démographique et économique).
- Ecole : +/- 200 élèves (+ grande école de l'entité) maternelles et primaires.
- Emplois : 24% de l'activité économique de l'entité (commerces, industries et artisanat) mais pas de concentration.
- Tourisme excursionnistes et de séjour diffus.

Développement et projets

- Réaménagement de la Place de Bioul.

Contraintes physiques pour la mobilité

- Village de plateau → 😊 pour la mobilité.
- 1 Voirie de transit traverse le centre du village (RP932- 3000 véh/jour) → ☹️ pour modes doux.

Accessibilité – infrastructures existantes

- 1 voirie provinciale RP932 (Fraise-Bioul-Annevoie-Rouillon) qui traverse la commune d'ouest en est, est un axe de transit (migrations pendulaires en direction des pôles d'emploi Charleroi et Namur).
- 1 ligne de bus 21 (Namur-Maredsous) principale qui dessert 5 villages de l'entité et qui offre une desserte scolaire, une desserte multimodale (gare de bus de Namur) et une desserte touristique – uniquement passage sur la RP932.
- 1 ligne de bus 35 (Dinant – Ermeton s/Biert) secondaire qui dessert potentiellement 8 villages de l'entité (2 à tous les passages mais pas Bioul) et qui offre une desserte scolaire, une desserte multimodale (gare de Dinant) et une desserte touristique - uniquement passage sur la RP932.
- Passage du bus communal le mardi pour se rendre au marché d'Anhée.
- Vélo : /
- Promenade : circuits traversant/empruntant la voirie provinciale : pédestre, vélo de route, VTT et équestre.

Problèmes relevés

- Insécurité routière due au trafic de transit : la RP932 (virage à la sortie du village vers Annevoie, entrée du village depuis Denée, abords de l'école).

ANHEE

Pôles émetteurs/générateurs de trafic



- Habitants : +/-2000 personnes (pôle démographique et économique).
- Ecoles : +/- 250 élèves (mais sur 3 écoles) maternelles et primaires, deuxième pôle scolaire.
- Emplois : 43% de l'activité économique de l'entité (commerces, industries et artisanat), 5 des 8 plus gros employeurs de la commune en centre urbain et sur zones d'activités économiques.
- Tourisme de séjour moyen et excursionnistes indirect.

Développement et projets

- Réaménagement de la Place d'Anhée.
- RAVeL de la Molignée.

Contraintes physiques pour la mobilité

- Village de plaine alluviale → 😊 pour la mobilité.
- 1 voirie de transit traverse le centre du (RN96 – 6500 véh/jour) Village → ☹️ pour modes doux en mixité.

<p>Accessibilité – infrastructures existantes</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 voirie régionale RN96-RN92 qui traverse la commune du nord au sud, axe de transit (migrations pendulaires en direction des pôles d'emploi Namur et dans une moindre mesure Dinant). - 1 ligne de bus 34 (Namur – Profondeville – Dinant) longeant la Meuse du nord au sud et qui est exclusivement scolaire. - 1 ligne de bus 35 (Dinant – Ermeton s/Biert) secondaire qui dessert potentiellement 8 villages de l'entité (2 à tous les passages mais pas Annevoie) et qui offre une desserte scolaire, une desserte multimodale (gare de Dinant) et une desserte touristique - passage sur la RP932 et la RN92. - Passage du bus communal le mardi qui dessert le marché d'Anhée. - Vélo : RAVeL de la Meuse orienté nord – sud. - Promenade : Circuits traversant le cœur de village nord-sud (VTC / pédestre).
<p>Problèmes relevés</p> <ul style="list-style-type: none"> - Congestion rue Ribot, entrée d'école communale. - Circulation quartier rue Libération / Fusillé / Sainte-Barbe / RN96. - Liaison RAVeL Meuse – RAVeL de la Molinee. - Parking relais RAVeL Molinee - Liaison modes doux cœur d'Anhée – quartier la Bossière / Henneumont.

3.2 Les pôles attractifs touristiques de premier ordre

ANNEVOIE-ROUILLON	
	<p>Pôles émetteurs/générateurs de trafic</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tourisme excursionniste important (les jardins d'Annevoie) et de séjour moyen. - Habitants : +/- 600 personnes. - Emplois : 1 employeur moyen 10 à 19 personnes (les jardins d'Annevoie). - Ecole : +/- 50 élèves maternelles (en majorité) et primaires.
	<p>Développement et projets</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tourisme : halte fluviale. - Réaménagement de la Place de Rouillon. - Perd des habitants depuis plusieurs années.
	<p>Contraintes physiques pour la mobilité</p> <ul style="list-style-type: none"> - Versant vallée de la Meuse → ☹ pour modes doux. - Plateau depuis Bioul → ☺ pour modes doux. - Habitat mitoyen plus dense → ☺ pour une desserte en TC. - 1 Voirie de transit en bordure du pôle touristique (RP932 - 3000 véh/jour) → ☺ pour accessibilité routière et ☹ pour modes doux. - 1 Voirie de transit régionale qui traverse le centre du village (N92- 5800 véh/jour) → ☹ pour modes doux.

- La Meuse, ☹ pour mobilité (barrière physique) → ☺ pour desserte fluviale.

Accessibilité – infrastructures existantes

- 1 voirie provinciale RP932 (Fraire-Bioul-Annevoie-Rouillon) qui traverse la commune d'ouest en est, est un axe de transit (migrations pendulaires en direction des pôles d'emploi Charleroi et Namur).
- 1 voirie régionale RN92 (Namur – Anhée) principale entrée d'Anhée et axe de transit afin de rejoindre l'agglomération namuroise. Par empirisme, on sait que le namurois venant par la RN92 emprunte la RN971 (cadre bucolique de la vallée de la Molinee) alors qu'il serait plus direct d'emprunter la RP932 puis de traverser Denée.
- 1 ligne de bus 21 (Namur-Maredsous) principale qui dessert 5 villages de l'entité et qui offre une desserte scolaire, une desserte multimodale (gare de bus de Namur) et une desserte touristique – uniquement passage sur la RP932.
- 1 ligne de bus 35 (Dinant – Ermeton s/Biert) secondaire qui dessert potentiellement 8 villages de l'entité (2 à tous les passages mais pas Annevoie) et qui offre une desserte scolaire, une desserte multimodale (gare de Dinant) et une desserte touristique - passage sur la RP932 et la RN92.
- 1 ligne de bus 34 (Namur – Profondeville – Dinant) secondaire qui dessert 3 villages de l'entité et qui offre une desserte scolaire – uniquement passage sur la RN92.
- Passage du bus communal le mardi pour se rendre au marché d'Anhée.
- Vélo : RAVeL de Meuse.
- Promenade : circuits traversant/empruntant la voirie provinciale/régionale : pédestre, VTT et équestre.
- Halte fluviale le long de la Meuse.

Problèmes relevés

- Insécurité routière due au trafic de transit régional: la RP932 (sortie de Rouillon, traversée de Hun).
- Connexion modes doux Jardins d'Annevoie-RAVeL Meuse.

MAREDRET

Pôles émetteurs/générateurs de trafic



- Habitants : +/-400 personnes (> à 5% de la population communale).
- Tourisme excursionnistes moyen et de séjour.
- Emplois : quelques activités économiques (commerces / artisanat).
- Ecole : 2 écoles (env. 40 élèves) maternelles et primaires.

Développement et projets

- Cœur de village réaménagé.
- Maison de l'artisanat.
- Population en croissance depuis plusieurs années.

Contraintes physiques pour la mobilité

- Village de fond de vallée → ☹ pour la mobilité (étroitesse des voies de circulations).
- 1 voirie régionale traverse le centre du Village (la RN 961) → ☹ pour modes doux lié à la sinuosité et à la topographie « abrupte » des versants de vallée.

Accessibilité – infrastructures existantes

- 1 voirie régionale RN961 (Anhée – Sosoye – Denée) qui traverse la commune d'ouest en est et qui est un axe de transit touristique entre les attractions touristiques que sont le village en lui-même et l'abbaye de Maredsous.
- 1 ligne de bus 35 (Dinant – Ermeton s/Biert) secondaire qui dessert potentiellement 8 villages de l'entité (2 à tous les passages mais pas Annevoie) et qui offre une desserte scolaire, une desserte multimodale (gare de Dinant) et une desserte touristique - passage sur la RP932 et la RN92.
- 1 ligne de bus 21 (Namur - Maredsous) principale qui dessert 5 villages de l'entité et qui offre une desserte scolaire, une desserte multimodale (gare de bus de Namur) et une desserte touristique – uniquement passage sur la RP932.
- Passage du bus communal le mardi qui dessert le marché d'Anhée.
- Aménagement Vélo : néant.
- Promenade : Circuits traversant le cœur de village (VTC / pédestre / équestre).

Problèmes relevés

- Parkings insuffisants (car / voitures / vélos).
- Emplacement du projet de parking à l'ouest du cœur de village (Rue des Artisans) non optimal.

MAREDSOUS**Pôles émetteurs/générateurs de trafic**

- Tourisme excursionniste et de séjour majeur (Abbaye de Maredsous), hébergement important.
- Emplois : activités économiques moyennes (production/ artisanat) : 2 employeurs importants de l'entité (fromagerie, atelier d'art) + 1 école.
- Ecole : 280 étudiants – seule école secondaire de l'entité.
- Habitants : faible.

Développement et projets**Contraintes physiques pour la mobilité**

- L'abbaye est localisée sur un promontoire → ☹️ pour modes doux.

Accessibilité – infrastructures existantes

- 2 accès (nord et sud) pour atteindre l'abbaye : la rue Neuve Niole au départ du village de Maredret / La rue du Chêne au départ de Sosoye / l'accès principal se faisant via le nord

Problèmes relevés

/

WARNANT**Pôles émetteurs/générateurs de trafic**

- Habitants : +/-500 personnes (> à 5% de la population communale).

- Tourisme de séjour important et tourisme excursionnistes importants (Les Draisines de la Molinee).
- Ecole : +/- 30 maternelles (en majorité) et primaires.
- Emplois : peu ou pas d'activités économiques.

Développement et projets

/

Contraintes physiques pour la mobilité

- Village de versant de la Molinee → 😊 pour la mobilité (gradient de pente peu élevé et voiries linéaires).
- 1 voirie de liaison (Rue Maison de Pierres – Rue de Bioul – Rue de Warnant) reliant la RN971 (Vallée de la Molinee) à la RN932 (Bioul) traverse le centre du Village → 😞 pour modes doux liés à la topographie notamment pour rejoindre Bioul.

Accessibilité – infrastructures existantes

- 1 voirie de liaison reliant la RN971 (Vallée de la Molinee) à la RP932 (Bioul) traverse le centre du Village. Cette voirie de calibrage confortable relie les deux pôles démographiques et économiques de la commune (Anhee et Bioul).
- 1 ligne de bus 35 (Dinant – Ermeton s/Biert) secondaire qui dessert potentiellement 8 villages de l'entité (2 à tous les passages mais pas Annevoie) et qui offre une desserte scolaire, une desserte multimodale (gare de Dinant) et une desserte touristique - passage sur la RP932 et la RN92.
- Passage du bus communal le mardi qui dessert le marché d'Anhee.
- Aménagement vélo : néant.
- Promenade : Circuits traversant le cœur de village (VTC / pedestre / Equestre).

Problèmes relevés

- Vitesse élevée en aval et en amont du centre de village liée au calibrage de la voirie.
- Trafic poids lourds relatif (6%).
- Peu de stationnement public et mal organisé (Draisines de la Molinee).

FALAEN – DRAISINES DE LA MOLIGNEE

Pôles émetteurs/générateurs de trafic

- Tourisme excursionniste majeur.

Développement et projets

/

Contraintes physiques pour la mobilité

- Village de fond de vallée → 😞 pour la mobilité (étroitesse des voies de circulations).
- 1 voirie régionale traverse le « hameau » (la RN971) → 😞 pour modes doux liés à la sinuosité et à la topographie « abrupte » des versants de vallée.

Accessibilité – infrastructures existantes

- 1 voirie régionale RN971 (Anhee – Sosoye – Denée) qui traverse la commune d'ouest en est et qui est un axe de transit touristique pour rejoindre les attractions touristiques majeures.
- Aménagement Vélo : néant.

<p>Problèmes relevés</p> <ul style="list-style-type: none"> - Passage étroit sur la Molignée (croisement de trafic). - Densité du trafic des motos. - Peu de stationnement public et mal organisé.
--

3.3 Les pôles émetteurs de second ordre

HAUT – LE - WASTIA	
	<p>Pôles émetteurs/générateurs de trafic</p> <ul style="list-style-type: none"> - Habitants : +/- 350 personnes (5% de la population communale). - Ecole : +/- 70 élèves maternelles et primaires. - Emplois : peu ou pas d'activités économiques. - Tourisme : Néant.
<p>Développement et projets</p> <ul style="list-style-type: none"> - Population en croissance depuis plusieurs années. 	
<p>Contraintes physiques pour la mobilité</p> <ul style="list-style-type: none"> - Village de plateau isolé → 😞 pour la mobilité. - 1 voirie de desserte locale traverse le centre du Village → 😞 pour modes doux lié à la topographie. 	
<p>Accessibilité – infrastructures existantes</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 voirie de desserte locale qui rejoint la RN971 (Vallée de la Molignée). - 1 ligne de bus 31 (Dinant - Falaën) nord au sud qui ne relie aucun village de l'entité mais qui propose une desserte scolaire et une desserte multimodale en direction de Dinant. - Passage du bus communal le mardi qui dessert le marché d'Anhée. - Aménagement Vélo : néant. - Promenade : Circuits traversant le cœur de village (VTC / pédestre / Equestre). 	
<p>Problèmes relevés</p> <ul style="list-style-type: none"> - Liaison RAVeL Meuse – RAVeL de la Molignée. 	

SALET	
	<p>Pôles émetteurs/générateurs de trafic</p> <ul style="list-style-type: none"> - Habitants : +/- 150 personnes (< à 5% de la population communale). - Emplois : peu ou pas d'activités économiques. - Tourisme de séjour faible. - Ecole : Néant.
<p>Développement et projets</p>	

- Population en croissance depuis plusieurs années.
Contraintes physiques pour la mobilité
- Village de plateau isolé → 😊 pour la mobilité.
- 1 voirie de desserte locale traverse le centre du Village → 😊 pour modes doux lié à la topographie.
Accessibilité – infrastructures existantes
- 1 voirie de desserte locale qui rejoint la RN971 (Vallée de la Molinee).
- Aucune ligne de bus ne dessert le village.
- Passage du bus communal le mardi qui dessert le marché d'Anhée.
- Aménagement Vélo : néant.
- Promenade : Circuits traversant le cœur de village (VTC / pedestre / equestre).
Problèmes relevés
- Aucuns problèmes relevés hormis le fait que ce hameau n'est pas desservi par le TEC

DENEÉ	
	Pôles émetteurs/générateurs de trafic
	- Habitants : +/-700 personnes (> à 10% de la population communale).
	-Tourisme de séjour important et tourisme excursionnistes faible.
	- Ecole : +/- 70 élèves.
	- Emplois : quelques activités économiques (commerces et artisanat).
	Développement et projets
	- Population en décroissance depuis plusieurs années.
	Contraintes physiques pour la mobilité
	- Village de plateau → 😊 pour la mobilité.
	- 1 voirie de liaison la RN 971 (Rue de Maredsous) qui traverse le centre du Village → 😊 pour modes doux.
	Accessibilité – infrastructures existantes
	- 1 voirie régionale reliant la Vallée de la Molinee à la RN951. Denee est une porte d'entree principale pour acceder aux attractions touristiques majeures d'Anhée.
	- 1 ligne de bus 35 (Dinant – Ermeton s/Biert) secondaire qui dessert potentiellement 8 villages de l'entite (2 à tous les passages mais pas Annevoie) et qui offre une desserte scolaire, une desserte multimodale (gare de Dinant) et une desserte touristique - passage sur la RP932 et la RN92.
	- 1 ligne de bus 21 (Namu - Maredsous) principale qui dessert 5 villages de l'entite et qui offre une desserte scolaire, une desserte multimodale (gare de bus de Namur) et une desserte touristique – uniquement passage sur la RP932.
	- 1 ligne de bus 136b unique de desserte scolaire.

- 2 ligne de bus (6 Namur-Mettet / 64 Namur – Biesme) qui transit seulement à l'extrême ouest de la commune et ne s'y arrêtant pas).
- Passage du bus communal le mardi qui dessert le marché d'Anhée.
- Aménagement vélo : néant.
- Promenade : Circuits traversant le cœur de village (VTC / pédestre / Equestre / vélo de route).

Problèmes relevés

- Transit touristique en provenance de Charleroi et de la France.
- Liaison modes doux afin de rejoindre les attractions touristiques majeurs (Vallée de la Molinee) et le village de Bioul.
- Densité du trafic des motos sur la RN971.

3.3 Les pôles attractifs touristiques de second ordre

SOSOYE

Pôles émetteurs/générateurs de trafic



- Habitants : +/-150personnes (< à 5% de la population communale).
- Tourisme de séjour et d'excursionnistes faible à moyen.
- Emplois : peu ou pas d'activités économiques.
- Ecole : Néant.

Développement et projets

- Cœur de village réaménagé.

Contraintes physiques pour la mobilité

- Village de fond de vallée → 😞 pour la mobilité (étroitesse des voies de circulations).
- 1 voirie régionale traverse le centre du Village (la RN971) → 😞 pour modes doux lié à la sinuosité et à la topographie « abrupte » des versants de vallée.

Accessibilité – infrastructures existantes

- 1 voirie régionale RN971 (Anhée – Sosoye – Denée) qui traverse la commune d'ouest en est et qui est un axe de transit touristique pour rejoindre les attractions touristiques majeures.
- 1 ligne de bus 35 (Dinant – Ermeton s/Biert) secondaire qui dessert potentiellement 8 villages de l'entité (2 à tous les passages mais pas Sosoye) et qui offre une desserte scolaire, une desserte multimodale (gare de Dinant) et une desserte touristique - passage sur la RP932 et la RN92.
- Passage du bus communal le mardi qui dessert le marché d'Anhée.

<ul style="list-style-type: none"> - Aménagement Vélo : néant. - Promenade : Circuits traversant le cœur de village (VTC / pédestre / équestre).
Problèmes relevés <ul style="list-style-type: none"> - Passage étroit sur la Malignée (croisement de trafic). - Densité du trafic des motos. - Pas de stationnement public.

MONTAIGLE
Pôles émetteurs/générateurs de trafic <ul style="list-style-type: none"> - Tourisme excursionniste moyen.
Développement et projets /
Contraintes physiques pour la mobilité <ul style="list-style-type: none"> - Accès par le fond de vallée → 😞 pour la mobilité (étroitesse des voies de circulations). - Localisé au sommet du versant de la vallée → 😞 pour modes doux liés à la sinuosité et à la topographie « abrupte » des versants de vallée.
Accessibilité – infrastructures existantes <ul style="list-style-type: none"> - 1 voirie régionale RN971 (Anhée – Sosoye – Denée) qui traverse la commune d’ouest en est et qui est un axe de transit touristique pour rejoindre les attractions touristiques majeures. - Aménagement Vélo : néant.
Problèmes relevés <ul style="list-style-type: none"> - Passage étroit sur la Malignée (croisement de trafic). - Pas de stationnement public.

4. ANNEXES