









Avant-propos

La Commune de Gesves a décidé de réaliser un Plan communal de Mobilité dont le but est l'identification des besoins et des problèmes en matière de mobilité communale afin de dégager des moyens efficaces et durables pour une mobilité pour tous.

Cette étude se structure en trois phases liées entre elles :

- État des lieux ;
- Diagnostic;
- · Propositions.

Le document que vous tenez entre vos mains est donc consacré à l'état des lieux (phase 1). Il essaye de présenter, de façon objective, les observations de l'auteur de projet quant aux problèmes, aux besoins et aux demandes pour la mobilité dans l'entité communale de Gesves. Cette approche s'est basée sur de nombreuses observations de terrain, des rencontres avec les techniciens et élus communaux, ceux du STP et du MET; les associations locales mais également sur base des informations transmises par les services de police, de la Gendarmerie et de l'INS. Ainsi que sur les études déjà réalisées dans la commune, en particulier le Schéma de Structure communal qui nous a offert une base informative importante et fiable.

Vous vous rendrez compte que ces informations doivent nécessairement être complétées par des données qu'ils ne a pas encore été possible de collecter et ce essentiellement pour des raisons techniques. Elle le seront dans les prochains jours et feront l'objet d'un complément à la phase 2.

En attendant, nous vous souhaitons « Bonne lecture » et espérons que le présent document vous donnera les premiers éléments du développement d'une politique communale de mobilité sur le territoire de l'entité communale de Gesves.

INASEP, en collaboration avec Survey & Aménagement. Mai 2000.

Chapitre 1. Cadres généraux

1.1. Cadre physique

1.1.1. Description générale de la Commune

L'entité communale de Gesves est née de la fusion, le 1^{er} janvier 1978, des anciennes communes de Faulx-les-Tombes, Haltinne, Gesves, Mozet et Sorée. Elle s'étend sur une superficie de 6.844 hectares. Au 31/12/1999, la population globale était de 5.777 habitants.

Elle est positionnée au sud de la Meuse, au centre d'un triangle dont les coins sont Namur, Andenne et Ciney.

1.1.2. Cadre géomorphologique

Du Nord au Sud, l'entité communale de Gesves se structure en trois sous-zones agrogéographiques, elles-mêmes formant une partie de ce que l'on qualifie généralement de « Condroz » :

- la partie Nord comprenant les territoires des anciennes communes de Mozet, partie Nord de Faux-lez-Tombes, partie Nord d'Haltinne; sont repris dans le versant Sud du sillon sambro-mosan présentant donc essentiellement une déclivité importante renforcée par le sillon de la rivière du Sanson.
- La partie centrale de la Commune fait partie des Ardennes condruziennes, également caractérisées par un relief fortement accidenté.
- La partie Sud comprenant essentiellement les villages de Gesves et de Sorée présentent les caractéristique du paysage ouvert du « Vrai Condroz ».

1.1.3. Cadre bâti

Le cadre bâti de la commune de Gesves est assez caractéristique du Condroz.

L'habitat traditionnel en grès (tonalité brune) ou en calcaire (tonalité grise) est encore très présent dans les villages de l'entité communale gesvoise.

Le schéma de structure communal a bien étudié cette typologie et ses caractéristiques paysagères spécifiques.

Les villages se sont souvent implantés dans des zones peu cultivables et desservies par l'eau.

Pour Sorée et Gesves, l'implantation longiforme caractéristique du Condroz, est très représentative. Les autres villages ont plutôt une forme de village-tas à l'exception de Faulx-les-Tombes, plus éclaté le long de la vallée du Sanson.

Depuis le 19^{ème} siècle mais surtout depuis la seconde guerre mondiale, l'urbanisation a gagné toute la commune, notamment le long des axes de circulation.

Ce phénomène d'implantation pavillonnaire a évidement d'importantes conséquences sur la circulation et sur la sécurité routière subjective, notamment.

1.1.4. Cadre urbanistique normatif et actif

1.1.4.1. Outils urbanistiques normatifs

Schéma de développement de l'espace régional (SDER)

Globalement, on peut dire que la Commune de Gesves est reprise, au niveau du SDER (approuvé par le Gouvernement wallon, le 27 mai 1999), dans l'aire agro-géographique condruzienne.

Les objectifs du SDER pour cette zone est la valorisation du cadre de vie et le développement du tourisme intégré.

Toutefois, l'entité communale gesvoise est en bordure des euro-corridors Lille-Liège et Bruxelles-Luxembourg, soit des zones d'importantes pressions économiques et urbanistiques.

On voit donc que les fonctions définies par le SDER pour cette commune devront essayer de combiner qualité de vie et développement urbanistique, éléments déjà bien présents dans la gestion actuelle du territoire gesvois.

Cette donnée est importante pour les études de mobilité puisqu'elle permet de se rendre compte de la pression possible de l'urbanisation et donc des déplacements que cela peut générer.

Plan de secteur

La commune est couverte par un Plan de secteur dont il serait inutile de présenter ici les diverses zones.

Il ne présente pas de projet majeur au niveau de la mobilité. Le Plan de Secteur consacre, toutefois assez classiquement, l'urbanisation « en cordons » le long des axes de pénétration des villages, phénomène qui accentue généralement les problèmes liées à la vitesse de transit.

Schéma de structure communal

Le Schéma de Structure communal approuvé par la Commune ne comporte pas de volet « mobilité » et ce à sa propre demande afin que celui-ci soit directement mis en évidence par l'étude du Plan communal de Mobilité.

Règlement communal d'urbanisme

A compléter par les informations de la commune.

Règlement Général sur les Bâtisses en Site Rural (RGBSR)

Les villages de Sorée, la Petite Gesves (partie de Gesves) et Mozet-Goyet sont soumis à l'application du Règlement général sur les Bâtisses en Site Rural (RGBSR) pour la zone du Condroz.

Commune de Gesves - Plan Communal de Mobilité - Phase 1 : Etat des lieux (mai 2000).

5

Cette donnée est également importante pour l'application esthétique des aménagements de

voiries.

Notons aussi que Mozet-Goyet est labellisé parmi les « Plus beaux villages de Wallonie ».

1.1.4.2. Outils urbanistiques actifs

A notre connaissance, la commune ne s'est pas encore dotée d'outils urbanistiques actifs tels

que, notamment, un Programme Communal de Développement rural, Rénovation urbaine,

etc.

Toutefois, plusieurs actions ont été menées notamment relatives à l'aménagement des

voiries et espaces publics (action « Sécurisation aux abords des écoles » et action

« Aménagement d'espaces publics de convivialité » de la Région wallonne, notamment).

Notons toutefois qu'une démarche de reconnaissance du Parc Naturel des vallées du Bocq et

du Samson est en cours d'élaboration, en collaboration avec la Commune d'Assesse.

1.1.4.3. Développement urbanistique

De part sa proximité avec la zone urbaine de Namur (pôle important d'emplois et de

services) mais aussi, plus globalement, avec le couloir mosan riche en emplois et services

(Andenne, Huy, Liège, Ciney, Dinant, etc.) mais également pour son cadre de vie, la

Commune de Gesves connaît depuis une quinzaine d'années un fort développement

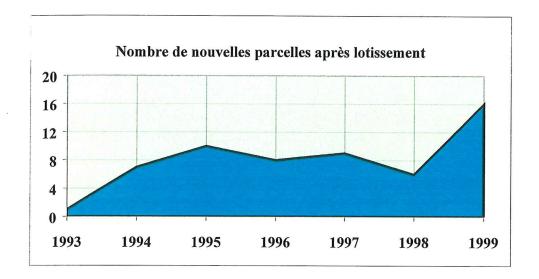
urbanistique principalement résidentiel.

Ce phénomène n'est pas sans conséquence sur la mobilité communale, principalement en

termes d'accessibilité et de sécurité routière subjective.

Analysons les données contextuelles de ce développement urbanistique.

Évolution de l'urbanisation par lotissement

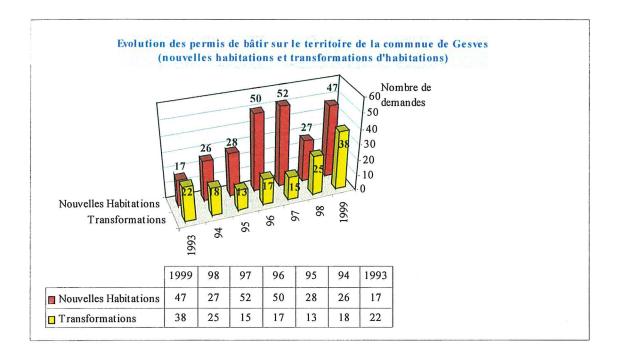


1993 – 1999, Entité communale de Gesves, Evolution du nombre de nouvelles parcelles après lotissement (Données communales)

Le schéma ci-dessus est simplement indicatif mais il montre bien l'évolution constante (à l'exception des années 96-98) des nouvelles parcelles loties dans la commune.

C'est un indicateur intéressant de l'évolution de l'urbanisation et donc des problèmes que peuvent impliquer cette évolution, notamment ceux liés à la mobilité : extension des zones agglomérées, éclatement de l'urbanisation entraînant des problèmes d'accessibilité, etc.

Évolution de l'urbanisation par la délivrance des permis d'urbanisme

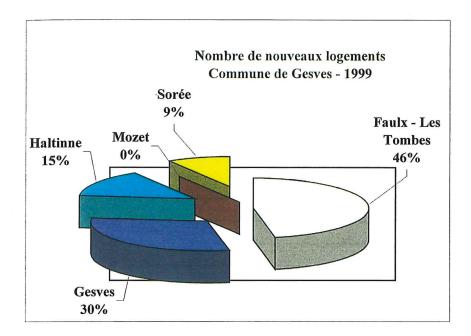


1993 – 1999, Entité communale de Gesves, Evolution du nombre de permis d'urbanisme pour de nouvelles habitations ou des transformations (Données communales)

Autre indicateur, l'évolution de la délivrance des permis d'urbanisme depuis 1993 montre une nette progression annuelle de permis d'urbanisme (et donc de l'urbanisation).

De façon précise, on constate une stagnation autour des 50 permis par an pour constructions neuves depuis 1996 (à l'exception de 1998). Cela indique donc que chaque année, en moyenne, 50 familles s'installent sur le territoire communal avec des besoins précis en matière de mobilité (notamment pour les jeunes familles).

Localisation de l'urbanisation



1999, Entité communale de Gesves, Localisation, par villages, des nouveaux logements (Données communales)

Liée bien évidement à la capacité d'accueil des zones à bâtir, l'urbanisation est également fonction de la localisation, notamment par rapport aux zones de commerces et de services mais aussi de l'accessibilité.

On trouve ainsi une plus forte concentration de l'urbanisation à Faux-les-Tombes et à Gesves soit dans les plus gros villages de l'entité (présence de commerces et de services) mais également relativement accessibles (RN 942, notamment).

Globalement donc, l'analyse de l'urbanisation montre donc bien l'importance de la pression foncière, ce qui signifie inévitable une augmentation accrue de besoins (et donc de problèmes) en matière de mobilité.

1.1.5. Forces et faiblesses du cadre physique

Les forces

- Un environnement de qualité caractéristique du Condroz.
- Un cadre bâti exceptionnel.
- Des outils urbanistiques normatifs présentant des projets progressifs pour la Commune.
- Une urbanisation en plein développement.

Les faiblesses

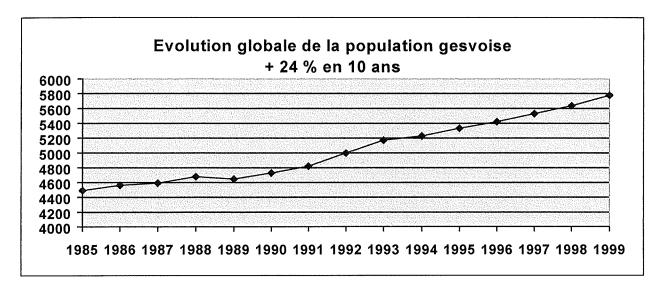
- Un développement urbanistique parfois peu maîtrisé en termes de quantité et de qualité.
- Un manque d'outils urbanistiques actifs (PCDR, notamment).

1.2. Cadre humain

1.2.1. Éléments démographiques

Les informations démographiques offrent également des précisions spécifiques qui permettent de bien cerner le cadre contextuel de la mobilité.

• Évolution démographique de la population

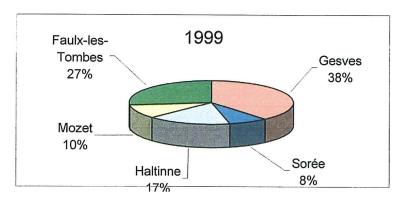


1985-1999, Entité communale de Gesves, Evolution globale de la population (données communales)

Ce schéma montre la nette tendance d'évolution démographique de la population dans l'entité communale de Gesves (+24% en 10 ans).

Ce phénomène, rare en zone rurale, est ici conforté par la fonction de zone d'habitat ("dortoir") que joue l'entité communale, par rapport aux centres urbains proches (essentiellement Namur). Cette tendance induit bien inévitablement une demande manifeste de mobilité.

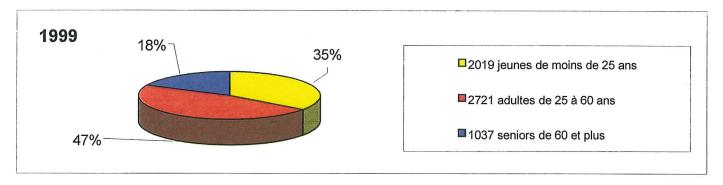
Répartition géographique de la population



1999, Entité communale de Gesves, Répartition géographique de la population (données communales)

Sans surprise, l'analyse de la répartition géographique de la population conforte les données relatives à l'urbanisation. Ainsi, on voit clairement que Gesves et Faux-les-Tombes concentrent une part importante de la population gesvoise. Cela est dû principalement à l'accessibilité aisée de ces villages (par la Chaussée de Gramptinne, notamment) et leurs fonctions de centres de commerces et services.

Répartition de la population par tranches d'âges



1999, Entité communale de Gesves, Répartition de la population par tranches d'âges (données communales)

Cette analyse par répartition d'âges montre clairement qu'une partie importante de la population est peu encline à une autonomie en matière de mobilité (principalement les 35% entre 0 et 25 ans dont 53% sont âgés de moins de 12ans ; et les 18% de seniors). Pour cette population (qui totalisent pas moins de 53% de la population totale), il y a lieu d'analyser les possibilités de déplacements tels que les réseaux piétons, cyclistes et de transports en commun.

1.2.2. Éléments socio-économiques

Portait général de la commune

Le portrait socio-économique de la commune de Gesves sera assez rapidement dressé puisque la commune a perdu une part importante de son économie locale (originellement tournée vers l'exploitation de la pierre et de l'eau) depuis la seconde guerre mondiale pour acquérir une fonction presque exclusivement résidentielle.

Gesves est sans conteste le centre commercial, administratif et de services de la commune. On y compte 3 écoles maternelles et primaires, les services communaux, des banques, des services aux personnes (coiffeurs, institut de beauté, etc.), etc. Notons également la présence de l'École provinciale d'Équitation qui attire un public important principalement lors des activités (notamment en août et en février).

Cette fonction centrale de petit centre sous-régional devra jouer un rôle important quant à l'accessibilité générale (notamment à pied, à vélo et en transports en commun) et la capacité de stationnement, notamment.

Deuxième centre important, **Faux-les-Tombes** offre également quelques commerces et services ainsi qu'une école communale. Zone de passage et de carrefour du fonds de la vallée du Samson, le village est devenu, au fils du temps, une importante zone résidentielle où les fonctions commerciales et de services pourraient encore se développer.

Les **autres villages** (Mozet, Goyet, Strud, Haltinne, Haut-Bois et Sorée) sont des villages où l'activité commerciale et de services est très limitée, voire inexistante. Notons simplement la présence d'une école à Sorée et de quelques salles des fêtes qui peuvent générer, occasionnellement, des déplacements.

Un aspect particulier : l'agriculture

Bien qu'encore très présente spatialement, l'agriculture est en perpétuelle régression dans l'entité communale. Au 15 mai 1996, le nombre d'exploitants n'était plus que de 68 pour 107

13

en 1984 (diminution de 36%). Ils exploitent toutefois encore 3015 hectares suivant des types d'exploitations très variables allant de l'élevage bovin et ovin à la culture céréalière.

En outre, les exploitations sylvicoles ne sont pas très nombreuses. On compte encore 3 menuiseries dont une de plus de 20 personnes, toutes situées à Faux-les-Tombes. Un seul exploitant forestier travaille encore sur le territoire communal.

Ce bref inventaire montre donc la nécessité de tenir compte de ce type d'activité dans le cadre de la mobilité communale, en particulier lors de transports spécifiques (maïs, betteraves, etc.)

• Un aspect particulier : le tourisme

Le tourisme est un élément important de l'activité locale même si, selon certains, il est encore sous-exploité.

Outre les nombreux gîtes qui se sont installés, la commune compte également le centre hôtelier de la Pichelotte (environ 60 chambres), le Village Vert (200 lits), le château des Guides de Belgique (140 lits) et le Camping de Jausse (310 emplacements).

Au niveau des sites, la Vallée du Samson et en particulier le village de Mozet (« Un des plus beaux villages de Wallonie ») et celui des grottes préhistoriques de Goyet (environ 25.000 visiteurs par an) attirent les touristes mais également de nombreux promeneurs régionaux (venant de Namur, notamment).

Comme on le voit, à l'exception de quelques concentrations d'hébergement, la Commune de Gesves offre plutôt un tourisme diffus qui peut toutefois générer des besoins, des demandes et des problèmes en matière de mobilité tels que le stationnement (abords des grottes, dans le village de Mozet, etc.), des circuits piétons et cyclistes bien développés et sûrs, etc.

1.2.3. Forces et faiblesses du cadre humain

Les forces

- Une population en constante évolution.
- Une commune essentiellement résidentielle où l'économie est peu importante.
- Une bonne répartition spatio-démographique entre les villages de Gesves et Faux-les-Tombes et les autres entités.

Les faiblesses

- Une part importante de la population peu autonome en matière de déplacement (53% de la population a moins de 25 ans ou plus de 60 ans).
- Une fonction agricole encore importante spatialement et qui peuvent générer donc des problèmes spécifiques en termes de déplacements.
- Un fonction touristique en développement qui peut impliquer des besoins particuliers essentiellement au niveau de l'accessibilité et du stationnement.

Chapitre 2. Cadre de la mobilité

2.1. Mobilité générale

2.1.1. Comportements modaux

Il s'agit de pouvoir identifier les comportements de la population gesvoise en matière de mobilité. Ces données sont identifiables via, notamment, les informations fournies par le recensement statistique de 1991, collecté par l'INS. Ces données datant d'une dizaine d'années, celles-ci doivent donc être prises avec précaution et ne sont qu'illustratives des tendances de mobilité.

2.1.1.1. Les véhicules

Le recensement de la population à permis d'identifier la possession des véhicules en 1991.

Les données s'articulent comme suit :

Type de véhicule	0 véh	0 véhicule		icule	2 véhicules et +	
Bicyclette	487	60, 8%	133	16,6%	181	22,6%
Cyclomoteur	698	87,1%	98	12,5%	5	0,4%
Motocyclette	767	95,8%	30	3,8%	4	0,4%
Automobile	92	11,5%	524	65,4%	185	23,1%

1991, Entité communale de Gesves, Nombre et pourcentage de ménages possédant un véhicule (données INS)

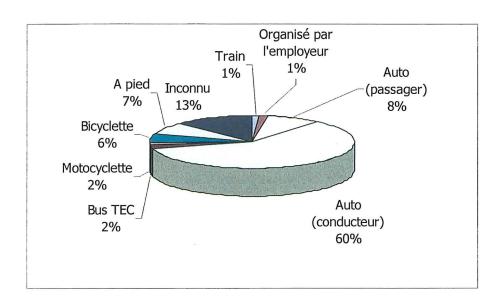
Le tableau ci-dessous démontre bien la prédominance des ménages gesvois à posséder au moins un véhicule automobile. Il toutefois important de constater que **11,5%** de ménages ne possédaient pas du tout de voiture en 1991 (pour 14% en Région wallonne).

Enfin, notons que le potentiel de développement des déplacements cyclables existent puisque 16,6% des ménages possèdent au moins un véhicule. Ils sont 22,6% a en avoir deux et plus. Soit 39,2% de la population locale pourraient utiliser le vélo pour les déplacements de proximité ou de loisirs.

2.1.1.2. Les déplacements domicile - travail

Les déplacements domicile-travail forment un part non négligeable des déplacements. Nous allons donc essayer de les identifier au départ des données du recensement de la population de 1991.

Modes de déplacement

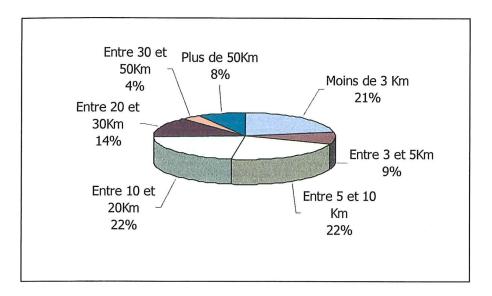


1991, Entité communale de Gesves, Répartition des modes de déplacement pour la population active occupée pour les déplacements domicile-travail (données INS).

Ce schéma montre bien la prédominance de l'automobile pour les déplacements domiciletravail puisque 68% des déplacements s'effectuent en voiture (60% comme conducteur et 8% comme passager). Ce pourcentage est supérieur à celui de la Wallonie (64%), cela s'expliquant notamment par l'isolement rural conforté d'ailleurs par un très faible taux d'utilisation des transports en commun.

Enfin, la marche à pied et le vélo couvrent tout de même 15% des modes de déplacement utilisés. Une donnée importante dont il faudra tenir compte pour les politiques communales de mobilité.

Distances de déplacement



1991, Entité communale de Gesves, Pourcentage des distances de trajets des déplacements domicile-travail de la population active occupée (données INS).

On constate un fort pourcentage de trajets domicile-travail inférieurs à 5Km (30% dont 21% inférieurs à 3Km) permettant des déplacements avec d'autres modes que la voiture (marche et vélo notamment). Une proportion importante de trajets (36%) sont compris entre 10 et 30Km et correspondent certainement aux navettes vers Namur et la vallée mosane, pôles importants d'emplois.

2.1.1.3. Les déplacements domicile - école

Ces données sont présentées dans les résultats de l'enquête menée auprès des élèves des écoles de Gesves, Faulx-les-Tombes et Sorée. (§ 2.3.2.)

2.1.2. Structure du réseau et accessibilité

2.1.2.1 Structure générale du réseau

La Commune de Gesves est desservie par un réseau de voiries régionales reprises en jaune sur la carte de présentation du réseau :

- ✓ RN 942 Leuze Namèche Gesves ;
- ✓ RN 941 Wierde Strud;
- ✓ RN 946 Natoye Sorée;
- ✓ RP 921 Ciney Andenne.

Sur lequel viennent se greffer 210 Km. de voiries communales dont émergent hiérarchiquement les chemins de grande communication repris en rouge sur la carte de présentation du réseau.

2.1.2.2. Composantes techniques du réseau

Routes régionales

- La Chaussée de Gramptinne est constituée, pratiquement sur tout son tracé, d'un pavage mosaïque posé sur une fondation légère, et recouvert par un revêtement hydrocarboné.
 Ceci explique un profil en long très peu régulier. La faible densité de poids lourds empruntant ce tracé, permet néanmoins de garder un profil en travers peu déformé.
- Dans les traversées de village, le niveau de la voirie par rapport aux seuils des habitations ne permet pas de trottoirs surélevés.
- La traversée de Goyet est étroite avec pratiquement pas de recul des habitations et donc, des zones piétonnes inexistantes ou de largeur réduite. Le tronçon hors agglomération entre le pont sur le Samson et la route de Jausse vient d'être réaménagé complètement, à la satisfaction générale.
- La traversée de Faulx est large avec des accotements confortables, mais pas de trottoirs en saillie. Ce tronçon de voirie vient d'être rénové par un enduisage.
- Le tracé à travers le bois de Gesves est sinueux et certains tronçons sont complètement dépourvus d'accotements (talus d'un côté et murets de l'autre).

- La montée vers Gesves est étroite et sans aucun accotement. Son réenduisage est prévu pour l'année prochaine.
- La traversée de Gesves est à revoir complètement, mais aucun budget ne se dégage actuellement. Il est prévu un élargissement de la chaussée jusqu'au pied du mur du château (déjà partiellement démoli) et la création d'un trottoir en emprise.
- La RN 946 entre le carrefour Thyrifays et la RP 921 n'est pas du tout adaptée au charroi actuel. Tout est à revoir : Profil déformé, largeur insuffisante, absence d'accotements et de fossés. Aucune intervention du MET n'est programmée dans un avenir immédiat.
- La RN 941 est en bon état sur tout son tracé. Elle est pratiquement partout hors zone d'habitat. Elle a une largeur suffisante et est dotée d'accotements convenables.
- La RP 921 est également en bon état et équipée d'aménagements de sécurité dans la traversée de l'agglomération de Sorée. Les riverains ne semblent pas complètement satisfaits de ces aménagements (bruit des plateaux, rapprochement des véhicules des façades du fait de la construction d'une berme centrale, maintien de vitesses élevées).

Routes communales

Une enquête sur la voirie communale est en cours. Elle consiste en l'élaboration, pour chacune des 172 rues de la Commune, d'un formulaire reprenant ses caractéristiques (Longueur, largeur, type et état du revêtement, trottoirs, accotements, reprise des eaux pluviales, contrebutage et équipements divers) suivant modèle ci-annexé.

PCM Gesves - [Rues : État]			tar an North Carlos Carlos San Albanda an an ann an an an an an an an an an a	_ 6 ×
Bichier Edition Affichage Outils Fer	nêtre ?			_ & ×
Carestine Carest	Lo = Looal; d = do corto; Ll = Lial con; t= tran d t Signiferation describe Italiano Conserver sell O d 6 curs Conserver sell Description Conserver sell Condustro Conserver sell Condustro Condustro	o		

2.1.2.3. Hiérarchie et accessibilité

Les villages de Goyet, Faulx-les-Tombes et Gesves sont desservis et reliés par la dorsale que constitue la RN 942 (Chaussée de Gramptinne), et ceux de Mozet, Strud et Haltinne par la RN 941 (Wierde – Strud).

Le village de Sorée est desservi par la RN 946 et la RP 921.

Outre ces fonctions de liaisons intervillages, les routes régionales offrent aux Gesvois une bonne accessibilité à toutes les communes et zones urbaines environnantes ainsi que au réseau routier national et international.

RN 942 ⇒ Vallée de la Meuse (Namèche) et E 40

Commune de Gesves – Plan Communal de Mobilité – Phase 1 : Etat des lieux (mai 2000).

- ⇒ Namur, la RN 4 et la E 411 via la RN 941
- ⇒ Andenne et Ohey via la RN 941
- ⇒ Andenne et Ciney via la RP 921
- ⇒ Natoye et la RN 4 via la RN 946

Les voiries communales complètent ce réseau en donnant accès à Andenne, Coutisse, Ohey et Hautbois (seul village non desservi par une route régionale).

La carte des charges de trafic met en évidence la hiérarchie des voirie et les axes de liaison privilégiés entre les villes et communes voisines, ainsi que les axes de liaison privilégiés entre villages de l'entité.

2.1.2.4. Projets en cours

- Aménagement de la rue de la Croisette avec sécurisation aux abords de l'école à Sorée
- Travaux ayant une influence sur le réseau : Construction d'un centre polyvalent à Faulx et agrandissement du hall de sport à Gesves Projet de lotissement à Mozet

2.1.3. Forces et faiblesses de la mobilité générale

Les forces

- Accessibilité aisée, via les routes régionales, aux villes et communes avoisinantes et au réseau routier national et international.
- Liaisons entre villages de l'entité assurées par des routes régionales.

Les faiblesses

- Aménagements piétons pratiquement réduits et disparates.
- Aménagements cyclables inexistants.
- Grande dépendance à l'automobile pour tous les déplacements.

Commune de Gesves - Plan Communal de Mobilité - Phase 1 : Etat des lieux (mai 2000).

Très faible utilisation des transports en commun.

2.2. Mobilité sectorielle

2.2.1. Les déplacements piétons

2.2.1.1. Les pôles générateurs de trafic piéton

Les zones commerciales, les bâtiments publics, la poste, les écoles, les infrastructures sportives, les lieux de culte et les salles de fête sont traditionnellement générateurs de trafic piéton, encore que les diverses enquêtes menées dans la commune nous montrent le peu de succès que rencontre ce mode de déplacement auprès des Gesvois.

La plupart des ces pôles sont concentrés sur Gesves et Faulx-les-Tombes, et sont principalement implantés le long de voiries à forte densité de trafic. Ils nécessiteraient des trottoirs revêtus et en saillie par rapport à la voirie. Il est constaté, de plus, sur ces zones à plus forte concentration de piétons, que le parking se fait souvent sur les accotements, les rendant ainsi impraticables.

Des sites comme le camping de Jausse, les grottes de Goyet, le Domaine de Mozet, le village vert ... génèrent en saison estivale ou occasionnellement un trafic piéton non négligeable.

2.2.1.2. Les infrastructures de déplacement pour les piétons

Les aménagements spécifiques pour piétons sont pratiquement inexistants.

On trouve dans les zones commerciales et de services, quelques tronçons de trottoirs isolés entre des zones d'accotements de largeur et traitement de surface très variables.

Les accotements en terre battue ou revêtus de gravier existent ponctuellement dans les zones d'habitat ouvert, mais sont souvent d'initiative et d'entretien privés.

Les accotements herbeux sont fréquents, mais généralement de largeur insuffisante, de profil chaotique, et peu ou pas praticables en période de végétation.

2.2.2. Les déplacements cyclables

2.2.2.1. Les pôles générateurs de trafic cyclable

Ces pôles sont les mêmes que pour les piétons avec une prépondérance pour les terrains de sport, hall de sport, écoles, local de patro.

Les diverses enquêtes ont néanmoins démontré que ce mode de déplacement n'était pas non plus très apprécié des Gesvois.

2.2.2.2. Les infrastructures de déplacement pour les cyclables

Elles sont complètement inexistantes mis à part quelques promenades balisées, mais qui ont plutôt vocation touristique ou sportive que de mobilité.

2.2.3. Les déplacements automobiles

2.2.3.1. Les charges de trafic automobile du réseau

Comptages de véhicules

Une campagne de comptage sur l'ensemble du territoire de la commune a été menée.

A ce jour, nous en sommes à 66 comptages dont le listing est repris ci-dessous. Les points de mesure au nombre de **98** ont été implantés sur les accès des différents villages de l'entité afin de :

- Déterminer la charge sur les villages ;
- Tenter de déterminer le trafic de transit ;
- Evaluer les vitesses en entrée d'agglomération.

Ces mesures ne tiennent donc pas compte des mouvements internes aux villages.

Ils ne tiennent pas compte non plus de la vocation touristique de la vallée du Samson provoquant une surcharge du réseau saisonnière ou ponctuelle.

Les résultats de ces comptages font apparaître les grandes lignes du trafic tant de transit que de liaison, et les axes privilégiés vers les villes et communes avoisinantes ou vers les villages de l'entité. Ces résultats ont été cartographiés.

La carte ci-jointe envisage 6 classes de trafic :

- < 500 véhicules/jour dans les 2 sens Teinte jaune ;</p>
- de 500 à 1000 véhicules/jour dans les 2 sens Teinte orange ;
- de 1000 à 1500 véhicules/jour dans les 2 sens Teinte verte ;
- de 1500 à 2000 véhicules/jour dans les 2 sens Teinte bleue ;
- de 2000 à 3000 véhicules/jour dans les 2 sens Teinte rouge ;
- > 3000 véhicules/jour dans les 2 sens Teinte mauve.

Un maillage coloré se dessine ainsi sur la carte de l'entité, mettant en évidence la hiérarchie de fait (par opposition à la hiérarchie légale) du réseau régional et communal, et les itinéraires préférentiels.

Notons que l'ensemble des voiries, même les régionales, sont peu chargées .

Il n'empêche que différentes voiries communales émergent et se positionnent au niveau des régionales du point de vue charge de trafic. Ces voies communales ont évidemment des caractéristiques géométriques, dimensionnelles et environnementales très différentes du réseau régional, et donc une certaine inadéquation à subir ce volume de circulation.

Hiérarchie de fait

La chaussée la plus chargée en trafic de toute l'entité est la RN 941 sur son tracé entre Wierde et la vallée du Samson. Elle supporte 3750 véh/j. entre Mozet et Wierde, et 3230 véh/j. entre Mozet et la vallée du Samson et assure la liaison entre l'entité de Gesves et l'agglomération de Namur ainsi que l'accès vers le réseau routier national.

L'axe structurant reste bien évidemment la chaussée de Gramptinne avec 1800 véh/j. à hauteur de Goyet, 3500 véh/j. à la scierie (route de Jausse) , 1600 véh/j. à l'entrée de Faulx et 2000 véh/j. à l'entrée de Gesves, pour redescendre à 750 véh/j. après la traversée de Gesves.

Un autre axe important est constitué par la RP 921 Ciney-Andenne avec 2760 véh/j. dans la traversée de Sorée (presque essentiellement du transit), associé à la RN 946 Natoye-Sorée supportant 1750 véh/j. Ces chiffres sont légèrement faussés du fait que lors des comptages la RP était barrée à hauteur de Ohey pour raison de travaux.

Ensuite s'imposent diverses voiries communales :

- Rues de Jausse et du Commerce à Faulx-les-Tombes (1468 véh/j.)
- Rue d'Andenne (dans la traversée du village) à Faulx-les-Tombes (1409 véh/j.)
- Rue de l'Abbaye à Faulx-les-Tombes (1016 véh/j.)
- Rues de Brionsart et de Reppe à Gesves (1278 véh/j.)
- Rues de Sierpont et de Space à Gesves (1152 véh/j.)
- Rue Borsu (2060 véh/j.) et rue Maubry (2330 véh/j.) à Sorée. <u>Pour ces 2 voiries les chiffres sont également faussés du fait des travaux en cours à Ohey au moment des comptages.</u>
- Rues du Centre et Sur la forêt à Sorée (1308 véh/j.)

Les autres voiries supportent moins de 1000 véh/j.

Tableau reprenant les villages, lieux, sens et dates des comptages de trafic

Ν°	Code	Section	Rue	Lieu	Sens	Début	Fin
1	MO 1.1	Mozet	rue des 2 chênes	Panneau agglo.	IN	18/03/00 0.0	21/03/00 24.0
2	MO 1.2	Mozet	rue des 2 chênes	Panneau agglo.	ОИТ	18/03/00 0.0	21/03/00 24.0
3	MO 2.1	Mozet	rue de Loyers	Panneau agglo.	IN	18/03/00 0.0	21/03/00 24.0
4	MO 2.2	Mozet	rue de Loyers	Panneau agglo.	оит	18/03/00 0.0	21/03/00 24.0

5	MO 3.1	Mozet	La Navêre	Panneau agglo.	IN	18/03/00 0.0	21/03/00 24.0
6	MO 3.2	Mozet	La Navêre	Panneau agglo.	ОИТ	18/03/00 0.0	21/03/00 24.0
7	GO 1.1	Mozet	ch. Gramptinne	Panneau agglo	IN	23/03/00 0.0	26/03/00 24.0
8	GO 1.2	Mozet	ch. Gramptinne	Panneau agglo	ОUТ	23/03/00 0.0	26/03/00 24.0
9	GO 2.1	Mozet	r. de Strouvia	Panneau agglo	IN	23/03/00 0.0	26/03/00 24.0
10	GO 2.2	Mozet	r. de Strouvia	Panneau agglo	OUT	23/03/00 0.0	26/03/00 24.0
11	GO 3.1	Mozet	ch. Gramptinne	Arrêt bus	IN	23/03/00 0.0	26/03/00 24.0
12	GO 3.2	Mozet	ch. Gramptinne	Arrêt bus	OUT	23/03/00 0.0	26/03/00 24.0
13	LT 1.1	Faulx	rte. de Jausse	avt. Place	IN	28/03/00 0.0	29/03/00 24.0
14	LT 1.2	Faulx	rte. de Jausse	avt. Place	оит	28/03/00 0.0	29/03/00 24.0
15	LT 2.1	Faulx	rte d'Andenne	toit bleu	IN	28/03/00 0.0	29/03/00 24.0
16	LT 2.2	Faulx	rte d'Andenne	toit bleu	OUT	28/03/00 0.0	29/03/00 24.0
17	LT 3.1	Faulx	rue de Gesves	Arrêt bus	IN	28/03/00 0.0	29/03/00 24.0
18	LT 3.2	Faulx	rue de Gesves	Arrêt bus	ОИТ	28/03/00 0.0	29/03/00 24.0
19	FX1.1	Faulx	Ch. Gramptinne	Panneau agglo	IN	31/03/00 0.0	03/04/00 24.0
20	FX 1.2	Faulx	Ch. Gramptinne	Panneau agglo	OUT	31/03/00 0.0	03/04/00 24.0
21	FX 2.1	Faulx	Ch. Gramptinne	Maison n° 107	IN	31/03/00 0.0	03/04/00 24.0
22	FX 2.2	Faulx	Ch. Gramptinne	Maison n° 107	ОИТ	31/03/00 0.0	03/04/00 24.0
23	FX 3.1	Faulx	R. de l'abbaye	Abbaye	IN	31/03/00 0.0	03/04/00 24.0
24	FX 3.2	Faulx	R. de l'abbaye	Abbaye	OUT	31/03/00 0.0	03/04/00 24.0
25	ST 1.1	Haltinne	R. de Goyet	Panneau agglo	IN	05/04/00 0.0	06/04/00 24.0
26	ST 1.2	Haltinne	R. de Goyet	Panneau agglo	оит	05/04/00 0.0	06/04/00 24.0
27	ST 2.1	Haltinne	R. de Strud	Panneau agglo	IN	05/04/00 0.0	06/04/00 24.0
28	ST 2.2	Haltinne	R. de Strud	Panneau agglo	ОИТ	05/04/00 0.0	06/04/00 24.0
29	ST 3.1	Haltinne	R. de Labas	Arrêt bus	IN	05/04/00 0.0	06/04/00 24.0
30	ST 3.2	Haltinne	R. de Labas	Arrêt bus	оит	05/04/00 0.0	06/04/00 24.0

Commune de Gesves – Plan Communal de Mobilité – Phase 1 : Etat des lieux (mai 2000).

31	ST 4.1	Haltinne	R. de Haltinne	Panneau agglo	IN	8/04/00 0.0	11/04/00 24.0
32	ST 4.2	Haltinne	R. de Haltinne	Panneau agglo	оит	8/04/00 0.0	11/04/00 24.0
33	ST 5.1	Haltinne	R. de Strud	Panneau agglo	IN	8/04/00 0.0	11/04/00 24.0
34	ST 5.2	Haltinne	R. de Strud	Panneau agglo	OUT	8/04/00 0.0	11/04/00 24.0
35	ST 6.1	Haltinne	R. de Bonneville	Panneau agglo	IN	8/04/00 0.0	11/04/00 24.0
36	ST 6.2	Haltinne	R. de Bonneville	Panneau agglo	оит	8/04/00 0.0	11/04/00 24.0
37	HB 1.1	Haltinne	R. de Brionsart	Panneau agglo	IN	13/04/00 0.0	16/04/00 24.0
38	HB 1.2	Haltinne	R. de Brionsart	Panneau agglo	ОИТ	13/04/00 0.0	16/04/00 24.0
39	HB 2.1	Haltinne	R. des Hautes Arches	Panneau agglo	IN	13/04/00 0.0	16/04/00 24.0
40	HB 2.2	Haltinne	R. des Hautes Arches	Panneau agglo	оит	13/04/00 0.0	16/04/00 24.0
41	HB 3.1	Haltinne	R. du Chaumont	Panneau agglo	IN	13/04/00 0.0	16/04/00 24.0
42	HB 3.2	Haltinne	R. du Chaumont	Panneau agglo	ОИТ	13/04/00 0.0	16/04/00 24.0
43	HB 4.1	Haltinne	R. de Reppe	Panneau agglo Ohey	IN	18/04/00 0.0	19/04/00 24.0
44	HB 4.2	Haltinne	R. de Reppe	Panneau agglo Ohey	OUT	18/04/00 0.0	19/04/00 24.0
45	HB 5.1	Haltinne	R. des Basses arches	Panneau agglo	IN	18/04/00 0.0	19/04/00 24.0
46	HB 5.2	Haltinne	R. des Basses arches	Panneau agglo	оит	18/04/00 0.0	19/04/00 24.0
47	HB 6.1	Haltinne	R. de Labas	Panneau agglo	IN	18/04/00 0.0	19/04/00 24.0
48	HB 6.2	Haltinne	R. de Labas	Panneau agglo	ОИТ	18/04/00 0.0	18/04/00 24.0
49	GE 1.1	Gesves	Ch. de Gramptinne	Panneau agglo	IN	22/04/00 0.0	26/04/00 24.0
50	GE 1.2	Gesves	Ch. de Gramptinne	Panneau agglo	OUT	22/04/00 0.0	26/04/00 24.0
51	GE 2.1	Gesves	Pourain	Panneau agglo	IN	22/04/00 0.0	26/04/00 24.0
52	GE 2.2	Gesves	Pourain	Panneau agglo	OUT	22/04/00 0.0	26/04/00 24.0
53	GE 3.1	Gesves	Ch. de Gramptinne	Panneau agglo	IN	22/04/00 0.0	26/04/00 24.0
54	GE 3.2	Gesves	Ch. de Gramptinne	Panneau agglo	OUT	22/04/00 0.0	26/04/00 24.0
55	GE 4.1	Gesves	R. de Space	Panneau 70	IN	28/04/00 0.0	02/05/00 24.0
56	GE 4.2	Gesves	R. de Space	Panneau 70	ОИТ	28/04/00 0.0	02/05/00 24.0

Commune de Gesves – Plan Communal de Mobilité – Phase 1 : Etat des lieux (mai 2000).

57	GE 5.1	Gesves	R. du pont d'Aoust	Entrée rue	IN	28/04/00 0.0	02/05/00 24.0
58	GE 5.2	Gesves	R. du pont d'Aoust	Entrée rue	оит	28/04/00 0.0	02/05/00 24.0
59	GE 6.1	Gesves	R. de Brionsart	N° 28	IN	28/04/00 0.0	02/05/00 24.0
60	GE 6.2	Gesves	R. de Brionsart	N° 28	оит	28/04/00 0.0	02/05/00 24.0
61	SO 1.1	Sorée	R. Monty	Panneau agglo	IN	04/05/00 0.0	08/05/00 0.0
62	SO 1.2	Sorée	R. Monty	Panneau agglo	ОUТ	04/05/00 0.0	08/05/00 0.0
63	SO 2.1	Sorée	R. Monty	Panneau agglo	IN	04/05/00 0.0	08/05/00 0.0
64	SO 2.2	Sorée	R. Monty	Panneau agglo	оит	04/05/00 0.0	08/05/00 0.0
65	SO 3.1	Sorée	R. de Maubry	Panneau agglo	IN	04/05/00 0.0	08/05/00 0.0
66	SO 3.2	Sorée	R. de Maubry	Panneau agglo	ОИТ	04/05/00 0.0	08/05/00 0.0
67	GE 7.1	Gesves	Ch. de Gramptinne	Arrêt de bus	IN	09/05/00 0.0	11/05/00 0.0
68	GE 7.2	Gesves	Ch. de Gramptinne	Arrêt de bus	ОИТ	09/05/00 0.0	11/05/00 0.0
69	GE 8.1	Gesves	R. les Fonds	Maison N°8	IN	09/05/00 0.0	11/05/00 0.0
70	GE 8.2	Gesves	R. les Fonds	Maison N°8	ОИТ	09/05/00 0.0	11/05/00 0.0
71	GE 9.1	Gesves	R. des carrières	Station épuration	IN	09/05/00 0.0	11/05/00 0.0
72	GE 9.2	Gesves	R. des carrières	Station épuration	ОИТ	09/05/00 0.0	11/05/00 0.0
73	MO 4.1	Mozet	Rte. de Wierde	Avt. Mozet	IN	12/05/00 0.0	16/05/00 0.0
74	MO 4.2	Mozet	Rte. de Wierde	Avt. Mozet	OUT	12/05/00 0.0	16/05/00 0.0
75	MO 5.1	Mozet	Rte. de Wierde	Après Mozet	IN	12/05/00 0.0	16/05/00 0.0
76	MO 5.2	Mozet	Rte. de Wierde	Après Mozet	оит	12/05/00 0.0	16/05/00 0.0
77	MO 6.1	Mozet	Ch. de Gramptinne	Panneau Faulx	IN	12/05/00 0.0	16/05/00 0.0
78	MO 6.2	Mozet	Ch. de Gramptinne	Panneau Faulx	оит	12/05/00 0.0	16/05/00 0.0
79	FX 4.1	Faulx	R. Courrière	Panneau agglo	IN	17/05/00 0.0	19/05/00 0.0
80	FX 4.2	Faulx	R. Courrière	Panneau agglo	OUT	17/05/00 0.0	19/05/00 0.0
81	FX 5.1	Faulx	La Goyette	Panneau rte.glissante	IN	17/05/00 0.0	19/05/00 0.0
82	FX 5.2	Faulx	La Goyette	Panneau rte.glissante	оит	17/05/00 0.0	19/05/00 0.0

Commune de Gesves – Plan Communal de Mobilité – Phase 1 : Etat des lieux (mai 2000).

83	FX 6.1	Faulx	Rte. Courrière	Entrée rue	IN	20/05/00 0.0	24/05/00 0.0
84	FX 6.2	Faulx	Rte. Courrière	Entrée rue	ОИТ	20/05/00 0.0	24/05/00 0.0
85	GE 10.1	Gesves	Rte. Sorinne	Entrée rue	IN	20/05/00 0.0	24/05/00 0.0
86	GE 10.2	Gesves	Rte. Sorinne	Entrée rue	ОИТ	20/05/00 0.0	24/05/00 0.0
87	GE 11.1	Gesves	Baty Pire	Entrée rue	IN	25/05/00 0.0	29/05/00 0.0
88	GE 11.2	Gesves	Baty Pire	Entrée rue	OUT	25/05/00 0.0	29/05/00 0.0
89	GE 12.1	Gesves	Ry del Vau	Entrée rue	IN	25/05/00 0.0	29/05/00 0.0
90	GE 12.2	Gesves	Ry del Vau	Entrée rue	ОИТ	25/05/00 0.0	29/05/00 0.0
91	SO 4.1	Sorée	Sur la Forêt	Avt. Entreprise agricole	IN	30/05/00 0.0	02/06/00 0.0
92	SO 4.2	Sorée	Sur la Forêt	Avt. Entreprise agricole	ОИТ	30/05/00 0.0	02/06/00 0.0
93	SO 5.1	Sorée	R. du Rond Bois	Face cimetière	IN	30/05/00 0.0	02/06/00 0.0
94	SO 5.2	Sorée	R. du Rond Bois	Face cimetière	ОИТ	30/05/00 0.0	02/06/00 0.0
95	SO 6.1	Sorée	Francesse	entre 2 carrefours	IN	03/06/00 0.0	07/06/00 0.0
96	SO 6.2	Sorée	Francesse	entre 2 carrefours	OUT	03/06/00 0.0	07/06/00 0.0
97	SO 7.1	Sorée	R. de Borsu	Entrée rue	IN	03/06/00 0.0	07/06/00 0.0
98	SO 7.2	Sorée	R. de Borsu	Entrée rue	OUT	03/06/00 0.0	07/06/00 0.0

2.2.3.2. L'organisation de la circulation automobile

Tous les villages de l'entité sont agglomérés et la vitesse y est donc limitée à 50 Km/h.

La rue du Moulin à Gesves a le statut de zone 30 et est aménagée à cet effet.

Les abords des écoles primaires de Gesves et Faulx ont été aménagés dans le cadre de l'action de sécurisation des abords des écoles de la Région Wallonne. L'aménagement des abords des écoles de Sorée devrait être réalisé dans le courant de l'année 2001.

Des aménagements de sécurité ont été mis en place sur la rue Fau Saint Anne et devant la maison communale à Gesves, ainsi que sur la RP 921 dans la traversée de Sorée.

A l'exception de la rue Fau Sainte Anne (travaux datant de 1999), tous les plateaux établis sur le territoire de la commune sont non conformes à l'A.R. d'octobre 1998 et devraient donc être modifiés au plus tard pour novembre 2001.

2.2.3.3. La sécurité routière

• Insécurité objective

- Accidents de roulage

Nous avons répertorié pour la période 1995 – 1999, tous les accidents avec dommages corporels sur base des documents MET, gendarmerie et police communale. Ils apparaissent sous forme de cercles rouges (concentriques dans le cas de plusieurs accidents) lorsque la source est le MET ou la gendarmerie, et de cercles mauves lorsque la source est la police communale.

En outre sont cartographiés les accidents mettant en cause piéton, cycliste ou motard :

- 1 piéton au carrefour du chemin d'Arville avec la chaussée de Gramptinne
- 3 motards au carrefour du Bois Planté avec la chaussée de Gramptinne
- 1 cycliste chaussée de Gramptinne dans la traversée du bois de Gesves
- 1 motard chaussée de Gramptinne dans la traversée du bois de Gesves

Les points noirs apparents sont les suivants :

- Carrefour du chemin d'Arville avec la chaussée de Gramptinne (2 accidents).
- Carrefour de la rue A. Morin avec la chaussée de Gramptinne (2 accidents).
- Carrefour du Bois Planté avec la chaussée de Gramptinne (6 accidents).
- Carrefour Thirifays (5 accidents).
- RN 921 à l'entrée de Sorée (4 accidents).

Commune de Gesves - Plan Communal de Mobilité - Phase 1 : Etat des lieux (mai 2000).

- RN 941 à la BK 5 – accès ferme (2 accidents).

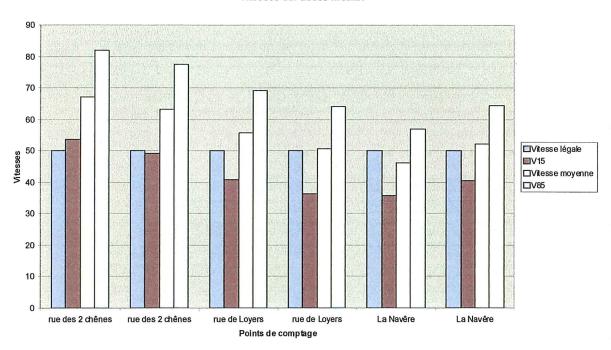
Les WE de beau temps, la vallée du Samson est envahie par des motos en grand nombre et roulant à vive allure. Il s'agit essentiellement d'un trafic de transit pour éviter la N4 et profiter du cadre de la vallée. Ce phénomène n'est pas chiffré mais il est bien réel.

Vitesses de roulage

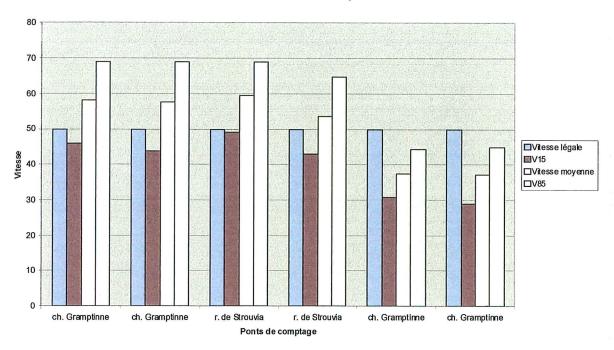
Lors des comptages sur les accès de village, nous avons également enregistré les vitesses des véhicules.

Les graphiques suivants mettent en évidence ces vitesses. Ils font apparaître la vitesse légale, la V15 (vitesse en deçà de laquelle circulent 15% des véhicules), la vitesse moyenne de l'ensemble des véhicules, la V85 (vitesse en deçà de laquelle circulent 85% des véhicules).

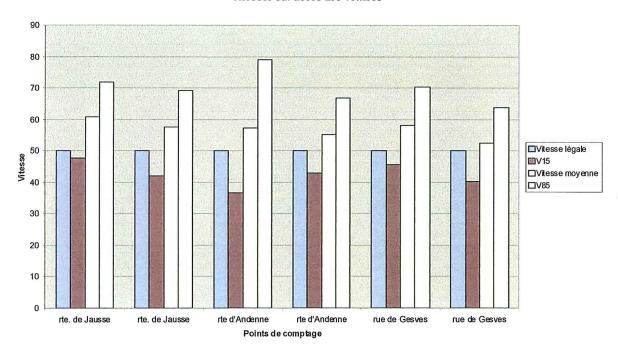
Vitesses sur accès MOZET



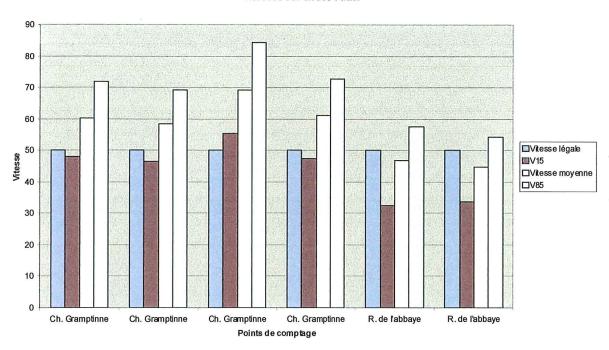
Vitesses sur accès Goyet



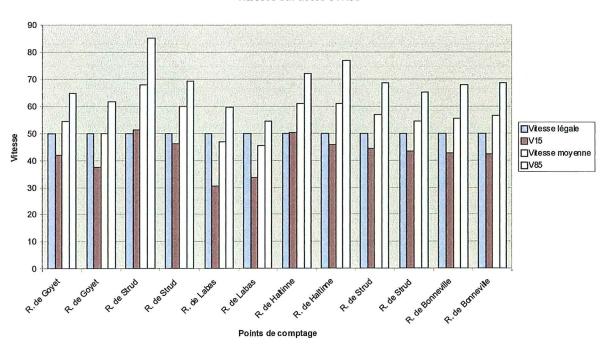
Vitesses sur accès Les Tombes



Vitesses sur accès Faulx

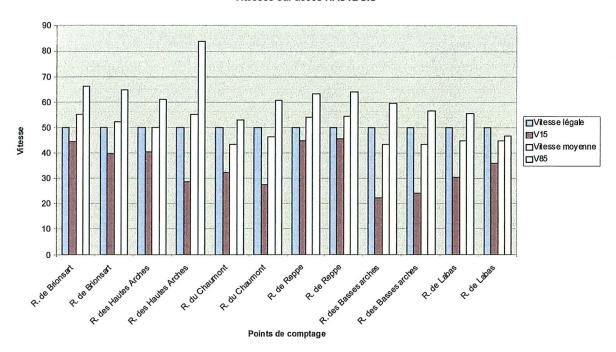


Vitesses sur accès STRUD

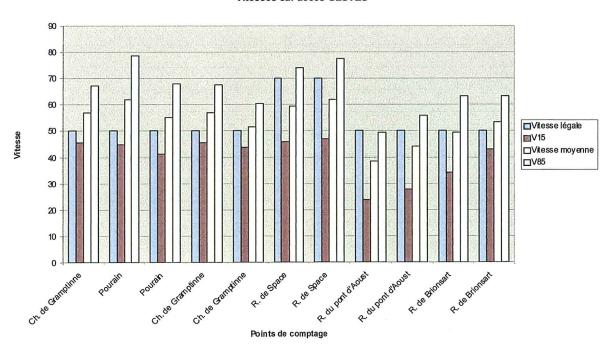


Commune de Gesves – Plan Communal de Mobilité – Phase 1 : Etat des lieux (mai 2000).

Vitesses sur accès HAUTBOIS

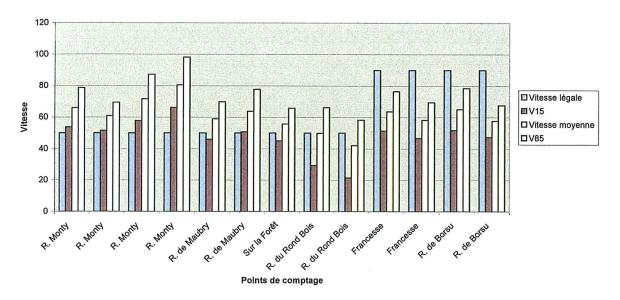


Vitesses sur accès GESVES



Commune de Gesves – Plan Communal de Mobilité – Phase 1 : Etat des lieux (mai 2000).

Vitesse sur accès SOREE



Partout, la vitesse légale généralement de 50 Km/h. est largement dépassée.

Les zones où les 50 Km/h. sont plus ou moins respecté résultent d'une particularité du tracé (pont sur le Samson à Goyet par exemple).

Les vitesses d'entrée ou de sortie des villages sont nettement trop élevées et rien n'empêche que les vitesses de traversée soient similaires.

Ce n'est pas un phénomène réservé à la chaussée de Gramptinne puisque les résultats sur les routes communales sont identiques.

La majeure partie des voiries est située en rase campagne ou en zone de forêt, et le passage en zone agglomérée se fait brutalement et sans que rien ne signale le changement du contexte de la voirie.

Insécurité subjective

Nous avons cartographiés toutes les plaintes adressées par les habitants à la commission de sécurité routière, ainsi que toutes les remarques émises lors de la consultation de la population au travers des enquêtes « associations », « personnel communal » et « écoliers ».

Les rues posant problème sont tracées en vert sur la carte de sécurité, alors que les carrefours posant problème sont signalés par un triangle de teinte verte.

2.2.3.4. Les poids lourds

Le tableau ci-dessous reprend pour une partie des points de comptage la répartition entre véhicules privés (<5,20 m.), véhicules commerciaux légers (5,20 à 10,10 m.) et poids lourds (>10,10 m.)

La proportion de poids lourds dépasse rarement les 2% du trafic total. Ce qui représente une charge faible.

Code	Section	Rue	Lieu	%Véh.ind.	%Véh.moy.	%Véh.lourds
MO 1.1	Mozet	rue des 2 chênes	Panneau agglo.	89,6%	7,8%	2,6%
MO 1.2	Mozet	rue des 2 chênes	Panneau agglo.	87,7%	9,9%	2,5%
MO 2.2	Mozet	rue de Loyers	Panneau agglo.	87,7%	9,6%	2,7%
GO 2.1	Mozet	r. de Strouvia	Panneau agglo	91,8%	7,2%	1,0%
GO 3.1	Mozet	ch. Gramptinne	Arrêt bus	87,8%	10,4%	1,8%
GO 3.2	Mozet	ch. Gramptinne	Arrêt bus	91,6%	6,7%	1,7%
LT 2.2	Faulx	rte d'Andenne	toit bleu	89,6%	8,7%	1,8%
LT 3.1	Faulx	rue de Gesves	Arrêt bus	90,0%	8,0%	2,0%
LT 3.2	Faulx	rue de Gesves	Arrêt bus	93,5%	4,8%	1,8%
FX1.1	Faulx	Ch. Gramptinne	Panneau agglo	90,8%	7,7%	1,6%
FX 1.2	Faulx	Ch. Gramptinne	Panneau agglo	88,5%	10,0%	1,5%
FX 3.2	Faulx	R. de l'abbaye	Abbaye	94,4%	4,1%	1,5%
ST 1.1	Haltinne	R. de Goyet	Panneau agglo	87,7%	10,5%	1,7%
ST 3.2	Haltinne	R. de Labas	Arrêt bus	91,5%	6,6%	1,9%

ST 4.1	Haltinne	R. de Haltinne	Panneau agglo	92,7%	5,8%	1,5%
ST 4.2	Haltinne	R. de Haltinne	Panneau agglo	91,7%	7,4%	0,9%
ST 6.2	Haltinne	R. de Bonneville	Panneau agglo	89,0%	7,0%	4,0%
HB 1.1	Haltinne	R. de Brionsart	Panneau agglo	86,4%	11,6%	2,0%
HB 1.2	Haltinne	R. de Brionsart	Panneau agglo	91,0%	7,8%	1,2%
HB 3.1	Haltinne	R. du Chaumont	Panneau agglo	94,2%	2,9%	2,9%
HB 4.1	Haltinne	R. de Reppe	Panneau agglo Ohey	87,5%	8,4%	4,1%
HB 4.2	Haltinne	R. de Reppe	Panneau agglo Ohey	90,4%	6,4%	3,2%
HB 6.2	Haltinne	R. de Labas	Panneau agglo	83,7%	14,7%	1,6%
GE 1.1	Gesves	Ch. de Gramptinne	Panneau agglo	91,0%	7,8%	1,3%
GE 1.2	Gesves	Ch. de Gramptinne	Panneau agglo	90,6%	7,8%	1,6%
GE 3.2	Gesves	Ch. de Gramptinne	Panneau agglo	90,8%	5,3%	3,9%
GE 4.1	Gesves	R. de Space	Panneau 70	92,2%	6,4%	1,4%
GE 4.2	Gesves	R. de Space	Panneau 70	89,1%	9,1%	1,8%
GE 6.2	Gesves	R. de Brionsart	N° 28	90,9%	5,6%	3,5%
SO 1.1	Sorée	R. Monty	Panneau agglo	83,4%	14,6%	2,0%
SO 1.2	Sorée	R. Monty	Panneau agglo	89,3%	9,1%	1,6%
SO 3.2	Sorée	R. de Maubry	Panneau agglo	91,0%	6,8%	2,2%
GE 7.1	Gesves	Ch. de Gramptinne	Arrêt de bus	87,8%	10,3%	1,9%
GE 7.2	Gesves	Ch. de Gramptinne	Arrêt de bus	89,3%	8,8%	1,8%
GE 9.2	Gesves	R. des carrières	Station épuration	92,7%	5,6%	1,7%
MO 4.1	Mozet	Rte. de Wierde	Avt. Mozet	92,6%	6,5%	1,0%
MO 4.2	Mozet	Rte. de Wierde	Avt. Mozet	92,7%	6,4%	0,9%
MO 6.2	Mozet	Ch. de Gramptinne	Panneau Faulx	88,4%	9,0%	2,6%
FX 4.1	Faulx	R. Courrière	Panneau agglo	91,8%	6,6%	1,6%
FX 4.2	Faulx	R. Courrière	Panneau agglo	94,2%	5,1%	0,7%

Commune de Gesves – Plan Communal de Mobilité – Phase 1 : Etat des lieux (mai 2000).

FX 5.2	Faulx	La Goyette	Panneau rte.glissante	91,7%	4,4%	3,8%
FX 6.1	Faulx	Rte. Courrière	Entrée rue	88,1%	10,5%	1,4%
FX 6.2	Faulx	Rte. Courrière	Entrée rue	91,6%	7,3%	1,1%
GE 10.2	Gesves	Rte. Sorinne	Entrée rue	93,2%	5,3%	1,4%
GE 11.1	Gesves	Baty Pire	Entrée rue	94,6%	4,8%	0,7%
GE 11.2	Gesves	Baty Pire	Entrée rue	89,7%	9,1%	1,2%
GE 12.2	Gesves	Ry del Vau	Entrée rue	94,4%	4,3%	1,3%
SO 4.1	Sorée	Sur la Forêt	Avt. Entreprise agricole	89,2%	8,7%	2,1%
SO 4.2	Sorée	Sur la Forêt	Avt. Entreprise agricole	88,3%	9,8%	1,9%
SO 6.1	Sorée	Francesse	entre 2 carrefours	89,8%	8,4%	1,8%
SO 6.2	Sorée	Francesse	entre 2 carrefours	91,5%	6,9%	1,6%

2.2.4. Les déplacements des transports en commun

2.2.4.1. Le chemin de fer

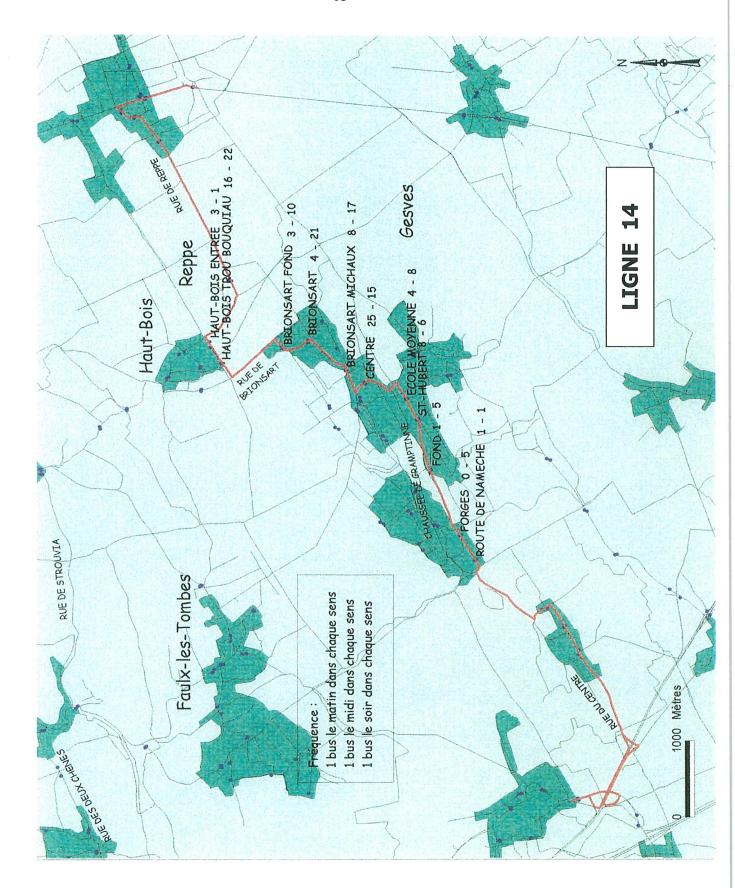
Les gares de Assesse et Courrière, éventuellement Andenne, sont utilisées par les gesvois, mais ces gares sont peu ou pas desservies par les bus au départ de Gesves et donc d'accès difficile si ce n'est en voiture.

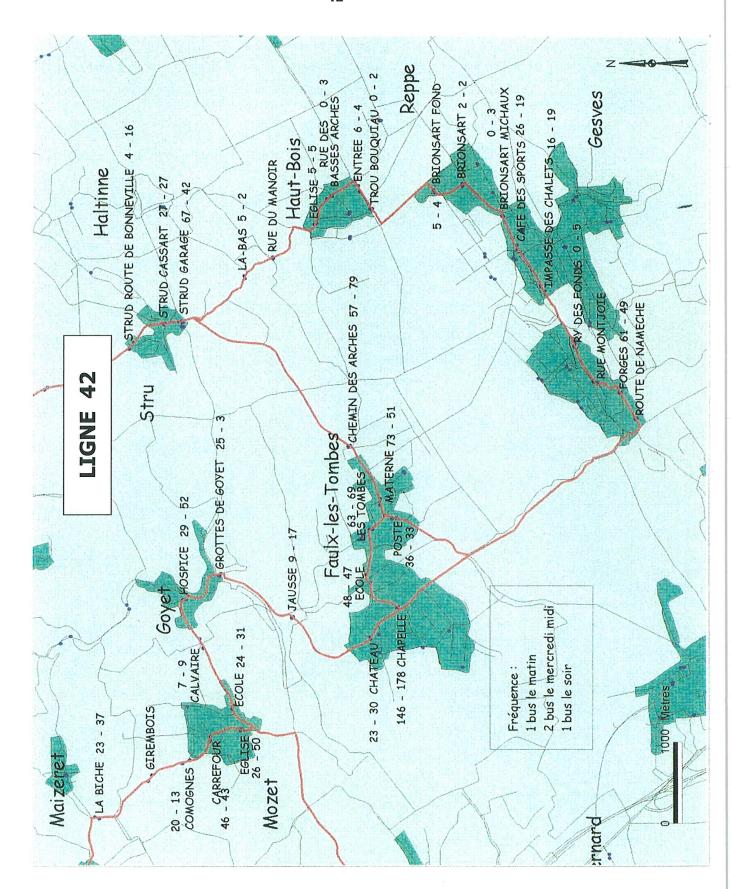
2.2.4.2. Les bus TEC

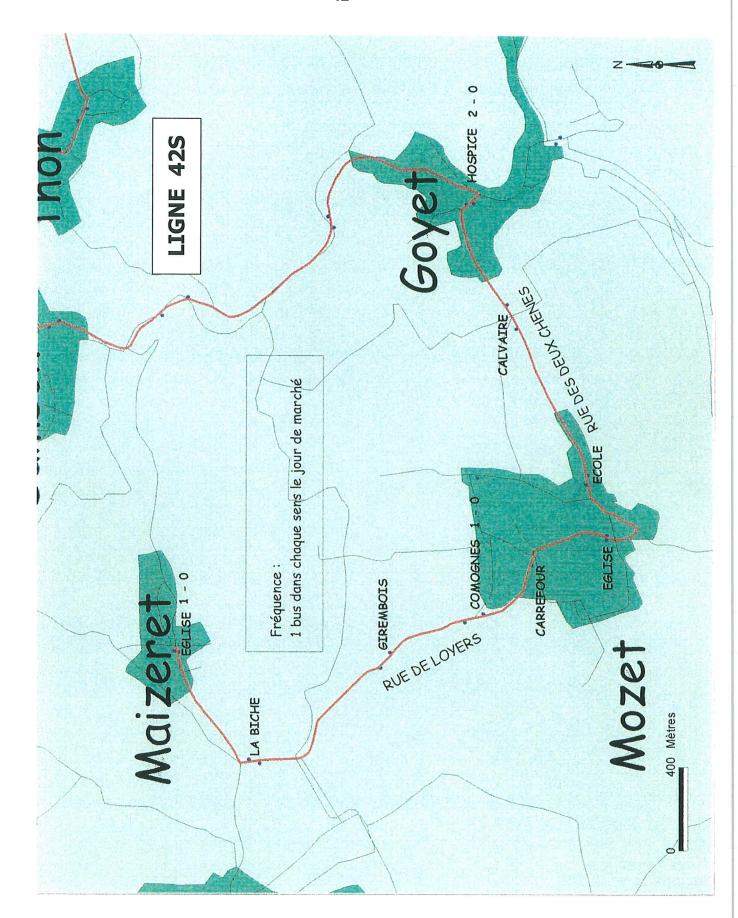
Mis à part un bus circulant dans les 2 sens, une fois par semaine, à destination du marché d'Andenne, la clientèle visée par le TEC est essentiellement scolaire.

L'éparpillement de l' habitat et des arguments économiques sont avancés pour justifier cet état de fait.

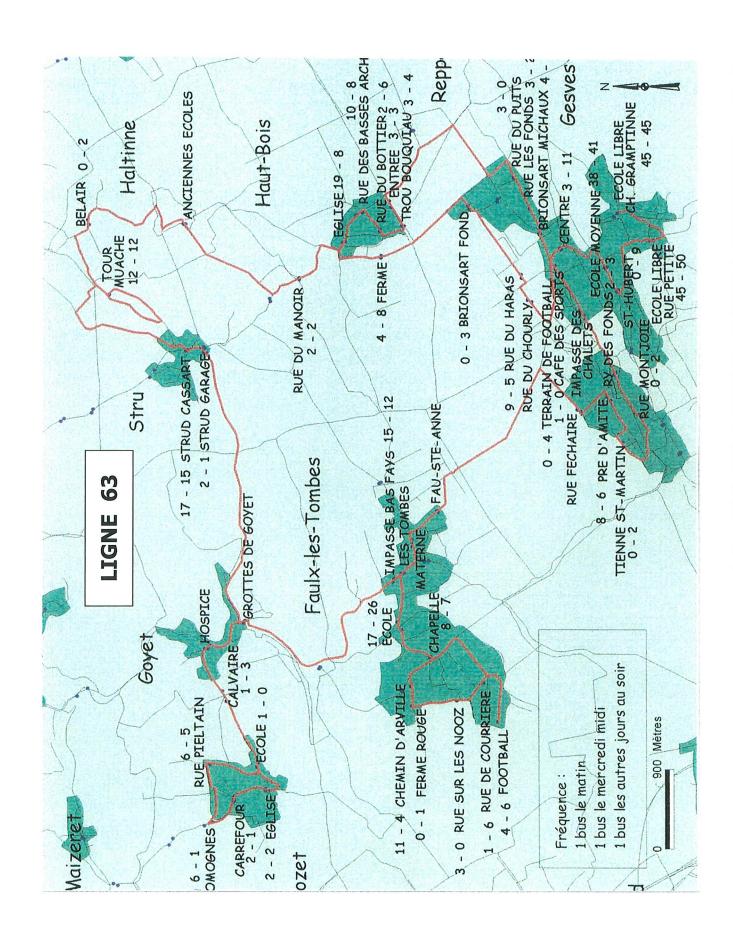


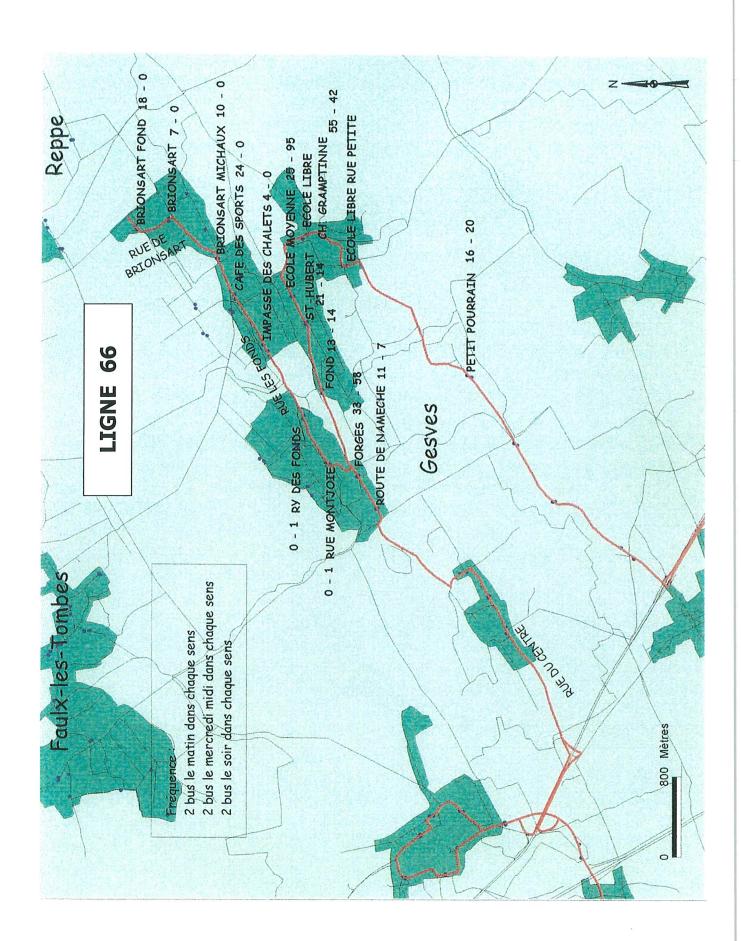






Commune de Gesves – Plan Communal de Mobilité – Phase 1 : Etat des lieux (mai 2000).





Commune de Gesves - Plan Communal de Mobilité - Phase 1 : Etat des lieux (mai 2000).

2.2.5. Forces et faiblesses de la mobilité sectorielle

Les forces

- Réseau relativement peu chargé.
- Densité de poids lourds limitée.
- Sécurisation des abords des écoles primaires de Gesves et Faulx-les-Tombes.
- Aménagements de sécurité en place.

Les faiblesses

- Vitesses excessives en traversée d'agglomération.
- Aménagements cyclables inexistants.
- Précarité des aménagements piétons.
- Certaines voiries communales sont peu adaptées au charroi qu'elles reçoivent.
- La desserte par bus TEC se fait uniquement aux heures scolaires et avec service réduit en période de vacances scolaires.

2.3. Les besoins et les demandes en matière de mobilité

2.3.1. Les besoins et demandes de la population

 Besoins et demandes présentées par les associations et organismes collectifs locaux

Une rencontre avec toutes les associations, organismes et commissions communales a eu lieu le 23 février 2000. Le but de cette rencontre était de définir avec ces groupements leurs besoins et leurs problèmes en matière de matière de mobilité mais également, plus globalement, ceux pour la Commune.

Commune de Gesves - Plan Communal de Mobilité - Phase 1 : Etat des lieux (mai 2000).

Chaque groupe a présenté des cas particuliers qui seront bien sûr transmis à la Commune pour une réponse précise aux demandes.

Ce qui nous importe, c'est bien plus une demande collective qui a été formulée à plusieurs reprises et qui montre donc bien les axes importants de travail à développer.

Nous les reprenons ci-dessous sous une forme synthétique :

- Isolement de la population âgée.

A plusieurs reprises, les associations de 3 x 20ans nous ont fait remarqué la difficulté d'accessibilité de leurs membres aux lieux d'activités mais également aux commerces et services. La desserte en transports en commun est trop limitée aux heures scolaires exclusivement.

- La chaussée de Gramptinne, un axe structurant dangereux.

La RN 942 (plus communément appelée « Chaussée de Gramptinne ») est sans conteste l'axe structurant de la mobilité motorisée de la commune de Gesves. Le problème de cet axe est à la fois sa fonction d'épine dorsale de la circulation Nord-Sud de la Commune mais également celle de l'implantation des activités (écoles, commerces, services publics, etc.).

Le résultat est une voirie assez dangereuse (comme l'indique d'ailleurs les données accidentologiques) où vie riveraine, déplacements piétons et cyclistes; et – surtout – circulation automobile ne font pas toujours bon ménage.

Les déplacements à pied et à vélos : un défi

Plusieurs intervenants ont fait remarqué qu'il était très difficile de pouvoir se déplacer à pied ou à vélo dans la commune. Manque de trottoirs, fermeture des sentiers et chemins, manque d'aménagements cyclables, manque de stationnements pour vélos sont autant de problèmes évoqués par rapport au développement de ces déplacements « doux ».

Le problème est particulièrement aigu pour l'accès aux écoles (Sorée, Faulx et Gesves principalement).

Gestion de l'événementiel

Plusieurs évènements participent à l'animation de la commune.

Nous comptons notamment les activités du centre équestre provincial et ceux de Mozet (« Les plus beaux villages de Wallonie » et château GCB), parmi d'autres.

Dès lors, une réflexion sur la mobilité devra nécessairement aborder ce problème de l'évènementiel principalement en termes de gestion du stationnement et de la circulation, notamment.

Traversées de villages, vitesse excessive

Plusieurs plaintes ont été présentées lors de la réunion avec les associations mais également auprès de la Commission communale de Sécurité routière. Celles-ci ont été reportées sur la carte relative à l'identification des déplacements automobiles.

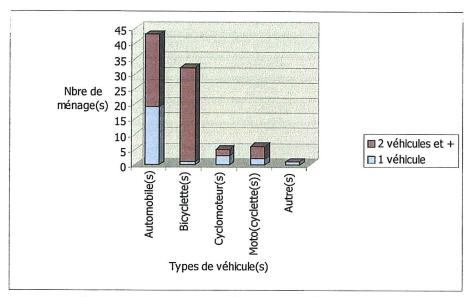
Elles se caractérisent principalement par une vitesse excessive incompatible avec la vie locale et les déplacements à pied et à vélo.

Besoins et demandes identifiées suivant les enquêtes

Au mois de mars 2000, une enquête de mobilité a été lancée auprès de la population locale. Pour ce faire, nous avons visé deux publics représentatifs, en termes sociologiques, de la population : le personnel de l'administration communale et les élèves des 4^{ème}, 5^{ème} et 6^{ème} primaires des écoles de l'entité communale.

Enquête auprès du personnel communal de Gesves

√ Avant tout, des voitures



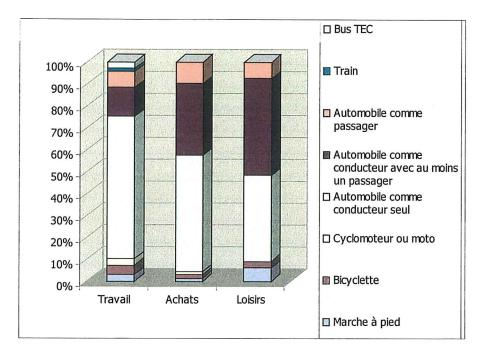
Enquête Personnel Communal, Nombre de véhicules par ménages

Le premier graphique ci-dessus montre bien la prééminence de l'automobile dans les ménages gesvois.

Dans le recencement de la population en 1991, la part de ménages possédant seulement une voiture était importante (65,4%) et celle possédant deux véhicules automobiles et + était moyenne (23,1%). Cette tendance semble s'être inversée puisque la proportion de ménages possédant deux véhicules semble aujourd'hui plus importante, notamment dans le cas de la population active occupée (comme le personnel communal notamment). Cette tendance est assez révélatrice des problèmes de mobilité en milieu rural et d'accessibilité nécessitant inévitablement une seconde voiture dans le ménage, principalement quand le couple travaille. Cette augmentation de la motorisation a des conséquences sur la mobilité et la vie riveraine en termes de charges de trafic, d'offre de stationnement et de sécurité routière.

Notons également q'une seule personne sur les 44 interrogées a déclaré ne pas posséder de voiture.

√ L' « auto-solisme » semble être privilégié



Enquête Personnel Communal, Modes de déplacement utilisés suivant des motifs différents

Comme l'illustre le graphique ci-dessus, on se rend compte que c'est l` « auto-solisme » (le fait de conduire seul son véhicule automobile) qui semble être privilégié par les Gesvois (le personnel communal et leurs conjoints principalement) en particulier pour les déplacements domicile-travail. Le co-voiturage est, lui, mieux développé pour les achats et les activités de loisirs. Le co-voiturage est toutefois sollicité à plusieurs reprises par les répondants pour les mesures à développer en faveur de la mobilité.

Les modes « doux » (marche et vélo) sont très faiblement utilisés même s'il est intéressant de constater qu'ils sont presqu'autant employés pour les déplacements utilitaires que pour ceux de loisirs. Un axe que souhaitent également voir développé les Gesvois.

Enfin les transports en commun (bus et train) s'ils sont très peu utilisés pour les trajets domicile-travail, ils ne le sont pas pour les déplacements pour les achats et les loisirs. Un maillon faible dans la chaîne modale gesvoise.

√ Les besoins, les demandes

L'enquête a révélé une globale satisfaction par rapport à la situation actuelle de la mobilité dans l'entité communale de Gesves, puisque 71% des personnnes interrogées ne disent pas subir de difficultés lors de leurs déplacements.

Au niveau des points « noirs » de la commune, la Chaussée de Gramptinne et la Route d'Andenne sont les plus souvent citées.

Enfin au niveau des mesures qu'ils souhaiteraient voir prendre, notons :

- la mise en place d'un système de bus local pour relier les villages à Gesves et à la gare de Courrière mais également pour les activités des associations ;
- le développement d'un réseau cylable sûr et efficace ;
- la sécurisation des cheminements piétons ;
- le ralentissement des véhicules automobiles dans les villages par des aménagements et des mesures policières ;
- la réforme de la signalisation en place.

Un vaste programme qui se présente comme une conclusion à cette analyse et donne certainement des indices intéressants pour le développement des actions à mener en matière de mobilité communale.

- Enquête auprès des écoles de Gesves

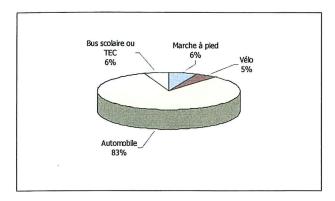
Au mois d'avril 2000, une enquête a été menée auprès des élèves des 4^{ème}, 5^{ème} et 6^{ème} primaires des écoles communales de l'entité communale de Gesves (écoles de Faulx, Gesves et Sorée). Ainsi, 176 questionnaires ont été collectés.

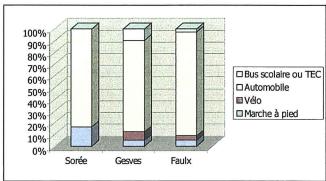
√ Tous en voiture...

L'usage de l'automobile est prépondérant pour les déplacements des enfants tant vers l'école que vers leurs lieux de loisirs. Analysons-les :

Commune de Gesves - Plan Communal de Mobilité - Phase 1 : Etat des lieux (mai 2000).

Déplacements de/vers l'école



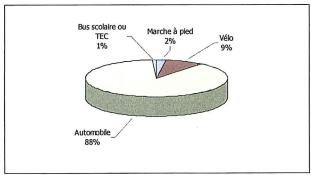


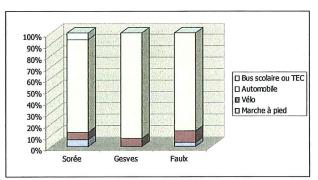
Enquête Ecoles, Mode de déplacements utilisés pour les déplacements de/vers l'école (chiffres globaux et données par école)

Comme le montre bien le graphique global ci-dessus, la majorité des déplacements scolaires s'effectue presqu'exlusivement en voiture au détriment des autres modes, en particulier du bus scolaire ou TEC (qui ne représente que 6%), de la marche à pied et du vélo (dont la moyenne est proche de celle constatée en Wallonie). Ces chiffres sont impressionnants surtout si l'on sait que 70,5% des élèves interrogés habitent dans le même village que celui où se trouve leur école.

Les données par écoles présentent les différences locales (comme la marche à pied à Sorée, village assez compact) sans toutefois remettrent en cause les tendances générales.

- Déplacements de/vers les activités de loisir





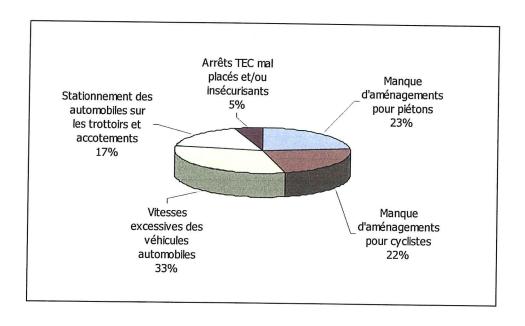
Enquête Ecoles, Mode de déplacements utilisés pour les déplacements de/vers les activités de loisir (chiffres globaux et données par école)

La tendance du « tout-à-la-voiture » se confirme encore plus pour les déplacements de/vers les lieux d'activités de loisir. Cela s'explique certainement par deux facteurs : lieu généralement éloigné du domicile (car peu d'infrastructures récréatives locales) et alternatives de modes de déplacement difficiles à trouver car activités en soirée et le weekend (notamment pour les transports en commun). Force est de constater cependant que l'usage du vélo est lui plus important pour ce type d'activités. Un élément interessant pour le développement d'une mobilité « enfants admis ».

√ Leurs problèmes

S'il ne sont que **17%** a avoir identifié les abords de leur école comme insécurisants, voire dangereux, ils repèrent tous des difficultés lorsqu'ils se déplacent. Les causes de ces problèmes sont, comme décrites ci-dessous, diverses.

Le problème de la vitesse excessive des véhicules automobiles est réellement ressentie comme cause majeure de l'insécurité routière, pour les enfants. Viennent ensuite, le problème des cheminements pour les piétons et cyclistes, deux modes de déplacement privilégiés pour les enfants.



Enquête Ecoles, Causes d'insécurité routière lors des déplacements des enfants (selon eux) (chiffres globaux)

Chapitre 3. Synthèse

En guise de synthèse, il nous semble que les éléments essentiels émergeant de cet état des lieux sont :

- ✓ L'isolement de la tranche moins mobile de la population, à savoir les personnes âgées de plus de 60 ans et les jeunes de − de 25 ans, soit 53% de la population gesvoise.
- ✓ L'insécurité spécialement marquée dans les traversées de village.

Table des matières

Avant-propos	5	1
Chapitre 1. C	Cadres généraux	2
1.1 Cad	lre physique	2
1.1.1.	Description générale de la Commune	2
1.1.2.	Cadre géomorphologique	2
1.1.3.	Cadre hâti	2
1.1.4.	Cadre urbanistique normatif et actif	3
1.1.5.	Forces et faiblesses du cadre physique	9
1.2 Cac	lre humain	10
1.2.1.	Éléments démographiques	10
1.2.2.	Éléments socio-économiques	12
1.2.3.	Forces et faiblesses du cadre humain	14
Chapitre 2. C	Cadre de la mobilité	15
2.1 Mol	hilité générale	15
2.1.1.	Comportements modaux	15
2.1.2.	Structure du réseau et accessibilité	1/
2.1.3.	Forces et faiblesses de la mobilité générale	21
2.2. Mol	hilité sectorielle	22
2.2.1.	l es dénlacements niétons	
2.2.2.	Les déplacements cyclables	23
2.2.3.	Les déplacements automobiles	23
2.2.4.	Les déplacements des transports en commun	38
2.2.5.	Forces et faiblesses de la mobilité sectorielle	45
2.3. Les	s besoins et les demandes en matière de mobilité	45
2.3.1.		45
Objection 2	Synthèse	54
Chapitre 3.	Synthese	
Ληηργος		54