GESVES

Plan Communal de Mobilité.

Phase 2 : Diagnostic.

PROVINCE de NAMUR
Service Technique Voirie

INASEP

SA

Avant-propos

La Commune de Gesves a décidé de réaliser un Plan Communal de Mobilité.
Le but de cette étude est d'identifier les besoins et problèmes en matière de mobilité communale et de dégager des moyens efficaces et durables d'amélioration de la situation existante.

Cette étude se structure en trois phases liées entre elles :

- Etat des lieux ;
- Diagnostic ;
- Propositions.

Le présent document est consacré au diagnostic (phase 2).

Il s'agit donc d'établir une analyse des données récoltées dans la phase 1 afin d'en extraire les éléments marquants permettant ainsi aux décideurs de définir des objectifs et des axes de travail pour la mise en place d'une stratégie communale de mobilité.

1 ANALYSE GENERALE

1.1. Eléments démographiques et urbanistiques

L'analyse globale des cadres physique et humain (cfr. phase 1) a mis en évidence l'importante mutation démographique de la commune de Gesves. Ainsi, en 10 ans (1989-1999), la population gesvoise a augmenté de 24%.

Cette forte pression démographique a une double incidence :

- au niveau urbanistique : développement d'une importante pression foncière (générant une augmentation globale de la mobilité) ;
- au niveau démographique : une partie importante de la population (53% cumulant 35% de jeunes de 0 à 25ans (dont 53% ont moins de 12%) et 18% de seniors) n'est pas autonome en matière de mobilité. Ainsi, la moitié de la population gesvoise est dépendante au niveau de sa propre mobilité.

Au niveau des activités socio-économiques de la Commune, celle-ci étant très fiables localement (peu de commerces et services, pas d'industries importantes, etc.), la fonction de « cité-dortoir » est donc prépondérante, ce qui génère forcement des problèmes de mobilité spécifiques :

- liaison quotidienne vers les pôles régionaux d'emplois (Namur, Andenne, etc.) générant notamment le problème de la desserte en transports en commun (gares SNCB éloignées, absence de lignes TEC efficaces et rapides) ;
- suppression progressive des commerces, services et loisirs de proximité générant dès lors des problèmes d'accessibilité (notamment pour les jeunes et les seniors).

Au niveau des activités touristiques et de loisirs, notons notamment deux problèmes :

- l'accessibilité par de nombreux groupes de motocyclistes de la vallée du Sanson, les week-ends principalement.
- Le gestion de la circulation dans et aux abords de l'école provinciale d'équitation de Gesves (notamment lors d'évènements festifs).

1.2. Les déplacements des Gesvois

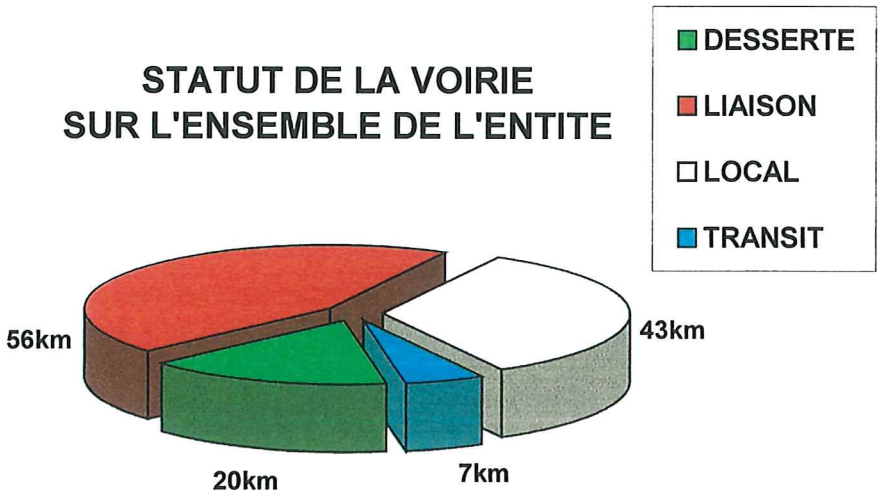
Les enquêtes menées auprès des associations, du personnel communal et des écoles communales mettent en évidence le tout à l'auto, la marginalité des modes doux (marche et vélo) et la faible utilisation des transports en commun.
Les résultats des enquêtes sont développés dans l'état des lieux sous forme de graphiques. Ceux-ci démontrent à suffisance la prédominance de l'auto tant dans les déplacements domicile- travail que domicile-loisirs ou achats. Soulignons en outre la forte augmentation du parc automobile avec une proportion importante de ménages possédant deux véhicules.
Pour l'exemple, citons le fait que seulement 5% des déplacements vers l'école se font en vélo alors que 70% des élèves habitent le village de leur école.

1.3. Réseau routier

L'analyse de terrain a démontré l'intéressante structure du réseau routier optimisant l'accessibilité à tous les noyaux d'habitat et de services de la commune.

1.2.1. Etat technique du réseau communal

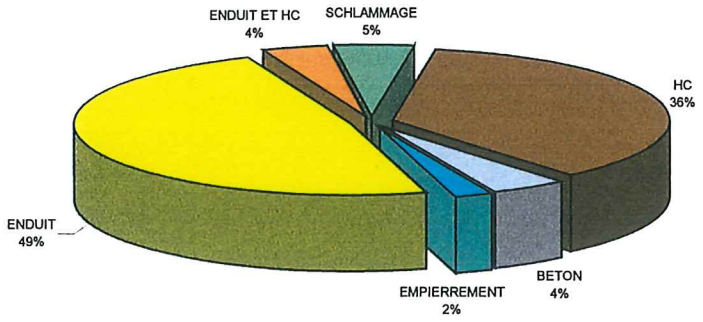
L'état technique du réseau communal fait l'objet d'une étude détaillée avec visite de chaque rue et relevé des caractéristiques principales. Ci- après, nous présentons sous forme de graphiques et tableaux les données les plus significatives de cette analyse. (Pour chaque rue, une fiche a été dressée et nous tenons à disposition de la commune un catalogue complet de ces renseignements)



La voirie communale se compose de :

- **7 km** de voiries de **transit** soit **5 %.** de l'ensemble du réseau communal. Ce sont des voiries qui, outre leur fonction de desserte des villages de l'entité, reçoivent le trafic de transit traversant l'entité.
- **56 km** de voiries de **liaison** soit **45 %.** de l'ensemble du réseau communal. Ces routes assurent principalement la liaison entre les anciennes communes de l'entité et avec les communes avoisinantes.
- **20 km** de voiries de **desserte** soit **16 %.** de l'ensemble du réseau communal Leur fonction principale est de donner accès aux différents quartiers du village.
- **43 km** de voiries **locales** soit **34 %.** de l'ensemble du réseau communal Il s'agit ici des voiries desservant les zones d'habitats. (quartiers, Lotissements...)

REPARTITION DES TYPES DE REVETEMENT SUR L'ENSEMBLE DE L'ENTITE



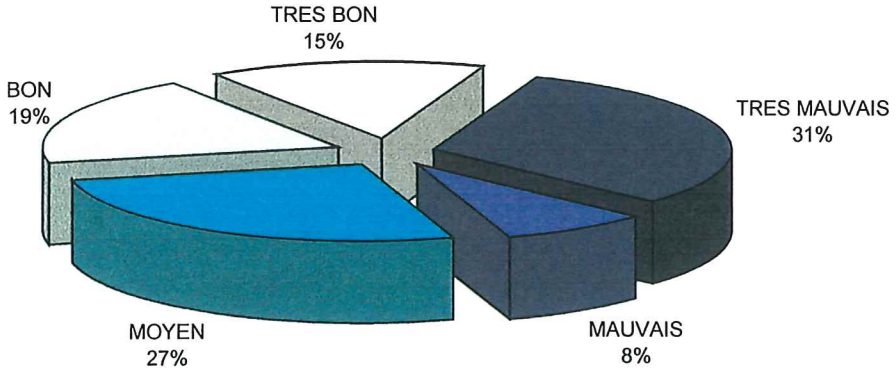
94% sont des voiries dont le revêtement est constitué de produits hydrocarbonés. Indépendamment de leur état actuel, ces chemins nécessitent un entretien régulier voire fréquent en particulier pour les enduits.

4% ne nécessitent pratiquement aucun entretien, ce sont les voiries en béton de ciment.

2% des voiries sont simplement empierrées.

Il est à noter que cet inventaire ne tient pas compte de chemins non revêtus, sans appellation, qui sont cependant repris à l'atlas des chemins mais qui n'interviennent pas dans l'étude de mobilité. Ils n'apparaissent d'ailleurs pas dans l'inventaire de la voirie communale.

QUALITE DES REVETEMENTS SUR L'ENSEMBLE DE L'ENTITE



Le graphique ci-dessus permet de se faire une idée de l'état de santé global de la voirie communale sur l'entité. En gros, on peut dire que :

- 34 % des voiries sont en bon état et ne nécessitent pas d'intervention immédiate.
- 27% des voiries sont dans un état qui nécessite un entretien rapide. En effet, la planification de ces entretiens et leur réalisation en temps opportun permettent à long terme des économies en évitant les détériorations importantes.
- 39% des voiries nécessitent une intervention structurelle lourde avec des degrés d'urgence variables en fonction de leur statut.

1.2.2. Etat technique du réseau régional

Il a été décrit en détail dans la première phase de l'étude.

En résumé, on peut dire que :

- L'état général du réseau régional est bon. Les entretiens réguliers qui y sont pratiqués en assurent la pérennité.

- Des interventions ponctuelles, mais lourdes sur le gabarit et les cheminements piétons seraient nécessaires dans les traversées de village (Goyet, Faulx et Gesves). Aucune intervention du Met n'est programmée dans un avenir immédiat.
- La RR 946 entre le carrefour Thyrifays et la RP 921 n'est pas du tout adaptée au charroi actuel. Tout y est à revoir. Aucune intervention du Met n'est programmée dans un avenir immédiat.
- La RP 921 est en bon état et équipée d'aménagements de sécurité dans la traversée de l'agglomération de Sorée. Mais, 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).

1.2.3. Charges de trafic sur le réseau

La charge de trafic a été évaluée sur l'ensemble du réseau routier (voiries communales et voiries régionales) sur base de 98 postes de comptage. Les résultats de ces comptages ont permis de dresser une carte de charge de trafic reprenant tous les accès aux différents villages ainsi que les voiries principales.
D'une manière générale, on a une charge considérée comme normale sur les diverses voiries régionales. Le problème majeur est celui de la dispersion du trafic en provenance de ces voies régionales vers certaines routes communales, peu adaptées à ces charges. Ce cas se retrouve principalement dans les centres de Faux-les-Tombes, Gesves et, de façon plus modérée, Sorée.

Remarquons enfin que le nombre de poids lourds en transit est très limité (environ 2%)

1. et que, phénomène assez récent, on assiste à une explosion du nombre de motos en transit dans la vallée du Samson, spécialement les week-ends de beau temps.

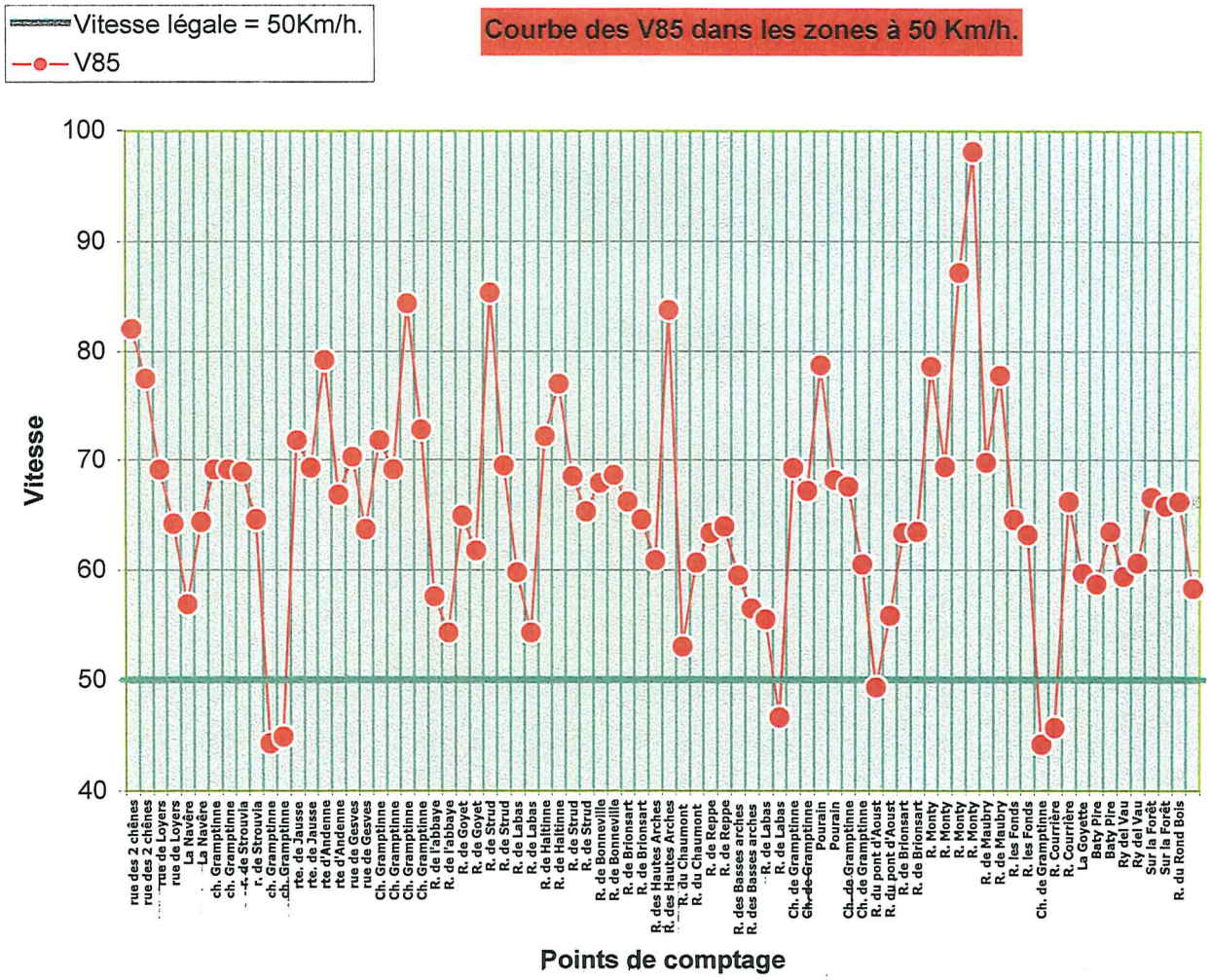
1.2.4. Sécurité routière sur le réseau

En matière de sécurité routière objective, d'une part, nous avons, cartographié les accidents avec dommages corporels pour la période 1995-1999, et d'autre part, nous avons associé, aux mesures de charge de trafic, l'évaluation des vitesses de roulage sur chaque point de comptage.
Pratiquement en chaque point la vitesse légale est largement dépassée. Le graphique ci-joint vous permet d'apprécier le problème sur base des relevés des V85.

La V85 est considérée comme la notion la plus représentative de la vitesse de passage en un point. Sa valeur est celle de la vitesse en deçà de laquelle circulent 85 % des véhicules sur un point donné. Une vitesse limite admise (vitesse légale) est considérée comme adaptée aux circonstances locales lorsqu'elle est égale à la V85.

En matière de sécurité subjective, sur base des rapports de la commissions de sécurité routière ou des enquêtes que nous avons menées, nous avons répertorié les demandes de la population spécialement au niveau des problèmes de vitesse et d'abord des carrefours.

Il faut également remarquer l'absence totale d'aménagements pour cyclistes et le nombre peu important (tout comme la qualité) des aménagements pour piétons.


Vitesse légale = 50Km/h.
V85
Courbe des V85 dans les zones à 50 Km/h.
Vitesse
100
90
80
70
60
50
40
Points de comptage

2 ANALYSE SPÉCIFIQUE

2.1. Analyse spécifique de l'état technique du réseau communal

L'étude générale de l'état technique du réseau nous permet de cataloguer chaque rue suivant, notamment, son état de surface.
Nous avons défini 5 niveaux d'état de surface suivant la dégradation plus ou moins prononcée du revêtement, à savoir :

- Etat de surface N°1 = **TRES MAUVAIS**: Coffre et revêtement sont à remplacer.
- Etat de surface N°2 = **MAUVAIS**: Revêtement à remplacer et structure à examiner.
- Etat de surface N°3 = **MOYEN**: Un entretien généralisé est à envisager à court terme.
- Etat de surface N°4 = **BON**: Pas d'intervention immédiate nécessaire – Entretien à envisager à moyen terme.
- Etat de surface N°5 = **TRES BON**: Pas d'intervention nécessaire.

Les tableaux suivants reprennent l'ensemble des rues de la commune, en les classant par qualité d'état de surface, par village et en fonction de leur statut ;
Les voiries de transit et de liaison à entretenir prioritairement du fait de leur statut sont colorées en vert clair pour les voies de liaison et en rose pour les voies de transit.

ETAT DE SURFACE N° 1 : Coffre et revêtement à remplacer

	Section	Numéro	Rue	Statut voirie	Surface	Type de revêtement	Egouttage	Nombre d'habitants	Commerces	Batiments Publics
1	FX	2478	Au Mitan	LO	688	ENDUIT	FOSSES	12	NEANT	NEANT
2	FX	2479	Rue Basse Ramée	LO	625	ENDUIT	FOSSES	12	NEANT	NEANT
3	FX	2494	Rue des Hayettes	LO	600	ENDUIT	NEANT	4	NEANT	NEANT
4	FX	2497	Impasse des Bouvreuils	LO	163	ENDUIT	NEANT	5	NEANT	NEANT
5	FX	2500	Impasse du Blancbou	LO	953	ENDUIT	NEANT	13	NEANT	NEANT
6	FX	2510	Sart Mère	D	888	ENDUIT	NEANT	11	FERME	NEANT
7	FX	2512	Sur les Nooz	LO	590	ENDUIT	NEANT	6	NEANT	NEANT
8	GE	2547	Rue Grande Commune	LO	651	ENDUIT	NEANT	73	FERME	NEANT
9	GE	2519	Impasse de Bisonzon	LO	750	EMPIERREMENT	NEANT	0	ANC. CARRIERES	NEANT
10	GE	2534	Corère	D	620	HC	NEANT	1	NEANT	NEANT
11	GE	2562	Rue de la Pineraie	D	2811	EMPIERREMENT	NEANT	1	AGRIGESVES	NEANT
12	GE	2566	Rue du Puits	D	635	HC	FOSSES	9	NEANT	NEANT
13	MO	2617	Rue de la Fabrique	LO	2997	EMPIERREMENT	FOSSES	7	NEANT	NEANT
14	MO	2619	Rue de la Forme	LO	400	HC	NEANT	3	NEANT	NEANT
15	MO	2627	Rue de la Résistance	LO	5038	EMPIERREMENT	NEANT	0	NEANT	NEANT
16	SO	2645	Rue de la Drève	LO	2703	ENDUIT	FOSSES	5	FERME	NEANT
17	SO	2635	Rue des Batailles	LO	558	HC	NEANT	9	NEANT	NEANT
18	SO	2636	Rue de la Bergerie	LO	714	ENDUIT	NEANT	10	FERMES	NEANT

Superficie totale : 22 382 m².

ETAT DE SURFACE N° 2 :Revêtement à remplacer et structure à examiner

	Section	Numéro	Rue	Statut voirie	Surface	Type de revêtement	Egouttage	Nombre d'habitants	Commerces	Batiments Publics
1	FX	2495	Impasse Basfays	LO	3000	ENDUIT	NEANT	7	FERME	NEANT
2	FX	2498	Impasse des Merles	LO	903	HC	NEANT	13	NEANT	NEANT
3	FX	2506	Le Try d'Hostet	LO	2076	HC	NEANT	12	NEANT	NEANT
4	GE	2541	Les Forges	LI	3600	ENDUIT	FOSSE-PARTIEL	46	NEANT	NEANT
5	GE	2520	Impasse du Bois	LO	570	ENDUIT	NEANT	12	NEANT	NEANT
6	GE	2521	Rue des Bonniers	LO	1080	ENDUIT	FOSSES	18	NEANT	NEANT
7	GE	2549	Rue de Houte	LO	1935	ENDUIT	NEANT	13	NEANT	NEANT
8	GE	2552	Maucraux	LO	720	HC	NEANT	4	NEANT	NEANT
9	GE	2553	Rue Monjoie	LO	1365	ENDUIT	FOSSE PARTIEL	20	VETERINAIRE	NEANT
10	GE	2556	Rue du Paradis	LO	424	ENDUIT	NEANT	5	NEANT	NEANT
11	GE	2558	Petite Gesves	LO	3876	ENDUIT	NEANT	76	MOTO-BOULANGERS-RESTO-ASSURANCES	ECOLE
12	GE	2567	Rue de Reppe	LI	3924	HC	NEANT	30	NEANT	NEANT
13	HA	2583	Rue du Bottier	LO	1092	ENDUIT	FOSSES	5	NEANT	NEANT
14	HA	2593	Rue de Han	LO	2060	ENDUIT	PARTIEL	56	NEANT	FOOT
15	HA	2598	Rue du Manoir	LO	1405	ENDUIT	FOSSES	13	NEANT	NEANT
16	HA	2600	Rue du Piroy	LO	730	ENDUIT	NEANT	10	NEANT	NEANT
17	HA	2597	Rue Léon Pirsoul	LI	4044	ENDUIT	FOSSE-PARTIEL	19	NEANT	NEANT
18	HA	2603	Rue de la Salle	D	1893	ENDUIT	FOSSES	19	NEANT	SALLE FETES
19	MO	2613	Bois Wiame	LO	1525	ENDUIT	NEANT	6	FERME	NEANT
20	SO	2638	Rue de la Bouchaille	LO	2262	ENDUIT	NEANT	11	FERME	NEANT

21	SO	2641	Rue du Couvent	LO	3165	ENDUIT	NEANT	16	CAMEC	NEANT
22	SO	2642	Rue de la Croisette	D	1444	HC	NEANT	31	NEANT	ECOLE
23	SO	2651	Rue du Saiwia	LO	1036	HC	NEANT	23	NEANT	NEANT

Superficie totale : 44 129 m².

ETAT DE SURFACE N° 3 : Entretien généralisé

	Section	Numéro	Rue	Statut voirie	Surface	Type de revêtement	Egouttage	Nombre d'habitants	Commerces	Batiments Publics
1	FX	2501	Route de Jausse	T	9624	HC	PARTIEL	45	SCIERIE. CAMPING	NEANT
2	FX	2482	Rue du Chaunois	LO	2148	HC	NEANT	42	MANEGE	NEANT
3	FX	2480	Rue de Bloskin	LO	1918	ENDUIT	FOSSES	46	NEANT	FOOT
4	FX	2481	Rue de la Briqueterie	LO	1985	HC	OUI	49	NEANT	NEANT
5	FX	2491	Fond du Hainaut	LO	938	ENDUIT	OUI	19	NEANT	NEANT
6	FX	2499	Impasse des Mésanges	LO	623	HC	NEANT	13	NEANT	NEANT
7	FX	2504	Le Bois Planté	LO	945	ENDUIT	NEANT	43	NEANT	NEANT
8	FX	2505	Le Croquet	LO	1830	ENDUIT	NEANT	43	NEANT	NEANT
9	FX	2513	Taille Brusse	LO	1573	ENDUIT	NEANT	25	NEANT	NEANT
10	FX	2514	Trou Renard	LO	295	ENDUIT	NEANT	25	NEANT	NEANT
11	FX	2484	Rue de Courrière	LI	2397	ENDUIT	PARTIEL	113	PHARMACIE FERRONERIE	NEANT
12	FX	2485	Drève des Arches	LI	3520	HC	NEANT	26	NEANT	NEANT
13	FX	2475	Route d'Andenne	LI	8055	SCHLAMMAGE	FOSSES-PARTIEL	146	BOULANGERIE-ENTREPRISE GEN.-CARBURANT	NEANT
14	FX	2488	Rue de l'Eglise	LI	3558	ENDUIT	OUI	87	FERME DE PIZET	EGLISE-BASKET-PLACE COM.
15	FX	2492	Rue de Gesves	LI	6384	ENDUIT	OUI	83	PME. HOME	NEANT
16	FX	2474	Rue Albert Morin	D	1287	ENDUIT	NEANT	44	NEANT	NEANT
17	FX	2487	Rue des Ecoles	D	4401	HC + ENDUIT	EN AGGLO	35	NEANT	ECOLES
18	FX	2508	Rue de la Pologne	D	2184	ENDUIT	OUI	42	MENUISERIE	NEANT
19	FX	2509	Rue du Sabotier	D	1953	ENDUIT	AVALOIRS	55	CUISI CHENE	NEANT
20	FX	2511	Rue de Strouvia	D	2164	HC	FOSSES	3	FERME	NEANT
21	GE	2527	Ruelle Burton	LO	1998	HC	NEANT	25	NEANT	NEANT

22	GE	2547	Rue Grande Commune	LO	1024	ENDUIT	NEANT	73	NEANT	NEANT
23	GE	2515	Bableuse	LO	1554	HC	NEANT	18	NEANT	NEANT
24	GE	2523	Bosimont	LO	372	HC	NEANT	9	NEANT	NEANT
25	GE	2531	Rue du Chaurlis	LO	1152	ENDUIT	FOSSES	37	NEANT	NEANT
26	GE	2533	Chauhez	LO	2460	ENDUIT	NEANT	7	NEANT	NEANT
27	GE	2536	El Roue	LO	1468	HC	FOSSES	28	MOSSIAT-BOUCHERIE	NEANT
28	GE	2554	Moulin de Wagnée	LO	855	ENDUIT	NEANT	6	FERME	NEANT
29	GE	2557	Petite Corniche	LO	630	ENDUIT	NEANT	18	NEANT	NEANT
30	GE	2559	Petit Pourrain	LO	978	ENDUIT	NEANT	25	NEANT	NEANT
31	GE	2575	Rue Surhuy	LO	3056	ENDUIT	PARTIEL	36	NEANT	NEANT
32	GE	2539	Rue Les Fonds	LI	17610	HC	PARTIEL	274	CAFE-GARAGE-QUINCALLERIE-FERME	SERVICE TRAVAUX
33	GE	2516	Baty Pire	LI	4020	HC	OUI	18	NEANT	NEANT
34	GE	2528	Rue des Carrières	LI	9905	ENDUIT	FOSSES	19	BRAINBOX-CARRIERE	NEANT
35	GE	2564	Pourrain	LI	11264	HC	NEANT	92	ART-RESTO-LEFEVRE-FERME	NEANT
36	GE	2576	Tienne Saint Martin	LI	2288	ENDUIT	FOSSES	30	NEANT	NEANT
37	GE	2526	Rue de Brionsart	LI	3253	ENDUIT	PARTIEL	99	FERME	NEANT
38	GE	2548	Rue du Haras	D	4025	HC	NEANT	18	NEANT	HARAS
39	GE	2550	Rue de Houyoux	D	2760	ENDUIT	NEANT	10	NEANT	NEANT
40	GE	2551	Inzeculot	D	2064	ENDUIT	NEANT	35	NEANT	NEANT
41	GE	2568	Rinfosse	D	1635	ENDUIT	NEANT	33	DEPOT ECOCUR	NEANT
42	GE	2570	Ry des Fonds	D	1400	HC	PARTIEL	12	NEANT	ATELIER COMMUNAL
43	HA	2591	Rue de Haltinne	T	11800	ENDUIT	FOSSES	21	FERME ET CHÂTEAU	EGLISE-CIMETIERE
44	HA	2584	Rue de Bounon	LO	1600	ENDUT	NEANT	29	FERMES	NEANT
45	HA	2579	Aux Rochettes	LO	865	ENDUIT	FOSSES	13	NEANT	NEANT
46	HA	2580	Rue des Basses Arches	LI	12108	ENDUIT ET HC	FOSSES	51	FERME	NEANT
47	HA	2587	Rue du Chaumont	LI	6024	ENDUIT	FOSSES	19	FERME	CIMETIERE
48	HA	2589	Drève des Arches	LI	4960	HC	NEANT	13	NEANT	EGLISE
49	HA	2585	Rue de Bouyenon	LI	1324	ENDUIT	PARTIEL	43	NEANT	NEANT
50	HA	2586	Rue des Chars	LI	3472	HC	FOSSES	17	FERME	EGLISE

51	HA	2596	Rue de Labas	LI	7080	ENDUIT	PARTIEL- FOSSES	32	NEANT	NEANT
52	HA	2606	Trou Bouquiau	D	2488	HC	FOSSES	48	FERME	NEANT
53	HA	2578	Al Cassette	D	1684	HC	AVALOIRS	40	BOUCHERIE	NEANT
54	HA	2588	Chemin de Messe	D	2274	ENDUIT	FOSSES	4	FERME	NEANT
55	MO	2612	Rue Bois-la-Haut	LO	60	HC	NEANT	7	NEANT	NEANT
56	MO	2628	Rue du Royer	LO	508	ENDUIT	AVALOIRS	6	NEANT	NEANT
57	MO	2629	Rue du Ruisseau	LO	321	HC	NEANT	18	NEANT	NEANT
58	MO	2630	Strouvia	LO	1740	HC	PARTIEL	16	NEANT	NEANT
59	MO	2633	Try de Goyet	LO	1444	HC	AVALOIRS	29	NEANT	NEANT
60	MO	2473	Rue de l'Abbaye	LI	5750	ENDUIT	FOSSES	70	NEANT	POSTE
61	MO	2614	Rue du Calvaire	D	908	ENDUIT	AVALOIRS	24	GARAGE	NEANT
62	SO	2634	Rue des Baibes	LO	2142	ENDUIT	FOSSES	28	FERME	NEANT
63	SO	2639	Rue du Centre	LO	4285	HC	NEANT	51	NEANT	SALLE COMMUNALE
64	SO	2644	Rue du Douaire	LO	1510	ENDUIT	AVALOIRS		NEANT	EGLISE
65	SO	2646	Rue de la Fontaine	LO	605	DOLOMIE	NEANT	0	NEANT	NEANT
66	SO	2652	Sur la Forêt	LI	6368	ENDUIT	PARTIEL- FOSSES	53	MONFORT	NEANT
67	SO	2637	Rue des Bourreliers	D	3008	ENDUIT	NEANT	45	NEANT	NEANT

Superficie totale : 217 878 m².

ETAT DE SURFACE N° 4 : Bon état général

	Section	Numéro	Rue	Statut voirie	Surface	Type de revêtement	Egouttage	Nombre d'habitants	Commerces	Batiments Publics
1	FX	2503	La Taillette	D	2224	ENDUIT	AVALOIRS	68	NEANT	NEANT
2	FX	2483	Rue du Commerce	LI	1470	HC	OUI	45	ALIMENTATION GEN.	NEANT
3	FX	2502	La Goyette	LI	3588	HC	PARTIEL	20	NEANT	ECOLES
4	FX	2477	Chemin d'Arville	LO	3420	ENDUIT	FOSSES	47	SOURCES	NEANT
5	FX	2496	Impasse de la Cachette	LO	570	ENDUIT	FOSSES	13	MENUISERIE	NEANT
6	GE	2560	Rue de la Pichelotte	D	2200	HC	NEANT	29	PICHELOTTE	FOOTBALL
7	GE	2571	Rue Sainte Cécile	D	2400	HC	OUI	33	NEANT	NEANT
8	GE	2522	Borsu	LI	12090	BETON	FOSSES	6	FERME	NEANT
9	GE	2530	Rue de la Chapelle	LI	5856	ENDUIT	FOSSES	93	NEANT	CHAPELLE
10	GE	2535	Chemin des Corias	LI	5612	HC	NEANT	2	NEANT	NEANT
11	GE	2569	Ry del Vau	LI	4791	ENDUIT	NEANT	34	NEANT	ANC.ECOLES
12	GE	2573	Rue de Sierpont	LI	6105	SCHLAMMAGE	FOSSES-PARTIEL	57	DEPOT	ECOLE LIBRE
13	GE	2524	Bouchet	LO	1230	SCHLAMMAGE	NEANT	19	NEANT	NEANT
14	GE	2525	Rue Bourgmestre René Bouchat	LO	2367	ENDUIT	NEANT	17	PME	NEANT
15	GE	2532	Champia	LO	1800	ENDUIT	NEANT	30	FERME	NEANT

17	GE	2547	Rue Grande Commune	LO	193	ENDUIT	NEANT	73	NEANT	NEANT
18	GE	2572	Rue de la Sapinière	LO	3212	HC + ENDUIT	FOSSES	40	NEANT	NEANT
19	HA	2581	Rue de Bellaire	D	6604	ENDUIT	FOSSES	59	NEANT	NEANT
20	HA	2599	Rue de Muache	D	4256	ENDUIT	FOSSES PARTIEL	57	NEANT	EGLISE
21	HA	2582	Rue de Bonneville	LI	4648	ENDUIT	FOSSES	12	FERME	SALLE COMMUNALE
22	MO	2623	Rue de Loyers	LI	12170	HC	FOSSES-PARTIEL	59	NEANT	NEANT
23	MO	2620	Girembois	LO	1070	ENDUIT	NEANT	9	NEANT	NEANT
24	MO	2624	Mont Sainte Marie	LO	3654	ENDUIT	FOSSES	11	FERME	CHAPELLE ET TOUR
25	SO	2640	Chemin de la Forêt	LI	1600	ENDUIT	FOSSES	6	NEANT	NEANT
26	SO	2648	Maubry	LI	3195	HC	FE - FOSSES	19	NEANT	NEANT
27	SO	2650	Rond Bois	LI	6124	ENDUIT	FOSSES	8	NEANT	FOOT-CIMETIERE

Superficie totale : 102 448 m².

ETAT DE SURFACE N° 5 : Excellent état

	Section	Numéro	Rue	Statut voirie	Surface	Type de revêtement	Egouttage	Nombre d'habitants	Commerces	Batiments Publics
1	FX	2476	Rue André Collard	LO	1327	HC	OUI	13	ENTREPOT	SALLE DES FETES
2	FX	2489	Fond de France	LO	1215	HC	OUI	14	MARAICHER	NEANT
3	GE	2517	Rue du Beau Site	LO	1415	HC	OUI	33	NEANT	NEANT
4	GE	2518	Rue Belle Vue	LO	900	HC	NEANT	10	NEANT	NEANT
5	GE	2544	Rue des Genêts	LO	715	HC	OUI	12	NEANT	NEANT
6	GE	2545	Golette	LO	1530	ENDUIT	NEANT	25	NEANT	NEANT
7	GE	2555	Rue des Moulins	LO	8430	HC	OUI	103	NEANT	NEANT
8	GE	2561	Sur les Pierreux	LO	1544	HC	NEANT	17	NEANT	NEANT
9	GE	2537	Fau Sainte Anne	LI	7335	BETON	OUI	48	NEANT	NEANT
10	GE	2537	Fau Sainte Anne	LI	5076	HC	FOSSES		NEANT	NEANT
11	GE	2563	Rue du Pont d'Aoust	LI	5075	ENDUIT	FE	29	NEANT	NEANT
12	GE	2563	Rue du Pont d'Aoust	LI	1970	BETON	FOSSES		FERME	NEANT
13	GE	2538	Rue Fechaire	LI	2073	HC	FOSSES	16	NEANT	NEANT
14	GE	2574	Rue de Space	LI	7705	SCHLAMMAGE	FOSSES	29	4 FERMES	NEANT
15	GE	2577	Try des Pauvres	LI	2720	HC	FOSSES	4	FERME	NEANT
16	GE	2529	Impasse des Chalets	D	1545	HC	NEANT	14	NEANT	NEANT
17	GE	2540	Rue des Fontaines	D	1380	HC	NEANT	11	NEANT	NEANT

18	GE	2565	Pré d'Amite	D	2784	HC	FOSSES	87	NEANT	NEANT
19	HA	2604	Rue de Strud	T	15588	ENDUIT	FOSSES	71	FERMES	NEANT
20	HA	2601	Rue des Raspailles	LO	1644	HC	AVALOIRS	29	NEANT	NEANT
21	HA	2602	Ruelle Valentour	LO	750	HC	NEANT	16	NEANT	NEANT
22	HA	2605	Tour de Muache	LO	5745	ENDUIT	FOSSES PARTIELS	34	NEANT	NEANT
23	HA	2607	Vieille Drève	LO	2280	ENDUIT	FOSSES	9	PME	NEANT
24	HA	2592	Rue de Haut-Bois	LI	2468	HC	AVALOIRS	83	FERME . HOME . EPICERIE	NEANT
25	HA	2608	Rue du Vivier Traine	LI	2760	HC	FOSSES	21	BOVISTAR	NEANT
26	HA	2595	Rue de Hamel	D	2688	HC	AVALOIRS	50	NEANT	NEANT
27	MO	2611	Rue du Baty	LO	452	HC	AVALOIRS	13	NEANT	NEANT
28	MO	2622	Rue J.J. Merlot	LO	1932	HC	AVALOIRS	23	DOMAINE DE MOZET	NEANT
29	MO	2632	Rue du Tronquoy	LO	2240	HC	AVALOIRS	12	DOMAINE DE MOZET	NEANT
30	MO	2616	Rue des Deux Chênes	LI	4795	ENDUIT	FOSSES ET FE PARTIELS	46	NEANT	SALLE DES FETES
31	MO	2625	Rue de Mozet	LI	3779	ENDUIT	AVALOIRS	35	FERME	FOYER ST ANTOINE
32	MO	2615	Rue des Comognes	D	3710	HC	AVALOIRS PARTIELS	73	NEANT	NEANT
33	MO	2626	Rue Pieltain	D	2464	HC	AVALOIRS	68	MENUISERIE	NEANT
34	MO	2631	Tienne Saint Lambert	D	1290	HC	AVALOIRS	34	NEANT	EGLISE

Superficie totale : 109 323 m².

2.2. Analyse spécifique par village

Après avoir réalisé une analyse générale permettant la mise en évidence des caractéristiques de la mobilité gesvoise, il nous semble intéressant d'aborder chaque village afin d'y repérer les disfonctionnements de la mobilité actuelle.

2.2.1. MOZET - GOYET

2.2.1.1 Accessibilité générale

Les villages de Mozet et Goyet sont idéalement desservis par le réseau de voiries régionales (RR941 et 942) en liaison avec l'agglomération namuroise et le réseau routier national, ainsi qu'avec les agglomérations d'Andenne et de Ciney
Les lignes TEC 42 et 63, si ce n'est un service limité aux heures et périodes scolaires, couvrent toute la zone d'habitat . Le vendredi, la ligne 42S assure une liaison avec Andenne (marché).
D'après les comptages effectués sur une semaine par le TEC, on peut tabler sur :

- 73 usagers par jour en moyenne pour la ligne 42 Namur – Andenne
- 6 usagers par jour en moyenne pour la ligne 63 interne à l'entité
- 3 usagers le vendredi pour la ligne 42S Andenne – Maizeret

2.2.1.2 Charges de trafic

Ces 2 villages sont partiellement alimentés en trafic par la route la plus chargée de l'entité, à savoir la RR941 sur son tronçon entre Wierde et la vallée du Samson. Elle supporte 3750 véh/j . en amont de mozet et 3230 véh/j. en aval de Mozet.

Les 3 routes communales donnant accès au village de Mozet supportent une charge de 500 à 1000 véh/j. pour la rue de Loyers et la navre, et de – de 500 véhicules pour la rue des 2 chênes.

Sur la période 6 – 10 h., il entre environ 125 véh. dans Mozet et il en sort environ 230.
Ce qui nous fait supposer un trafic de transit matinal d'environ 125 véh. et un trafic de village (mouvements pendulaires) de 105 véh.
Sur la période 15 – 19 h., il entre environ 295 véh. et il en sort 210, avec donc une estimation de 210 véh. en transit et 85 véh. rentrant au village.

L'habitat sur Goyet est principalement concentré sur le T formé par la chaussée de gramptinne (RR942) qui supporte environ 1850 véh/j. et la rue de Strouvia (RR941) peu chargée pour une route régionale, soit – de 1000 véh/j.
Sur la période 6 – 10 h. : trafic entrant et sortant sont d'environ 500 véh.
Sur la période 15 – 19 h. : trafic entrant et sortant sont d'environ 750 véh.
C'est principalement du trafic de transit avec 40 à 80 mouvements de village.

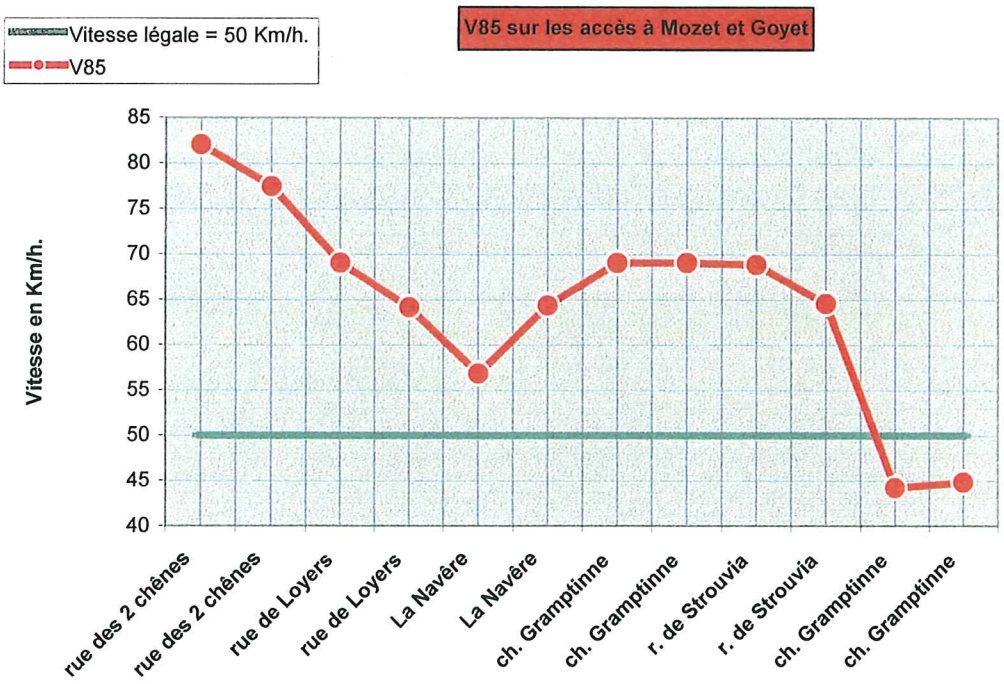
2.2.1.3 Vitesse et sécurité

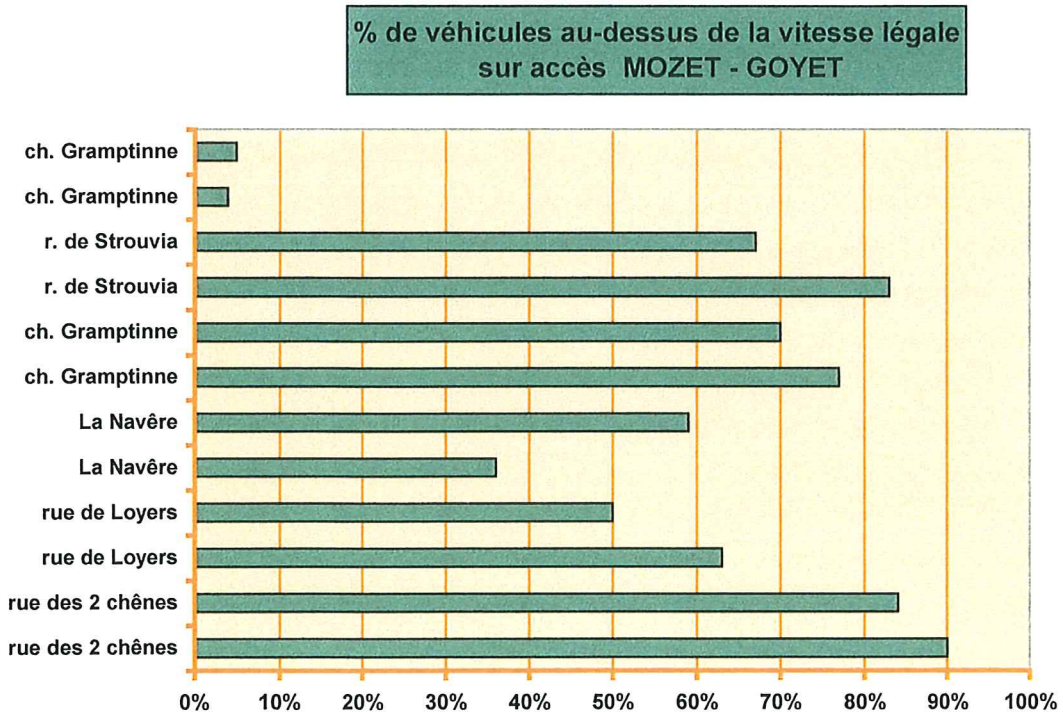
Sécurité objective :

- Les accidents de roulage avec dommages corporels se concentrent sur les voiries régionales, spécialement aux carrefours.

- Les points sensibles ressortant de nos enquêtes sont :
  - Le carrefour de la Navère et de la rue du Mont Ste Marie avec la RR941 On y recense de nombreux accidents avec dégâts matériels (manque de visibilité combiné à un trafic important)
  - La chaussée de gramptinne dans la traversée de Goyet (trottoirs et vitesse).

- Les mesures effectuées indiquent des vitesses de circulation pratiquement partout nettement supérieures à la vitesse autorisée.
Les 2 graphiques suivants démontrent à suffisance ce phénomène. Ils reprennent pour chaque point de mesure d'une part, la V85 et d'autre part, le pourcentage de véhicules circulants à une vitesse supérieure à celle autorisée.


V85 sur les accès à Mozet et Goyet
Vitesse légale = 50 Km/h.
V85
Vitesse en Km/h.
85
80
75
70
65
60
55
50
45
40
rue des 2 chênes
rue des 2 chênes
rue de Loyers
rue de Loyers
La Navêre
La Navêre
ch. Gramptinne
ch. Gramptinne
r. de Strouvia
r. de Strouvia
ch. Gramptinne
ch. Gramptinne


% de véhicules au-dessus de la vitesse légale sur accès MOZET - GOYET
ch. Gramptinne
ch. Gramptinne
r. de Strouvia
r. de Strouvia
ch. Gramptinne
ch. Gramptinne
La Navêre
La Navêre
rue de Loyers
rue de Loyers
rue des 2 chênes
rue des 2 chênes
0%
10%
20%
30%
40%
50%
60%
70%
80%
90%
100%

Sécurité subjective:

Les plaintes ou remarques des habitants recensées par la commission de sécurité routière et lors de nos diverses enquêtes ont été cartographiées. Les griefs les plus fréquents ont trait aux excès de vitesse et à la visibilité.

Pour Mozet et Goyet, nous avons noté la Navère, le Tienne Saint Lambert et la rue de Strouvia.

2.2.1.4 Aménagements piétons et cyclistes

Pas d'aménagements spécifiques pour cyclistes. Quelques trottoirs existent dans la traversée de Goyet. Tous les déplacements piétons dans le village de Mozet se font sur la voirie.

2.2.1.5 Points particuliers

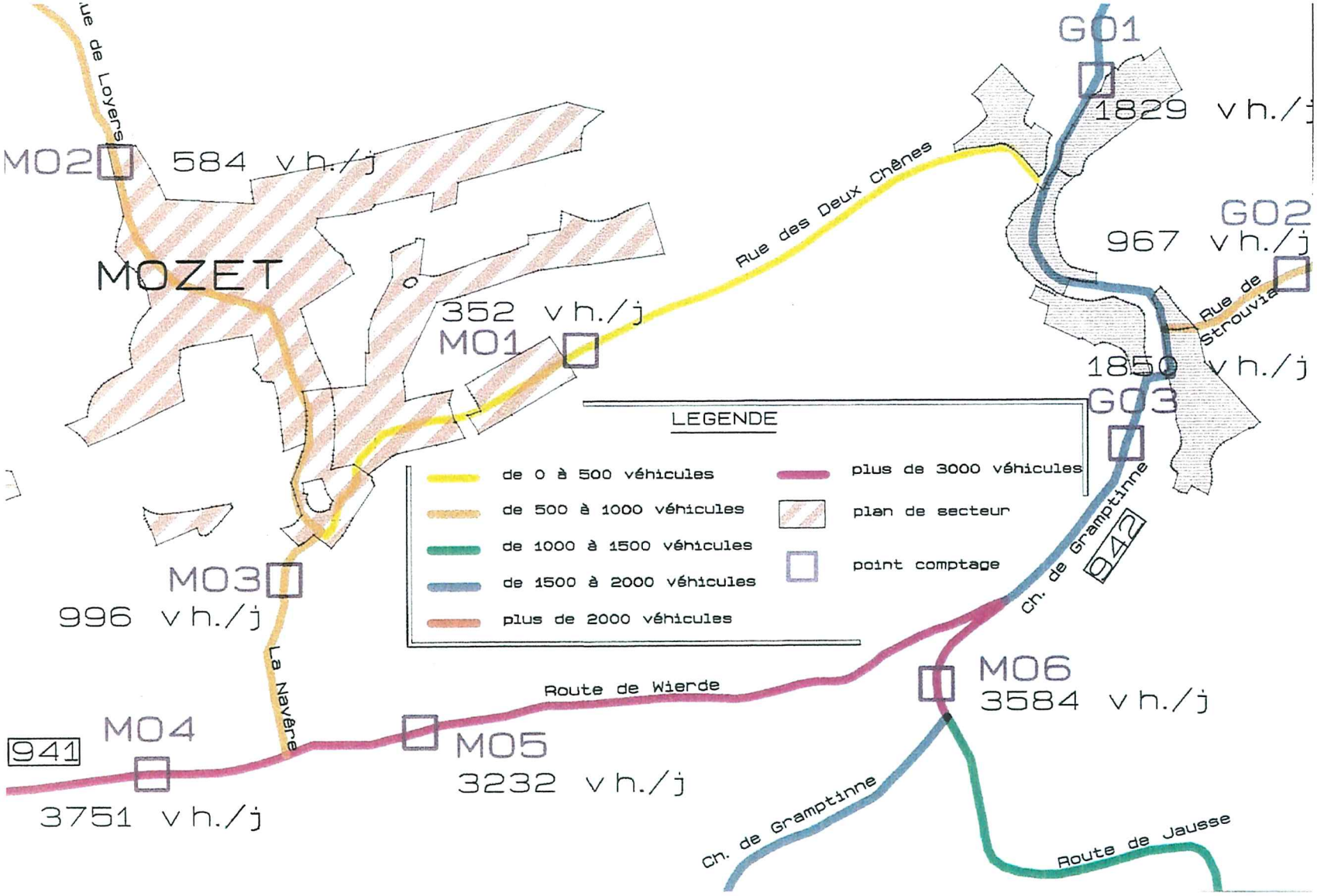
Le village de Mozet possède le label « Un des plus beaux villages de wallonnie », ce qui lui apporte un attrait touristique supplémentaire, mais qui reste léger, sans problème de circulation ou de parking ;

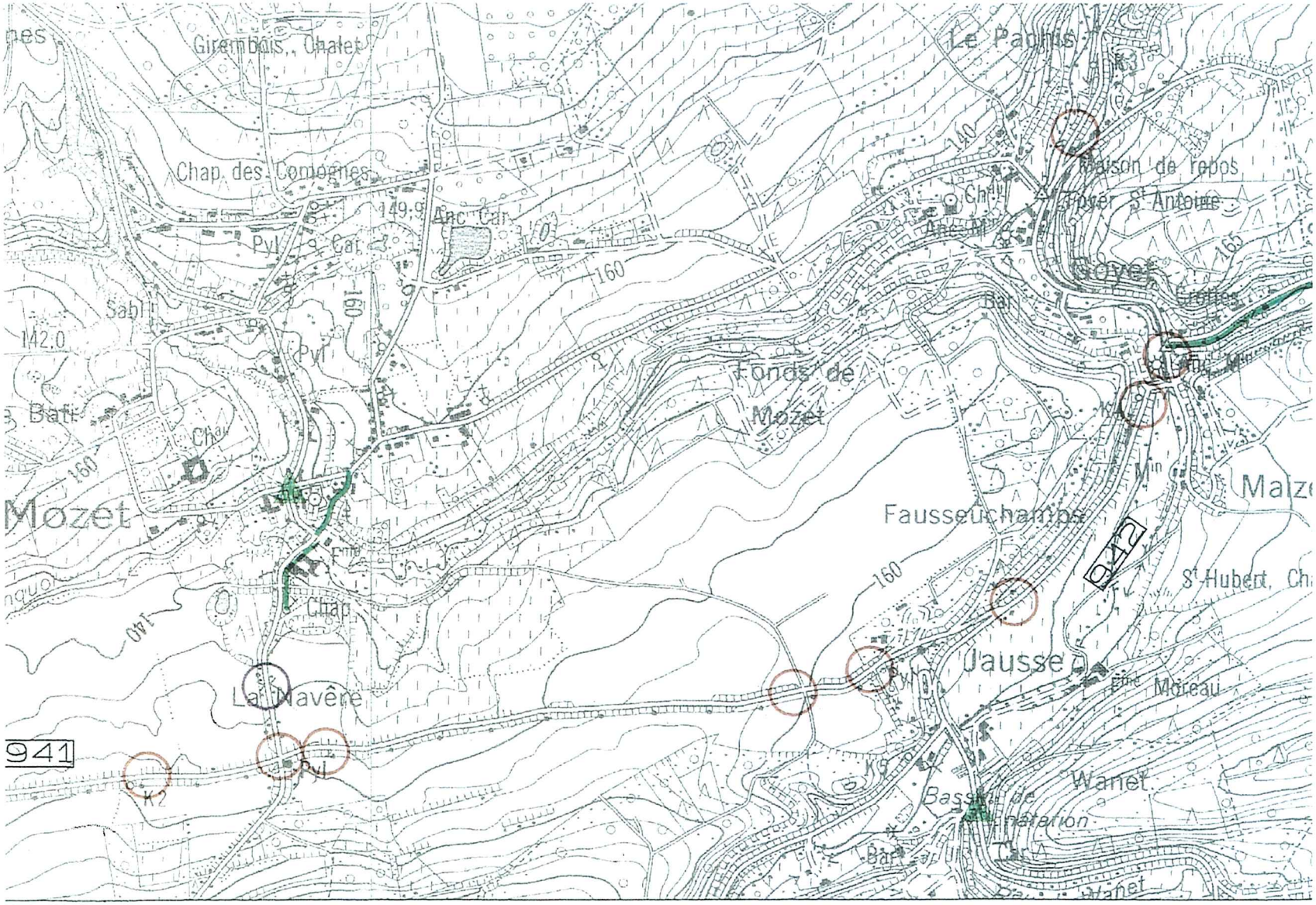
Le domaine de Mozet, ponctuellement lors d'organisations plus importantes, peut générer quelques problèmes de circulation et parking ;

Citons pour mémoire le site des grottes de Goyet et le Home Saint Antoine qui ne posent pas de problèmes particuliers

En résumé :

- **Très bonne accessibilité par routes régionales**
- **Bonne accessibilité par bus mais uniquement aux heures scolaires**
- **Charge de trafic légère avec trafic de transit modéré sur Mozet. Trafic de transit prépondérant sur Goyet avec charge moyenne**
- **Vitesses de roulage excessives sur tous les accès aux villages**
- **Un point sensible : le carrefour de la Navère**


G01
1829 v h./j
G02
967 v h./j
G03
1850 v h./j
M01
352 v h./j
M02
584 v h./j
M03
996 v h./j
M04
3751 v h./j
M05
3232 v h./j
M06
3584 v h./j
MOZET
Rue des Deux Chênes
Rue de Strouvia
Ch. de Gramptinne
942
La Navère
Route de Wierde
941
Ch. de Gramptinne
Route de Jausse
LEGENDE
de 0 à 500 véhicules
de 500 à 1000 véhicules
de 1000 à 1500 véhicules
de 1500 à 2000 véhicules
plus de 2000 véhicules
plus de 3000 véhicules
plan de secteur
point comptage


Girembois, Chalet
Chap. des Comognes
Anc. Car.
Pyl.
Sabl.
142.0
Bar.
Mozet
Fonds de Mozet
Le Pachis
Maison de repos
Anc. M.
Goyet
Grottes
Fausseuchamps
941
La Mavère
Pyl.
Chap.
Jausse
Fme Moreau
St Hubert, Ch.
Wanet
Bassin de natation
160
140
165

2.2.2. FAULX-LES-TOMBES

2.2.2.1 Accessibilité générale

Le village de Faulx-les-Tombes est idéalement desservi par la route régionale 942 en liaison directe avec l'agglomération namuroise et le réseau routier national. La liaison avec Ciney est assurée également par routes régionales. La liaison avec Andenne peut se faire également par routes régionales, mais est plus directe par voies communales.

Les lignes TEC 42 et 63, si ce n'est un service limité aux heures et périodes scolaires, couvrent toute la zone d'habitat avec cependant un certain manque de desserte de la partie de Faulx sur le versant ouest surplombant la chaussée de Gramptinne.
D'après les comptages effectués sur une semaine par le TEC, on peut tabler sur :

- 160 usagers par jour en moyenne pour la ligne 42 Namur – Andenne
- 24 usagers par jour en moyenne pour la ligne 63 interne à l'entité

2.2.2.2 Charges de trafic

La chaussée de Gramptinne concentre, sur son accès aval dans Faulx-les-Tombes, une grosse partie du trafic de transit et de desserte de ce village, soit environ 3500 véh/j.
Au carrefour de Jausse cette charge se divise en 2 parts plus ou moins égales avec 1600 véh. restants sur la chaussée de Gramptinne et 1500 véh. empruntant le réseau communal (route de Jausse). Cette charge importante, sur le réseau communal, se maintient sur les rues du commerce et d'Andenne avec les apports de la rue de l'Abbaye (1000 véh.) et de la rue de Gesves (775 véh.). En analysant les résultats des comptages sur les périodes de pointe.6 – 10 h. et 15 – 19 h., on peut estimer le trafic de transit sur ces voiries communales à environ 550 véh. le matin et 850 véh. le soir.
Pour ce qui est de la chaussée de Gramptinne (1600 véh. côté aval), elle voit sa charge limitée à 1200 véh. (côté amont), pour remonter à plus de 2000 véh. après le carrefour avec la rue de l'Abbaye et la route de Courrière. Sur les périodes de pointe, on peut estimer le trafic de transit sur la chaussée dans sa traversée de Faulx à 340 vèh. Le matin et 530 véh. le soir.

Ces chiffres indiquent donc un trafic de transit important sur le réseau communal.

2.2.2.3 Vitesse et sécurité

Sécurité objective :

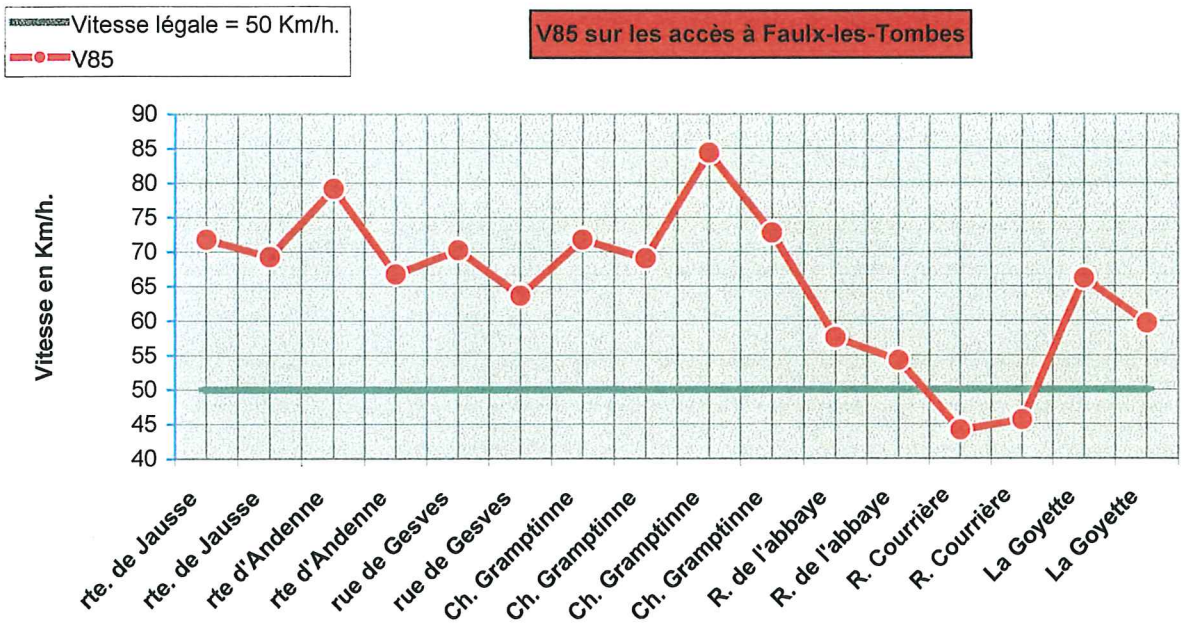
- Les accidents de roulage avec dommages corporels se concentrent sur la Chaussée de Gramptinne dans la traversée du village, spécialement aux carrefours.

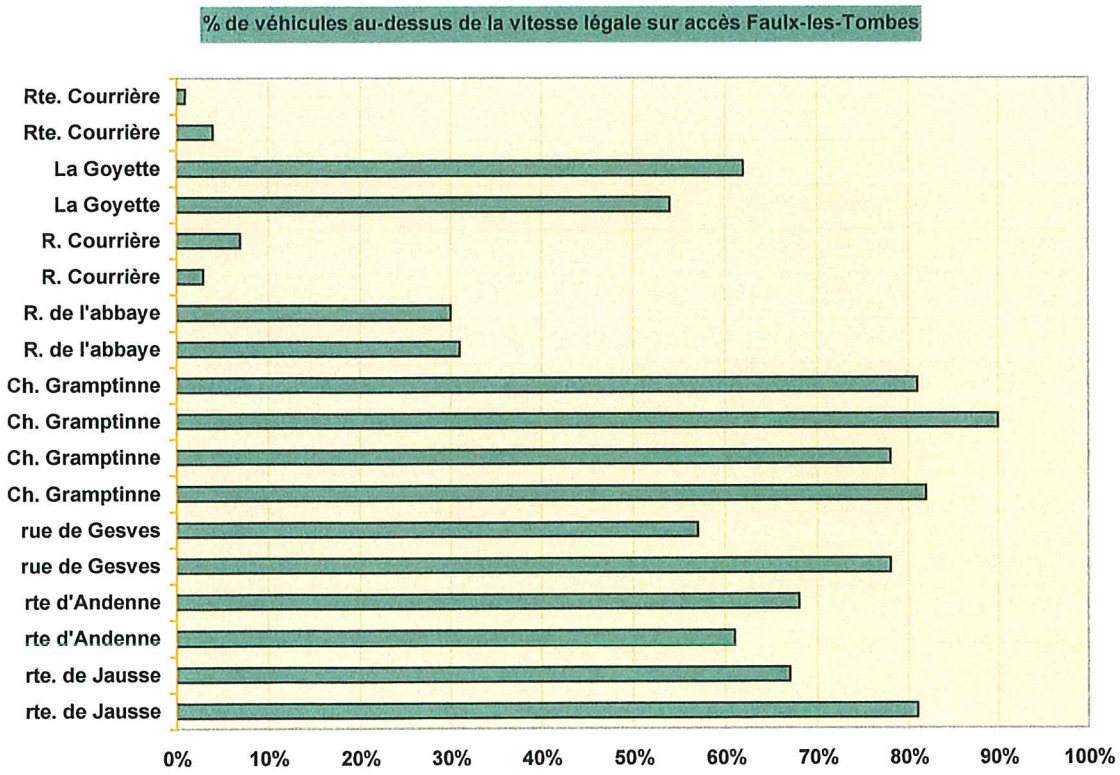
- Les points sensibles ressortant de nos enquêtes sont :
  - Spécialement le carrefour avec la rue du Bois Planté.
  - Le carrefour avec le chemin d'Arville.
  - Le carrefour avec la rue Morin.

- Charge de trafic importante sur les rues du Commerce et d'andenne incompatible avec leur gabarit et leur fonction. Ce sont des rues avec un habitat dense, quelques commerces, une salle communale à proximité. Dés lors, la demande de parking est importante et les riverains du fait du manque de largeur de la chaussée, stationnent sur les trottoirs et accotements existants.

- Les mesures effectuées indiquent des vitesses de circulation pratiquement partout nettement supérieures à la vitesse autorisée.

Les 2 graphiques suivants reprennent, pour chaque point de mesure, d'une part, la V85, et d'autre part, le pourcentage de véhicules circulants à une vitesse supérieure à celle autorisée.


Vitesse légale = 50 Km/h.
V85
V85 sur les accès à Faulx-les-Tombes
Vitesse en Km/h.
90
85
80
75
70
65
60
55
50
45
40
rte. de Jausse
rte. de Jausse
rte d'Andenne
rte d'Andenne
rue de Gesves
rue de Gesves
Ch. Gramptinne
Ch. Gramptinne
Ch. Gramptinne
Ch. Gramptinne
R. de l'abbaye
R. de l'abbaye
R. Courrière
R. Courrière
La Goyette
La Goyette


% de véhicules au-dessus de la vitesse légale sur accès Faulx-les-Tombes
Rte. Courrière
Rte. Courrière
La Goyette
La Goyette
R. Courrière
R. Courrière
R. de l'abbaye
R. de l'abbaye
Ch. Gramptinne
Ch. Gramptinne
Ch. Gramptinne
Ch. Gramptinne
rue de Gesves
rue de Gesves
rte d'Andenne
rte d'Andenne
rte. de Jausse
rte. de Jausse
0%
10%
20%
30%
40%
50%
60%
70%
80%
90%
100%

Sécurité subjective:

Les plaintes ou remarques des habitants recensées par la commission de sécurité routière et lors de nos diverses enquêtes concernent principalement :

- Chaussée de Gramptine et rue du Sabotier à Faulx
- Rues du Commerce, d'Andenne, de Gesves, du Chaunois et Drève des Arches à Les Tombes
- La rue de la Briqueterie qui a été mise en circulation locale récemment.

2.2.2.4 Aménagements piétons et cyclistes

Pas d'aménagements spécifques pour cyclistes. Quelques trottoirs existent.

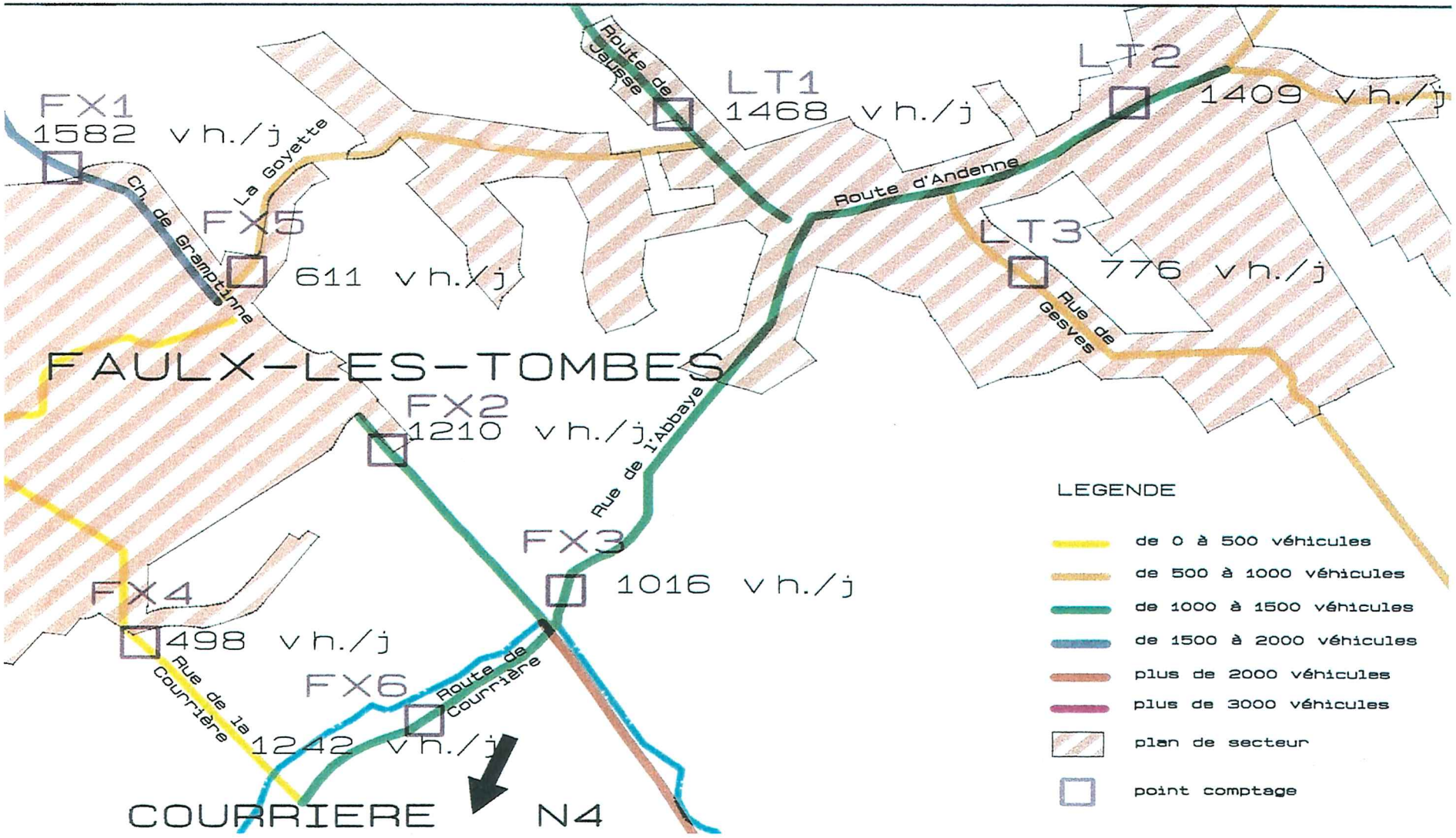
2.2.2.5 Points particuliers

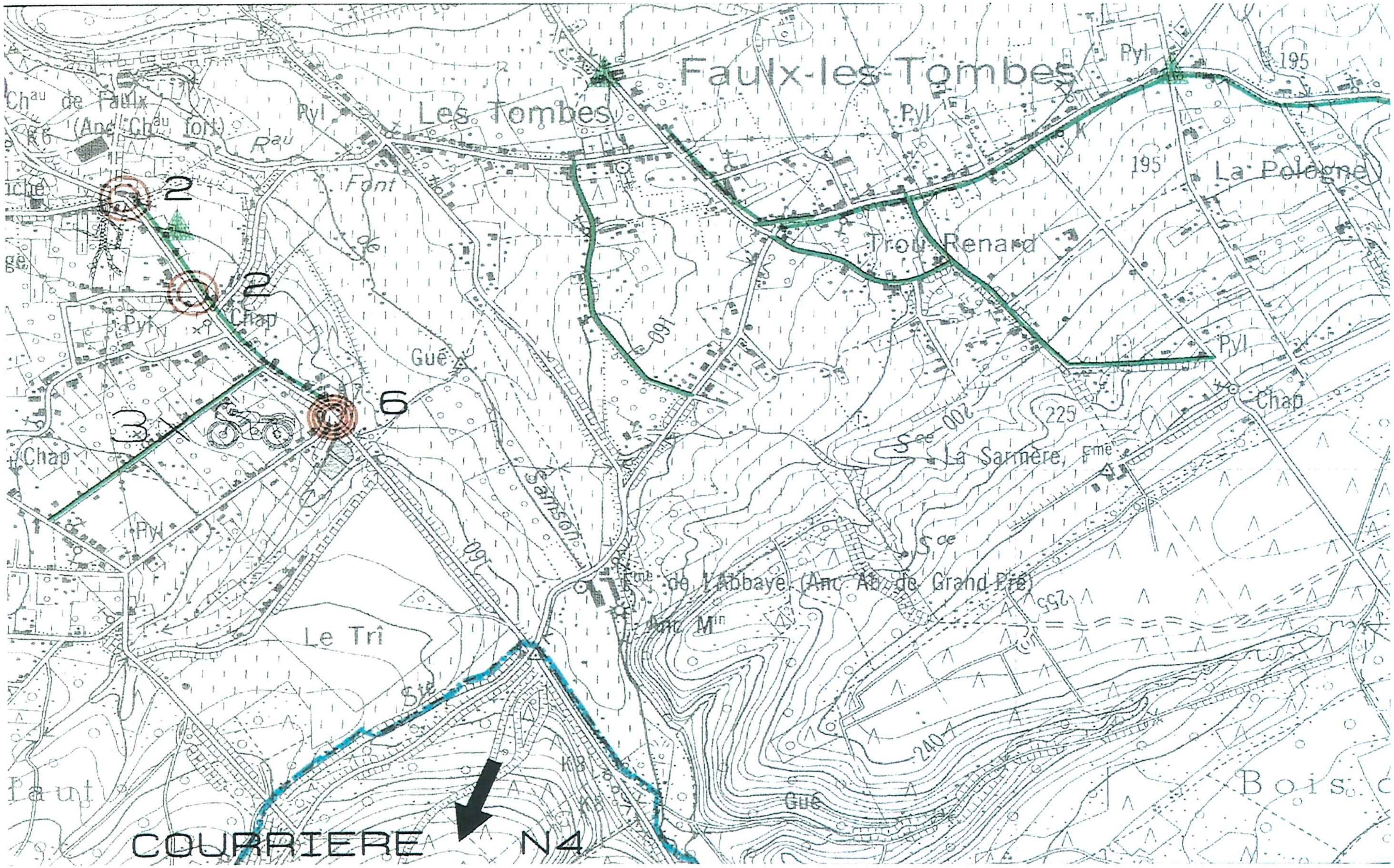
Le camping de jausse ne présente guère de problèmes avec cependant un apport de trafic supplémentaire en période estivale sur la rue de Jausse (sortie peu visible à priorité de droite).

La scierie ne présente aucun problème.

En résumé :

- **Très bonne accessibilité par routes régionales et communales**
- **Bonne accessibilité par bus mais uniquement aux heures scolaires**
- **Charge de trafic importante avec transit prépondérant sur le réseau communal dans la traversée de « les Tombes ».**
- **Traversée de Faulx dangereuse sur la chaussée de Gramptinne.**
- **Vitesses de roulage excessives sur tous les accès aux villages**


FX1
1582 v h./j
Ch. de Gramptinne
La Goyette
FX5
611 v h./j
Route de Jauge
LT1
1468 v h./j
LT2
1409 v h./j
Route d'Andenne
LT3
776 v h./j
Rue de Gesves
FAULX-LES-TOMBES
FX2
1210 v h./j
Rue de l'Abbaye
FX3
1016 v h./j
FX4
498 v h./j
Rue de la Courrière
FX6
Route de Courrière
1242 v h./j
COURRIERE
N4
LEGENDE
de 0 à 500 véhicules
de 500 à 1000 véhicules
de 1000 à 1500 véhicules
de 1500 à 2000 véhicules
plus de 2000 véhicules
plus de 3000 véhicules
plan de secteur
point comptage


Faulx-les-Tombes
Les Tombes
Chau de Faulx
(Anc Chau fort)
La Pologne
Trou Renard
La Sarmère, Fme
Fme de l'Abbaye (Anc Ab de Grand Pré)
Anc Min
Le Trî
Samson
Gué
Chap
Pyl
Font
Rau
Bois
195
160
200
225
240
255
2
2
6
3
COURRIERE
N4

2.2.3. GESVES.

2.2.3.1 Accessibilité générale

Le réseau régional offre des liaisons aisées avec Namur, Ciney et Andenne. Le réseau communal s'y ajoute pour apporter des liaisons plus directes mais moins roulantes.

Les lignes TEC 42, 14, 66 et 63, si ce n'est un service limité aux heures et périodes scolaires, couvrent toute la zone d'habitat.
D'après les comptages effectués sur une semaine par le TEC, on peut tabler sur :

- 11 usagers par jour en moyenne pour la ligne 63 interne à l'entité.
- 42 usagers par jour en moyenne pour la ligne 42 Namur–Andenne.
- 28 usagers par jour en moyenne pour la ligne 14 Ohey–Courrière (liaison avec la gare de Courrière et liaison avec la gare de Seilles).
- 98 usagers par jour en moyenne pour la ligne 66 Namur-Ciney (corespondances avec la ligne 42)

2.2.3.2 Charges de trafic

- La chaussée de Gramptinne supporte plus de 2000 véh/j.dans la traversée de Gesves. Elle est alimentée par 2 voiries communales à gabarit relativement large: Le baty Pire avec 1850 véh. et la rue de Sierpont avec 1150 véh.(transit vers Ohey et Sorée). Sur son tronçon de liaison avec la RR946, la densité du trafic tombe à 750 véh. suite au délestage vers le Pourain (liaison Assesse et N4) qui prend environ 1000 véh/j.
- Un autre axe important assurant, le transit vers Ohey, et faisant partie du réseau communal, est constitué par la rue des Fonds (1050 véh.) et la rue de Brionsart (1300 véh.) Le problème du gabarit et de la fonction de ces routes communales est de nouveau posé.

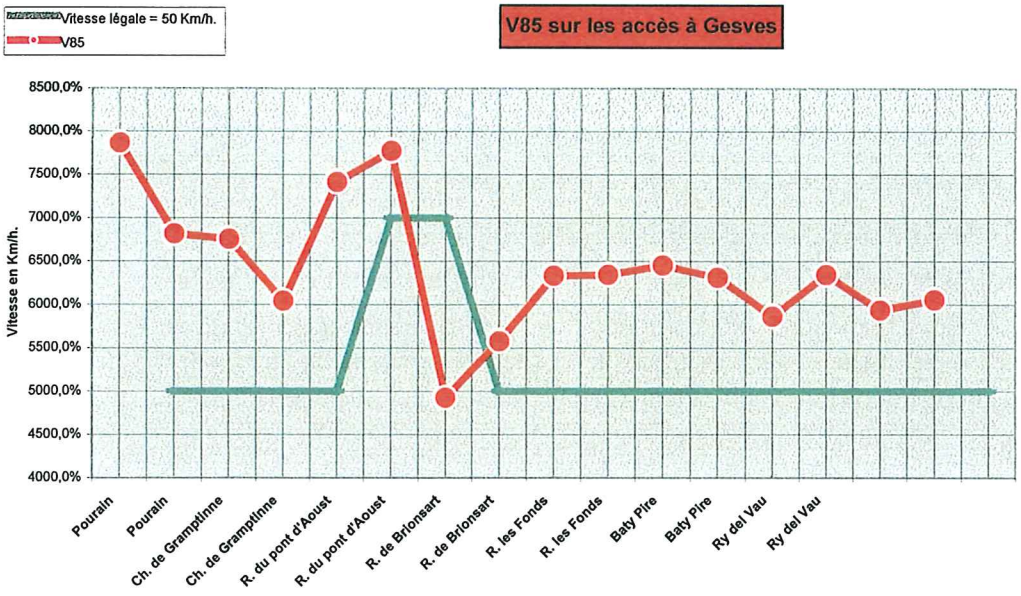
- Sur l'axe de la rue des Fonds, en période de pointe matinale, le trafic de transit est estimé 400 véh. En période de pointe vespérale, il est évalué à 750 véh. Le trafic local et pendulaire est lui estimé matin et soir entre 150 et 250 véh.
- Sur la Chaussée de Gramptinne, on estime le transit à 745 véh. le matin et à environ 1000 véh. le soir.
- Trafic de transit important sur le réseau communal à faible gabarit mais aussi sur le réseau régional.

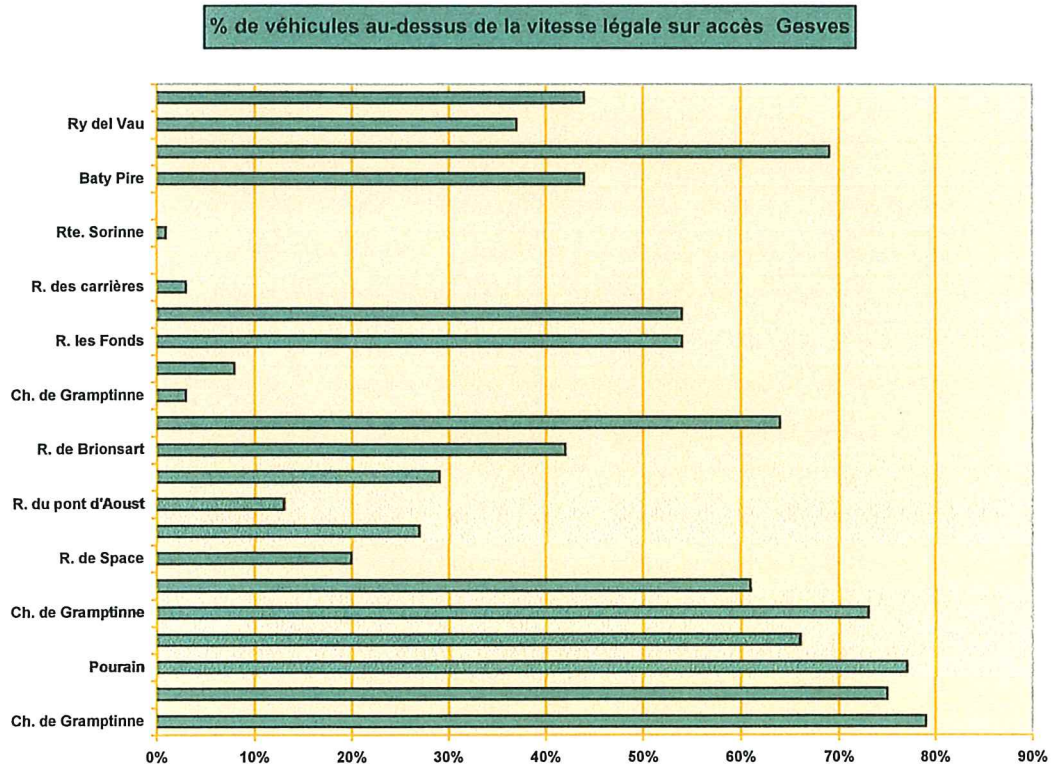
2.2.3.3 Vitesse et sécurité

Sécurité objective :

- Les accidents de roulage avec dommages corporels repris sur la carte ci-jointe (ch. de Gramptinne et rue des Fonds) ne laissent pas apparaître de point sensible particulier. Le plateau devant la maison communale et la sinuosité ainsi que la pente de la ch. de Gramptine dans la traversée de Gesves y limitent la vitesse de circulation.
- Par contre, hors agglomération, le carrefour Thirifays (RR 942 et 946) représente bien un point sensible avec de nombreux accidents recensés.
- Charge de trafic importante sur les rues des Fonds et de Brionsart incompatible avec leur gabarit et leur fonction. Ce sont des rues avec un habitat dense et des commerces rue les Fonds (+ service travaux).
- Les mesures effectuées indiquent des vitesses de circulation pratiquement partout nettement supérieures à la vitesse autorisée.

Les 2 graphiques suivants reprennent, pour chaque point de mesure, d'une part, la V85, et d'autre part, le pourcentage de véhicules circulants à une vitesse supérieure à celle autorisée.


Vitesse légale = 50 Km/h.
V85
V85 sur les accès à Gesves
Vitesse en Km/h.
8500,0%
8000,0%
7500,0%
7000,0%
6500,0%
6000,0%
5500,0%
5000,0%
4500,0%
4000,0%
Pourain
Pourain
Ch. de Gramptinne
Ch. de Gramptinne
R. du pont d'Aoust
R. du pont d'Aoust
R. de Brionsart
R. de Brionsart
R. les Fonds
R. les Fonds
Baty Pire
Baty Pire
Ry del Vau
Ry del Vau


% de véhicules au-dessus de la vitesse légale sur accès Gesves
Ry del Vau
Baty Pire
Rte. Sorinne
R. des carrières
R. les Fonds
Ch. de Gramptinne
R. de Brionsart
R. du pont d'Aoust
R. de Space
Ch. de Gramptinne
Pourain
Ch. de Gramptinne
0%
10%
20%
30%
40%
50%
60%
70%
80%
90%

Sécurité subjective:

Les plaintes ou remarques des habitants recensées par la commission de sécurité routière et lors de nos diverses enquêtes concernent principalement :

Rues des Fonds, rue de Brionsart, rue Petite Gesves, rue de Surhuy, Ry Del Vau, rue Les Forges, rue de la Chapelle, rue Petite corniche, rue Sainte Cécile, rue Grande Commune, rue Rinfosse, etc...

2.2.3.4 Aménagements piétons et cyclistes

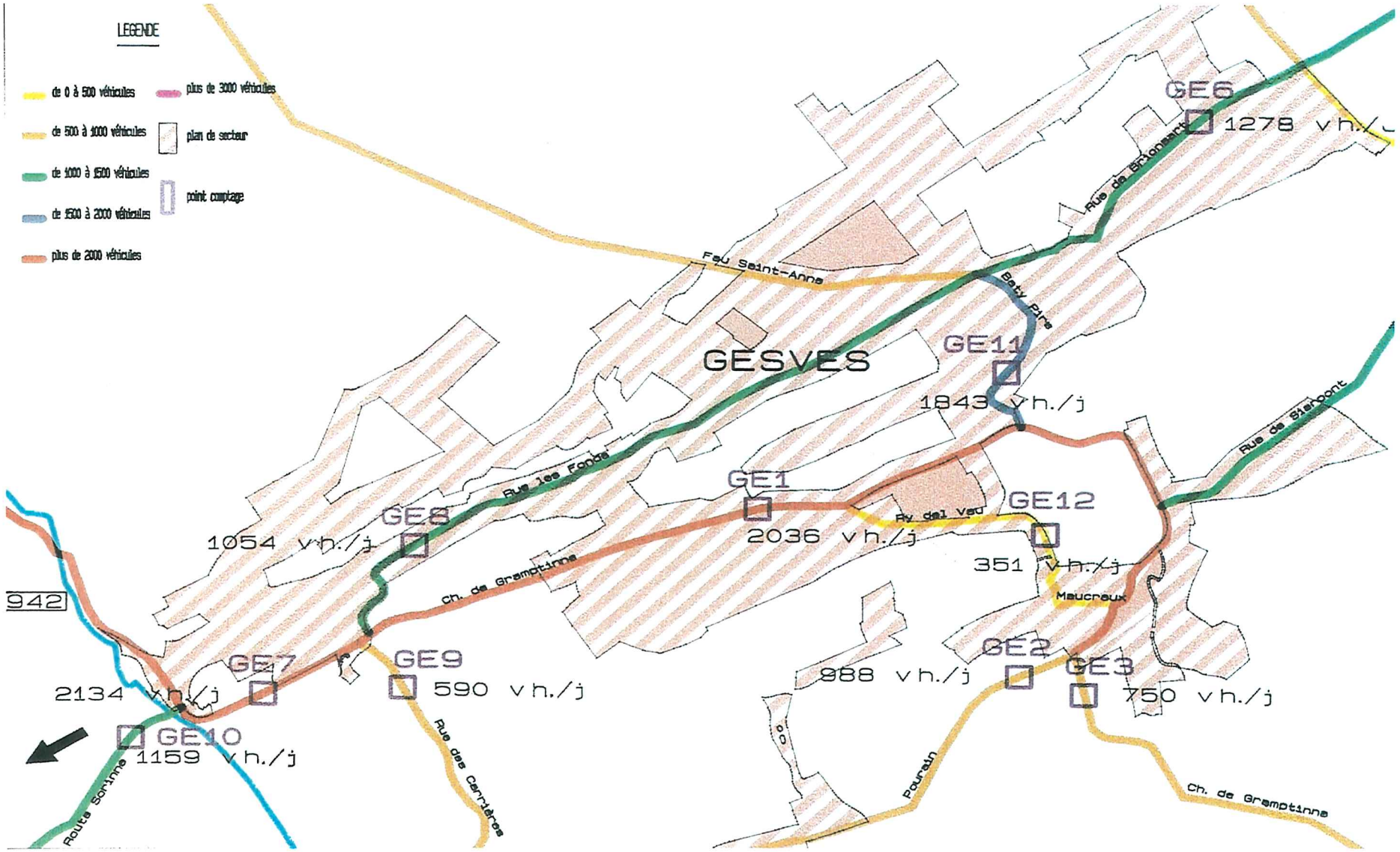
Pas d'aménagements spécifques pour cyclistes. Quelques trottoirs existent ch. de Gramptinne.mais sans dénivellation par rapport à la chaussée.

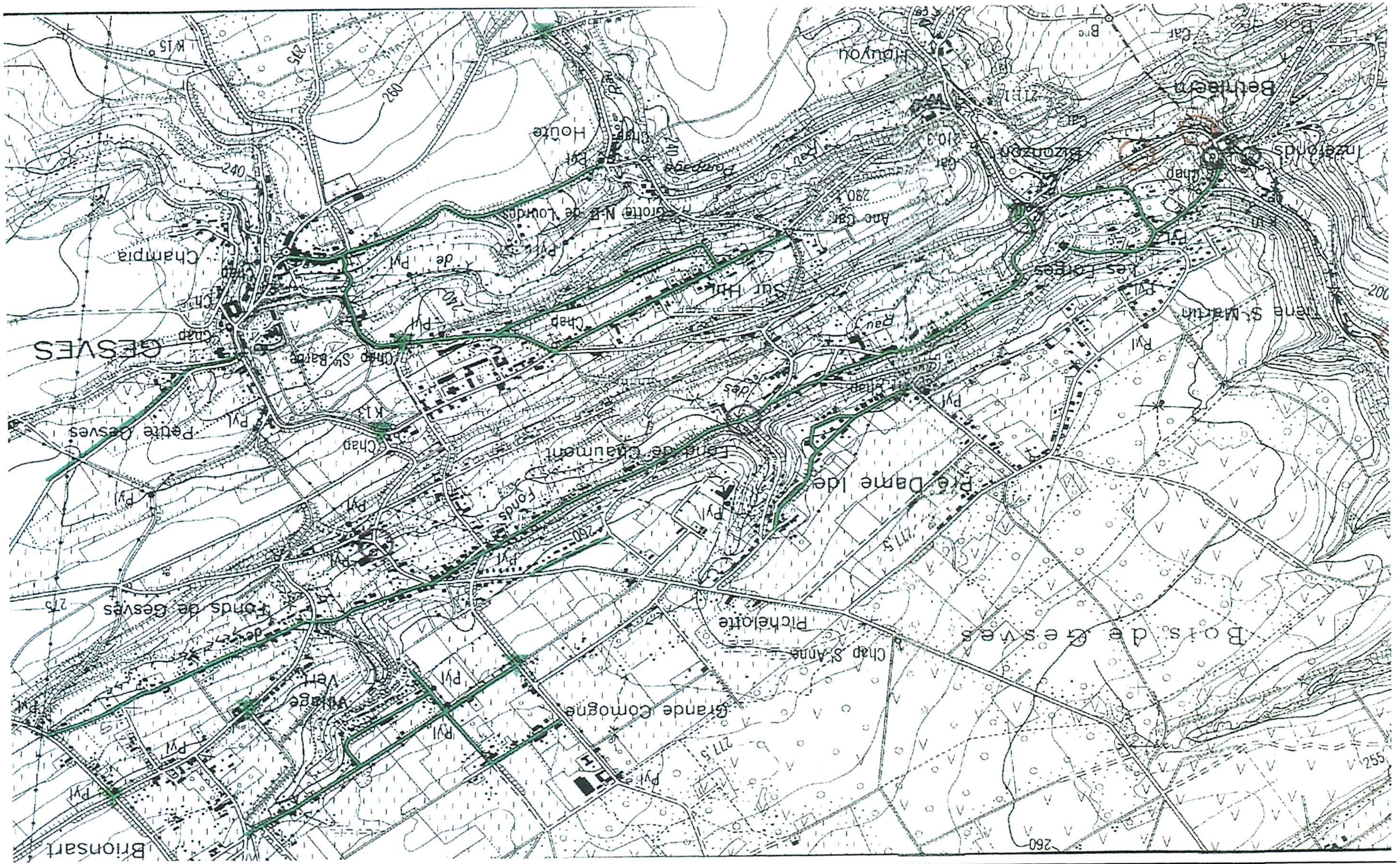
2.2.3.5 Points particuliers

L'école d'équitation, lors de ces activités spéciales, ne pose pas de problème de parking (espace en suffisance), mais pose de réels problèmes de circulation du fait du nombre et du gabarit des véhicules ainsi que du faible gabarit des voiries d'accès. La proposition, déjà reprise dans le schéma de structure, de créer un accès propre en site neuf semble être la solution à cette situation.

En résumé :

- **Très bonne accessibilité par routes régionales et communales**
- **Bonne accessibilité par bus avec liaison vers les gares avoisinantes, mais uniquement aux heures scolaires**
- **Charge de trafic de transit relativement importante sur le réseau communal peu adaptée, et sur le réseau régional.**
- **Difficulté d'accès à l'école d'équitation et perturbation du trafic local lors d'activités spéciales.**
- **Vitesses de roulage excessives sur tous les accès aux villages**


LEGENDE
de 0 à 500 véhicules
de 500 à 1000 véhicules
de 1000 à 1500 véhicules
de 1500 à 2000 véhicules
plus de 2000 véhicules
plus de 3000 véhicules
plan de secteur
point comptage
GESVES
GE6
1278 v h./j
GE11
1843 v h./j
GE1
2036 v h./j
GE12
351 v h./j
GE8
1054 v h./j
GE7
2134 v h./j
GE9
590 v h./j
GE10
1159 v h./j
GE2
888 v h./j
GE3
750 v h./j
942
Fau Saint-Anne
Rue de Brionsart
Baty Pire
Rue les Fonds
Ch. de Gramptinne
Av. del Vau
Rue de Bierpont
Maucroux
Route Sorinne
Rue des Carrières
Pourain
Ch. de Gramptinne


Gesves
Bois de Gesves
Pré Dame Ide
Fonds de Gesves
Grande Comogne
Pichelotte
Chap St Anne
Petite Gesves
Champia
Houte
Sur Hul
Les Forges
Bizonzon
Bethléem
Inzefonds
Hauyou
Brionsart
Village Vert
Tiene St Martin
Fond de Chaumont
Grotte N-D de Lourdes

2.2.4. SOREE

2.2.4.1 Accessibilité générale

La section de Sorée est traversée par la route provinciale 921 Ciney – Andenne et est donc en liaison directe avec ces agglomérations ainsi qu'avec celle de Havelange. Les routes régionales 946 et 942, permettent la liaison avec l'agglomération de Namur via Assesse ou Gesves.

2.2.4.2 Charges de trafic

Durant la période de comptage, la route provinciale RP 921 était barrée dans la traversée de Ohey pour cause de travaux. Cette situation fausse donc partiellement les comptages réalisés sur la RP, la RR 946, la rue Maubry et la rue Borsu

- La RP 921 dans sa traversée de Sorée supporte environ 2700 véh/j. côté Ciney et 1800 véh/j. côté Ciney
- La charge de la RR 946 est d'environ 1700 véh/j.
- La liaison entre ces 2 chaussées régionales se fait via la rue Maubry qui draine 2300 véh/j. Cette charge est très importante vu le gabarit de cette rue. Ces chiffres sont certainement influencés par les travaux de ohey et cette surcharge doit être temporaire.
- Par contre, les rues du Centre et de la Forêt, qui sont typiquement des rues de village, supportent une charge d'environ 1300 véh/j.constituée en bonne partie du trafic de transit de et vers Evelette. La signalisation directionnelle sur la RP 921 invite d'ailleurs à cet itinéraire. Notons également en cet endroit le trafic lourd traversant le village et occasionné par une entreprise agricole.

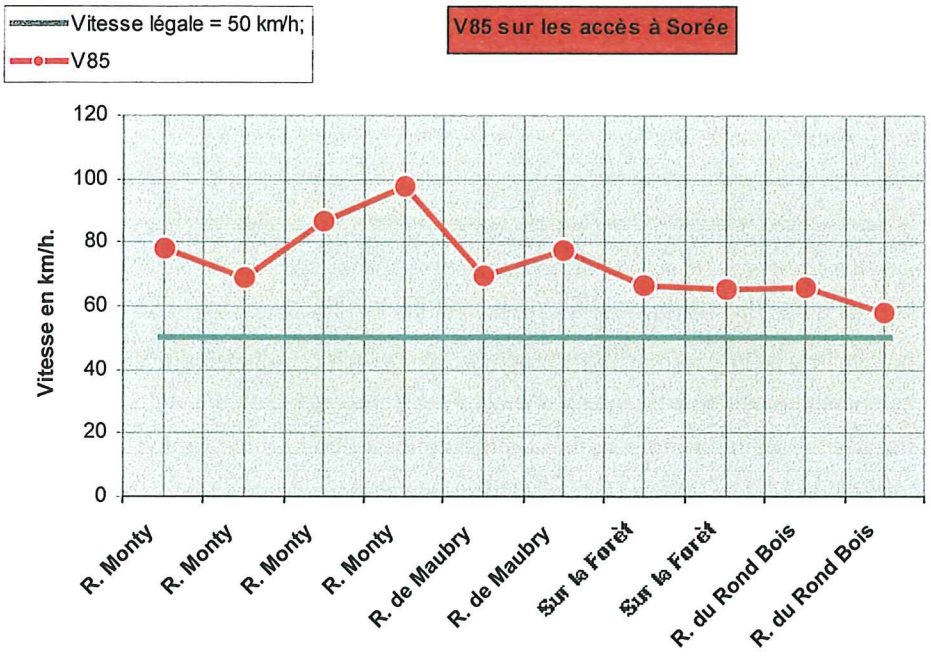
  On peut estimer le trafic de transit sur la rue de la Forêt à + ou – 300 véh. aux heures de pointe (6-10 et 15-19 h.).
- Pour l'ensemble du village, le trafic de transit peut être estimé à 1000 véh. sur la période 6 – 10 h. et à 1300 véh. sur la période 15 – 19 h.

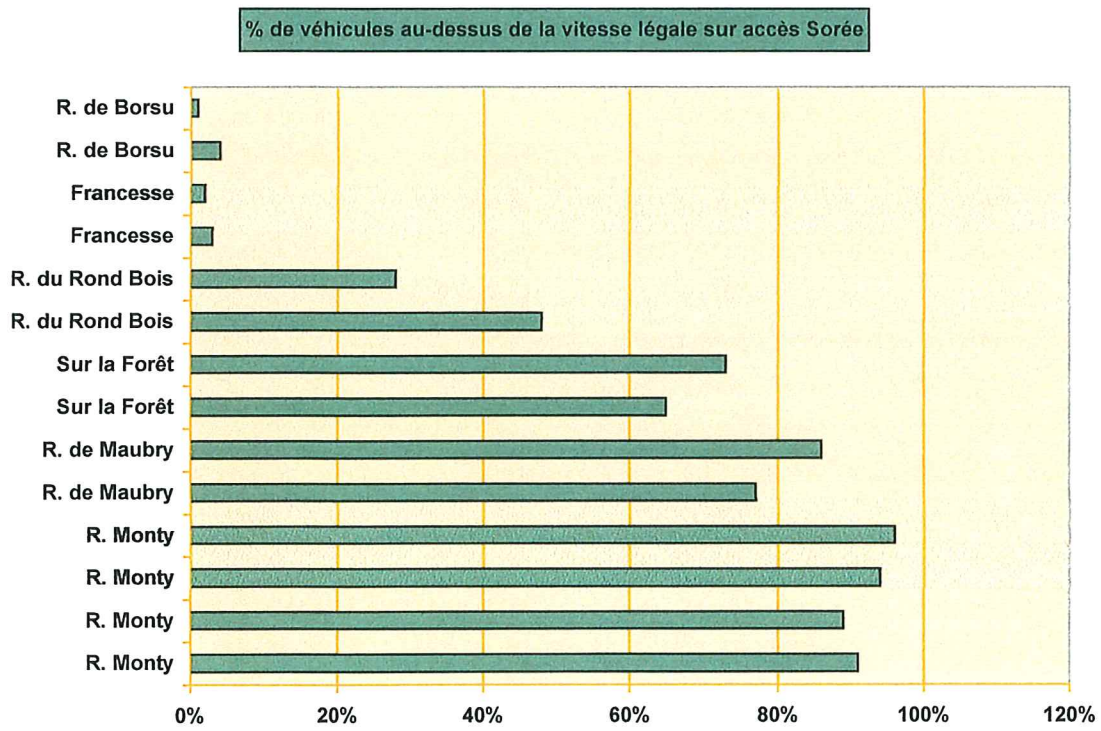
2.2.4.3 Vitesse et sécurité

Sécurité objective :

- Les accidents de roulage avec dommages corporels repris sur la carte ci-jointe sont concentrés sur la RR 946 et surtout sur la RP 921. Le point sensible apparaît être le carrefour des rues Maubry et du Centre avec la RP 921.En cet endroit sont concentrés 3 accidents avec blessés graves. Le rond-point d'accès côté Ciney a provoqué un accident avec un tué, mais à une époque où les travaux s'achevaient et avant la mise en place complète de la signalisation.
- Importante charge de trafic de transit et de véhicules agricoles sur les rues du Centre et de la Forêt, incompatible avec leur gabarit et leur fonction.
- Les mesures effectuées indiquent des vitesses de circulation pratiquement partout nettement supérieures à la vitesse autorisée.
- Rue du Monty, les vitesses sont élevées malgré les aménagements de sécurité qui y ont été établis.

Les 2 graphiques suivants reprennent, pour chaque point de mesure, d'une part, la V85, et d'autre part, le pourcentage de véhicules circulants à une vitesse supérieure à celle autorisée.


Vitesse légale = 50 km/h;
V85
V85 sur les accès à Sorée
Vitesse en km/h.
120
100
80
60
40
20
0
R. Monty
R. Monty
R. Monty
R. Monty
R. de Maubry
R. de Maubry
Sur la Forêt
Sur la Forêt
R. du Rond Bois
R. du Rond Bois


% de véhicules au-dessus de la vitesse légale sur accès Sorée
R. de Borsu
R. de Borsu
Francesse
Francesse
R. du Rond Bois
R. du Rond Bois
Sur la Forêt
Sur la Forêt
R. de Maubry
R. de Maubry
R. Monty
R. Monty
R. Monty
R. Monty
0%
20%
40%
60%
80%
100%
120%

Sécurité subjective:

Les plaintes ou remarques des habitants recensées par la commission de sécurité routière et lors de nos diverses enquêtes concernent principalement :

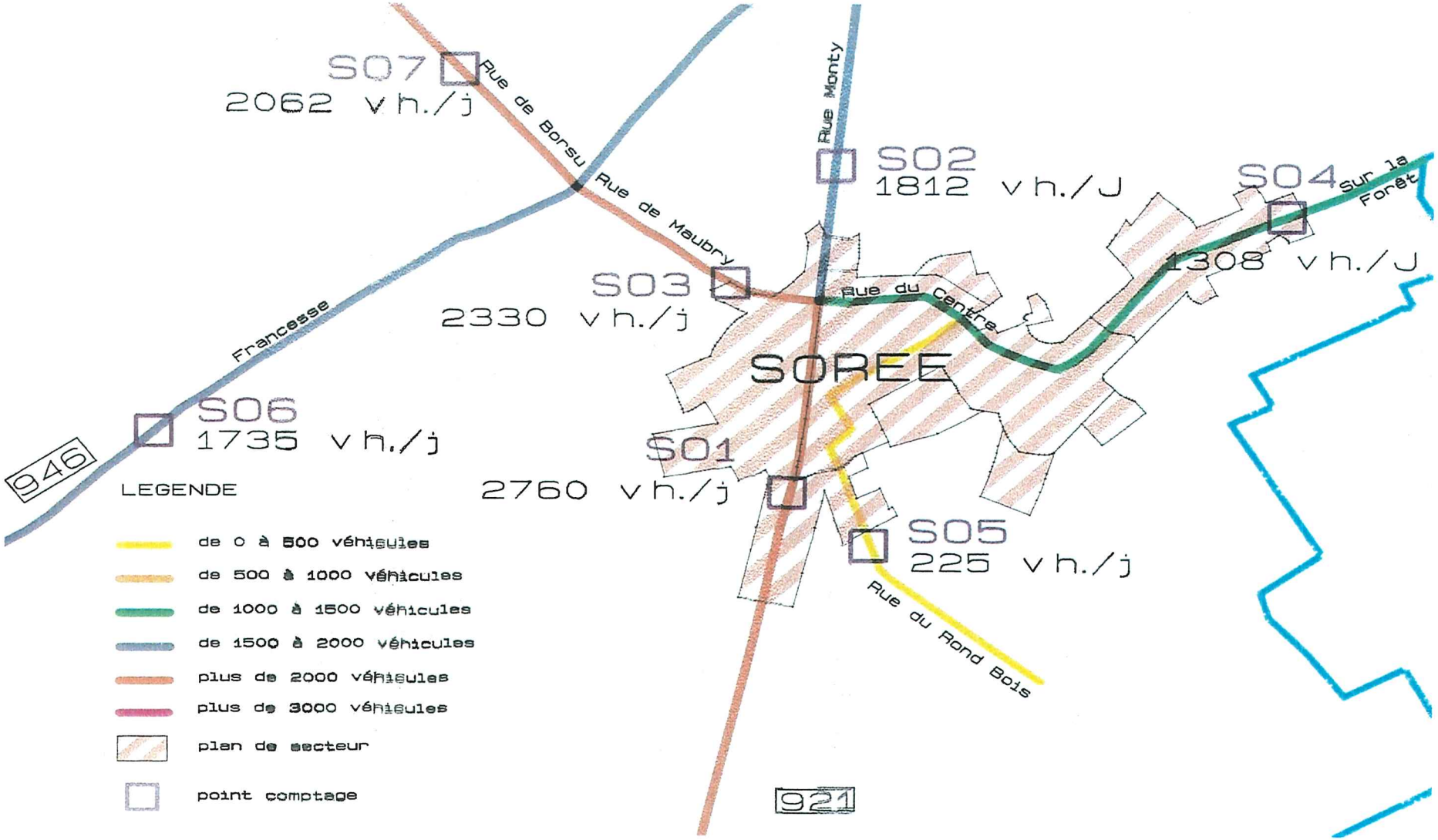
- La RP 921 dans la traversée du village (vitesse des véhicules,véhicules proches des habitations,...).
- Rue du Centre, rue de la Forêt et Sur la Forêt (densité et vitesse du trafic de transit, charroi agricole lourd).

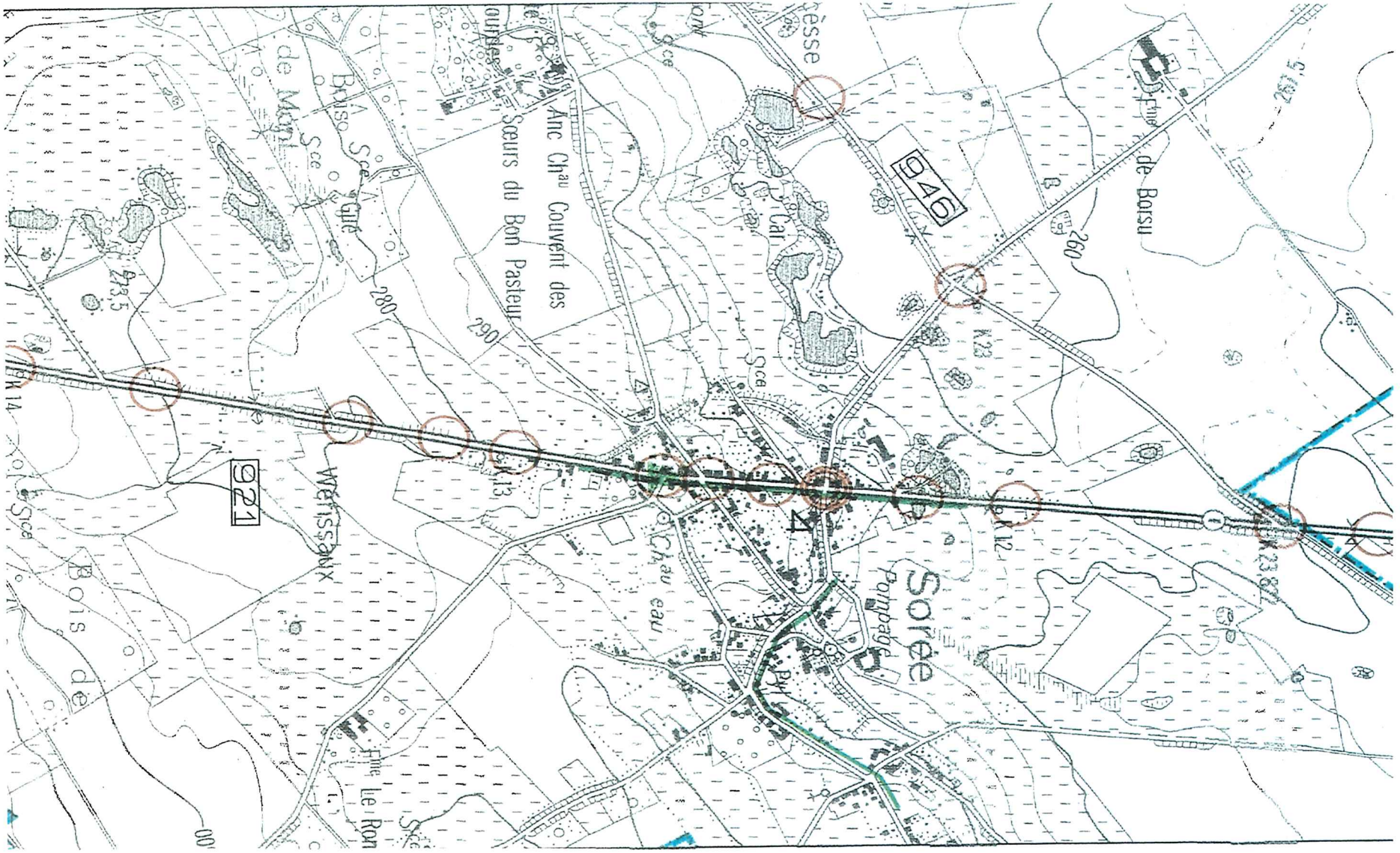
2.2.4.4 Aménagements piétons et cyclistes

Pas d'aménagements spécifiques pour cyclistes et piétons dans le village. Pas d'aménagements pour cyclistes sur la route provinciale.

En résumé :

- **Très bonne accessibilité par routes régionales**
- **Charge de trafic de transit importante sur le réseau communal peu adapté, et sur le réseau régional.**
- **Vitesses de roulage excessives sur tous les accès et dans le village.**


S07
2062 v h./j
Rue de Borsu
Rue de Maubry
Rue Monty
S02
1812 v h./J
S04
Sur la Forêt
1308 v h./J
S03
2330 v h./j
Rue du Centre
SOREE
Francesse
S06
1735 v h./j
946
S01
2760 v h./j
S05
225 v h./j
Rue du Rond Bois
921
LEGENDE
de 0 à 500 véhicules
de 500 à 1000 véhicules
de 1000 à 1500 véhicules
de 1500 à 2000 véhicules
plus de 2000 véhicules
plus de 3000 véhicules
plan de secteur
point comptage


946
921
Anc Chau Couvent des Sœurs du Bon Pasteur
Sorée
Bois de
Fme de Borsu
Fme Le Ron
Wartissaux
Sce
280
290
260
273,5
261,5

2.2.5. STRUD ET HAUT-BOIS (HALTINNE).

2.2.5.1 Accessibilité générale

Strud.
Le réseau régional se limite à la RR 941 assurant la liaison avec la vallée du Samson et l'agglomération namuroise. Toutes les autres liaisons se font par routes communales.

Haut-Bois.
Ce village est le seul à n'être desservi par aucune voirie régionale. Toutes les liaisons se font par routes communales.

Les lignes TEC 42 et 63, si ce n'est un service limité aux heures et périodes scolaires, couvrent toute la zone d'habitat.
D'après les comptages effectués sur une semaine par le TEC, on peut tabler sur :

- 13 usagers par jour en moyenne sur Strud pour la ligne 63 interne à l'entité.
- 18 usagers par jour en moyenne sur Haut-Bois pour la ligne 63 interne à l'entité.
- 31 usagers par jour en moyenne sur Strud pour la ligne 42 Namur–Andenne.
- 6 usagers par jour en moyenne sur Haut-Bois pour la ligne 42 Namur–Andenne.

2.2.5.2 Charges de trafic

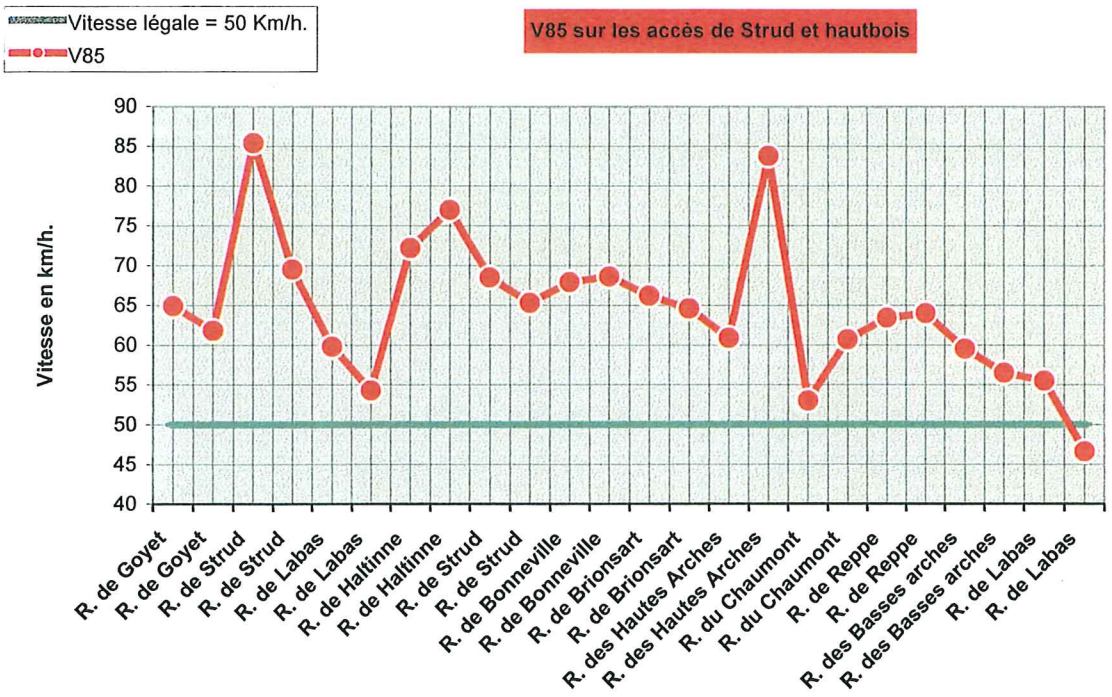
- Charges de trafic légères sur les 2 villages. Le trafic est partout inférieur à 1000 véh/j., même sur la RR 941.
- On estime le transit général dans le village de Strud à 500 véh. en pointe matinale et 600 véh. en pointe vespérale.
- Sur Haut-Bois, il est estimé à 260véh. entre 6 et 9 h., et à 400 véh. entre 15 et 19 h.

2.2.5.3 Vitesse et sécurité

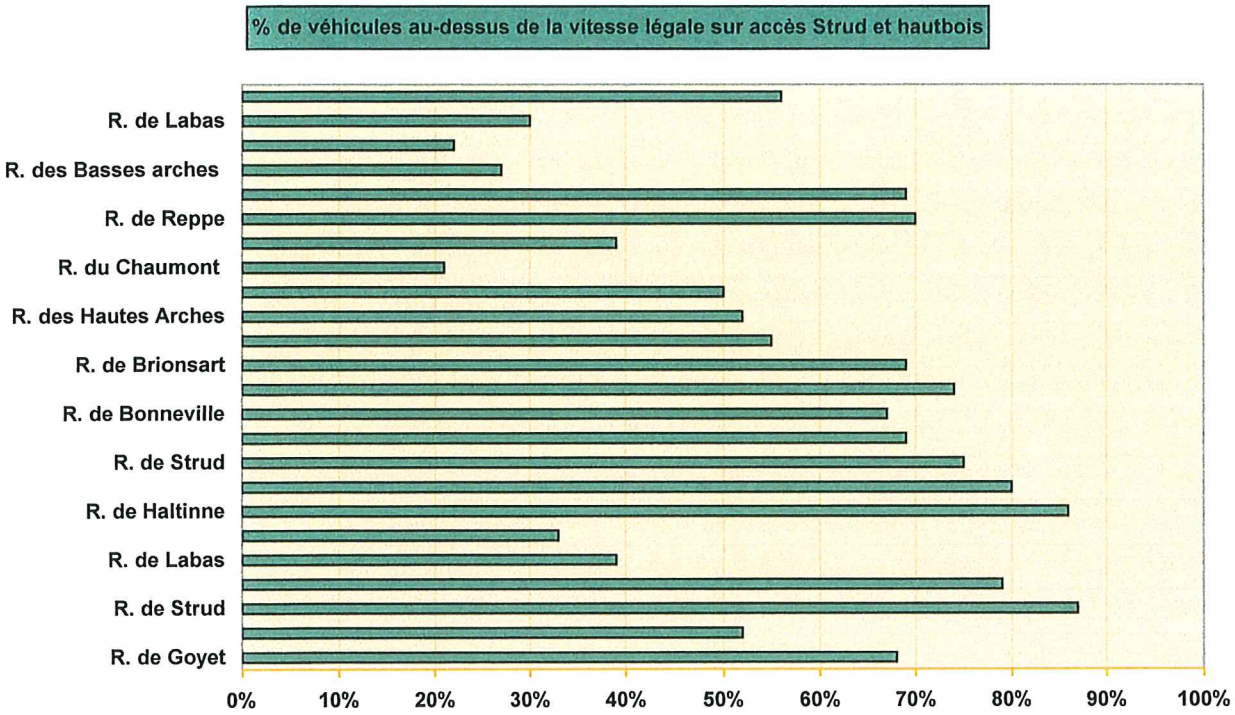
Sécurité objective :

- Pas de point sensible répertorié au niveau des accidents de roulage.
- Si les charges de trafic sont assez légères,les mesures effectuées indiquent des vitesses de circulation pratiquement partout nettement supérieures à la vitesse autorisée.

Les 2 graphiques suivants reprennent, pour chaque point de mesure, d'une part, la V85, et d'autre part, le pourcentage de véhicules circulants à une vitesse supérieure à celle autorisée.



µ



Sécurité subjective:

Les plaintes ou remarques des habitants recensées par la commission de sécurité routière et lors de nos diverses enquêtes concernent principalement :

- La RP 921 dans la traversée du village (vitesse des véhicules,véhicules proches des habitations,...).
- Rue de Labas, rue de Bounon et rue de Muache

2.2.5.4 Aménagements piétons et cyclistes

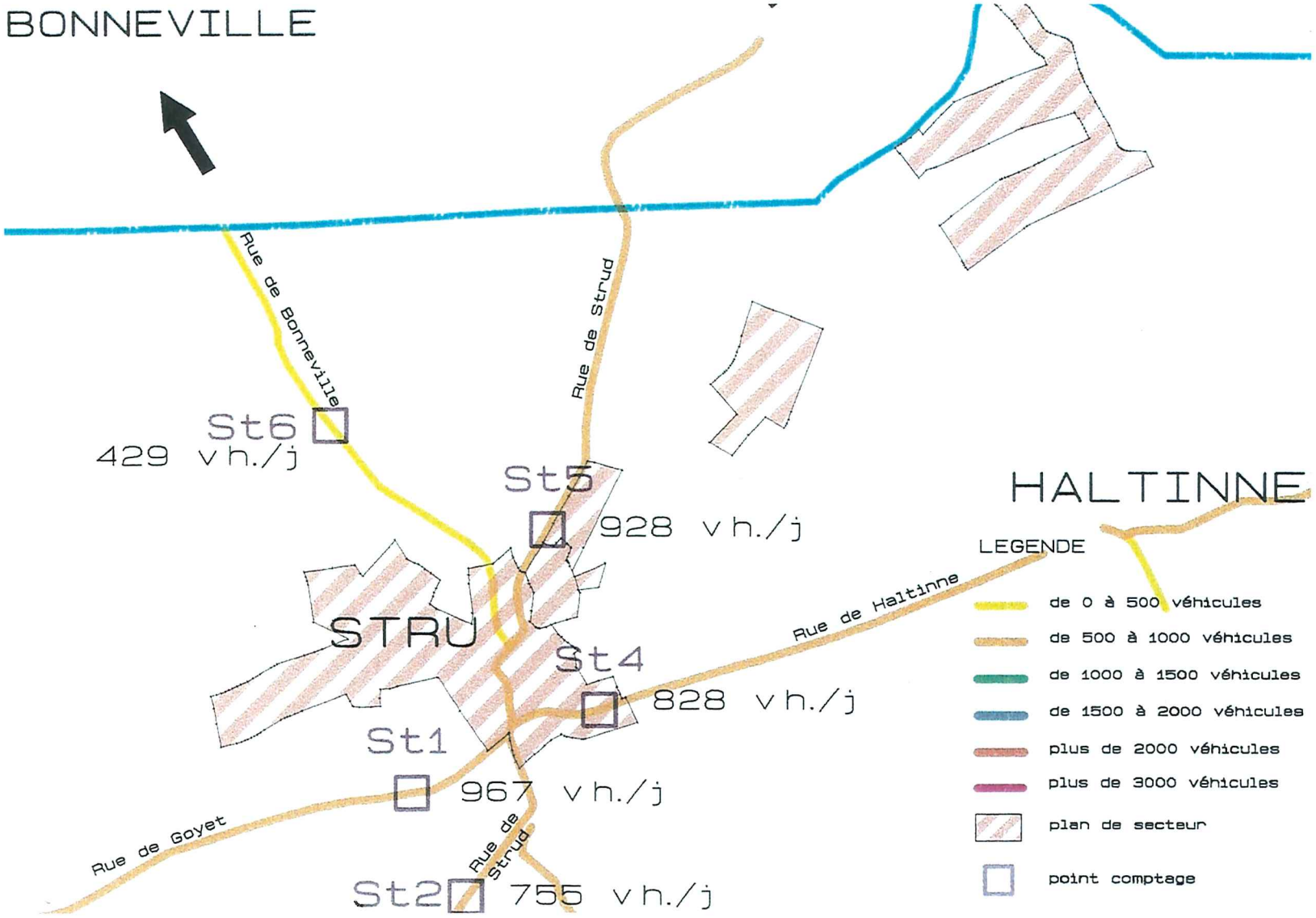
Pas d'aménagements spécifiques pour cyclistes et pratiquement pas de trottoirs.

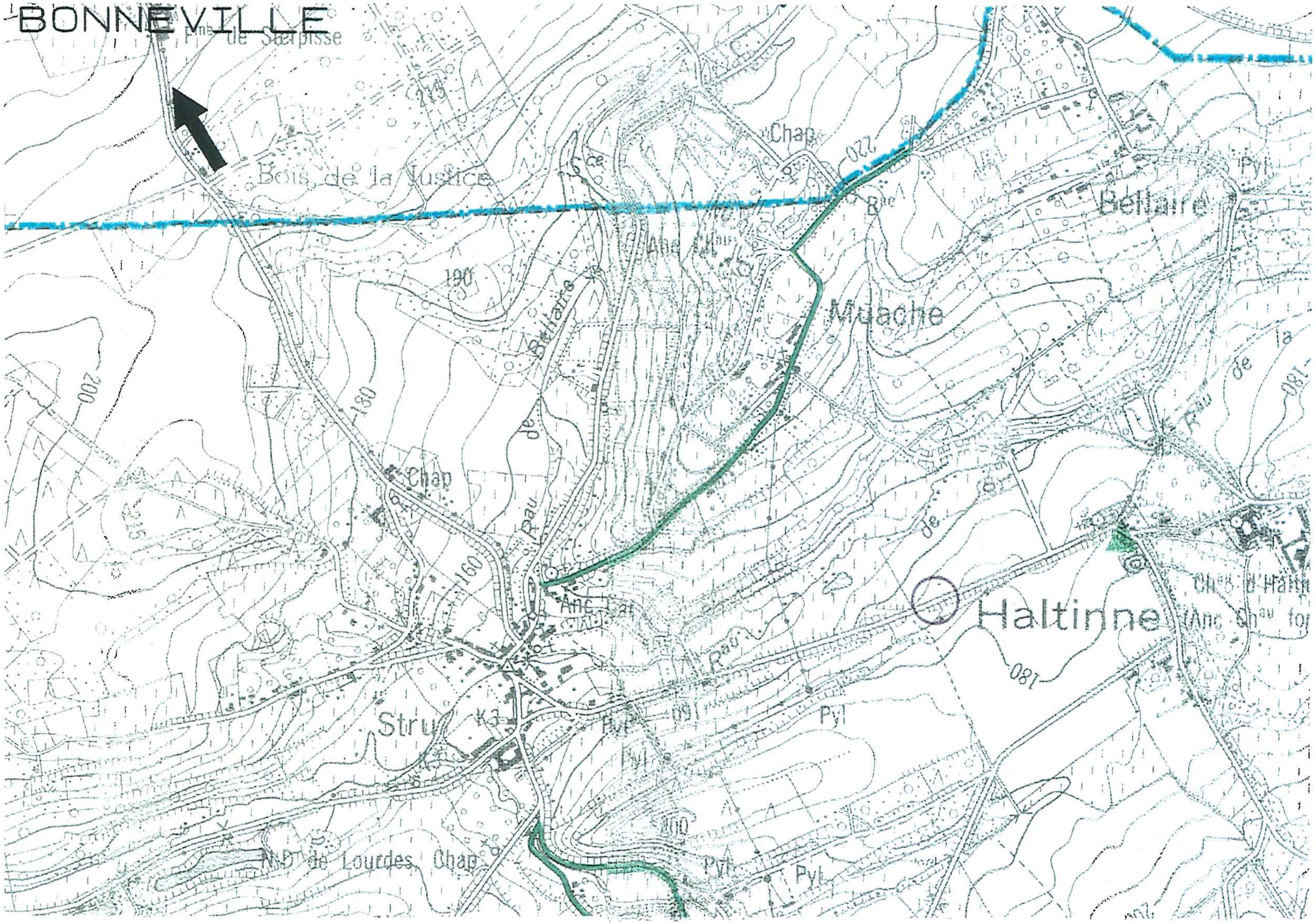
2.2.5.6 Points particuliers

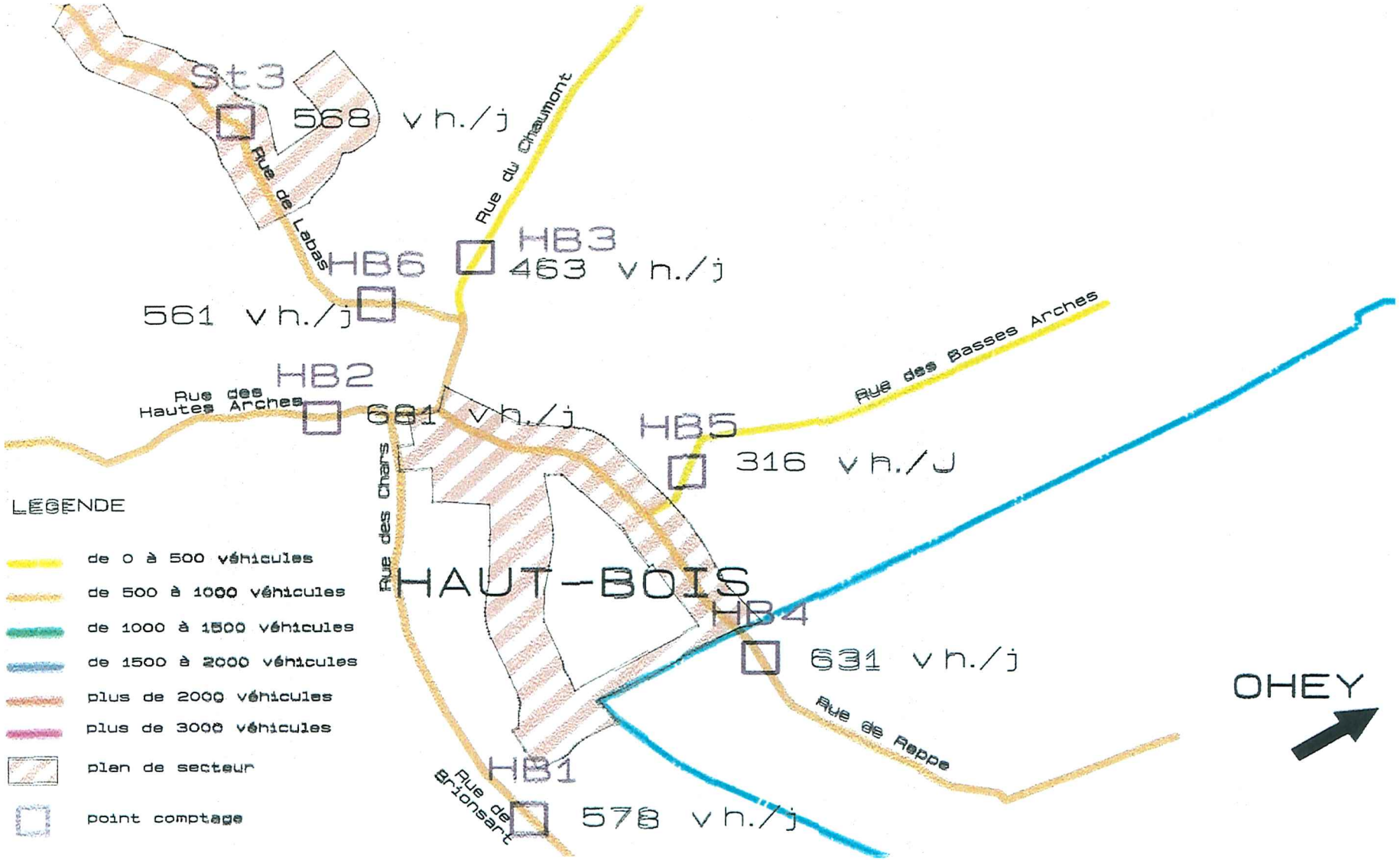
- Présence sur Strud des entreprises Roquet (autocars et bus) ne posant apparemment aucun problème.
- Maison de repos « La Roseraie » à Haut-Bois également sans problème, si ce n'est les déplacements piétons.

En résumé :

- **Accessibilité par routes communales si ce n'est la RR 941 sur Strud.**
- **Charges de trafic légères.**
- **Vitesses de roulage excessives sur tous les accès aux villages.**


BONNEVILLE
Rue de Bonneville
Rue de Strud
St6
429 v h./j
St5
928 v h./j
HALTINNE
STRU
Rue de Haltinne
St4
828 v h./j
St1
967 v h./j
Rue de Goyet
Rue de Strud
St2
755 v h./j
LEGENDE
de 0 à 500 véhicules
de 500 à 1000 véhicules
de 1000 à 1500 véhicules
de 1500 à 2000 véhicules
plus de 2000 véhicules
plus de 3000 véhicules
plan de secteur
point comptage


BONNEVILLE
Bois de la Justice
Chap
Bellaire
Muache
Haltinne
Stru
N.D. de Lourdes
Pyl
180
190
200
160


St3
568 v h./j
Rue de Labas
Rue du Chaumont
HB6
561 v h./j
HB3
463 v h./j
HB2
Rue des Hautes Arches
681 v h./j
Rue des Basses Arches
HB5
316 v h./J
Rue des Chars
HAUT-BOIS
HB4
631 v h./j
Rue de Rappe
OHEY
HB1
Rue de Brionsart
578 v h./j
LEGENDE
de 0 à 500 véhicules
de 500 à 1000 véhicules
de 1000 à 1500 véhicules
de 1500 à 2000 véhicules
plus de 2000 véhicules
plus de 3000 véhicules
plan de secteur
point comptage

La Bas
Pyl
Resarvoir
Gué
La Bas
Maison de repos
La Roseraie
Pyl
Chap St Roch
Haut Bois
Basse Arche
Haute Arche
Reservoir
Reppe
OHEY
Chap N D de Lou
Font

3 CONCLUSIONS

Au terme de cette seconde phase de l'étude de mobilité sur la Commune de Gesves, différents thèmes de réflexion et de travail s'imposent.
Les constats présentés ci-dessous vous permettent de faire des choix quant à l'orientation à donner à la suite de l'étude et aux points particuliers à développer dans la 3ème phase ayant trait aux propositions d'interventions.

3.1. Les modes de transport

La prédominance de la voiture (voire de l'autosolisme) est une réalité et le restera. En effet, l'entité de Gesves est constituée de villages disparates, avec une fonction « dortoir » de plus en plus marquée. Les activités économiques dans la Commune se limitent pratiquement à l'agriculture qui est peu productrice d'emplois.
Les agglomérations urbaines voisines, où se concentrent l'emploi, le commerce et les activités de loisirs, ne sont accessibles qu'en voiture. Il n'y a pas de ligne de chemin de fer dans la Commune et les gares avoisinantes sont peu accessibles. Le service de bus se limite généralement aux périodes et heures scolaires, et cette situation est difficilement améliorable du fait du faible potentiel de clientèle sur ces itinéraires.
Les aménagements cyclables sont inexistants du fait de l'exiguité des voiries , mais aussi à cause du relief qui est souvent accidenté
Les trottoirs et accotements praticables sont eux beaucoup trop rares.

3.2. Le charroi

Si les charges de trafic sont relativement légères tous réseaux confondus, on décèle quand même un trafic de transit important sur l'entité. Ce trafic, concentré sur la Chaussée de Gramptinne et la rue Monty, est drainé par quelques voiries communales peu adaptées à ce charroi. Ce sont des rues « de village » à forte densité d'habitat et regroupant quelques commerces ou zones d'activités locales.
Au niveau du charroi lourd, il dépasse rarement les 2%.

Les véhicules agricoles sont localement bien présents malgré un déclin de cette activité.

3.3. La sécurité routière

Les vitesses de roulage sont partout trop élevées et ce phénomène est amplifié par les 2 faits suivants :

- Habitat en ruban sur les routes régionales (Goyet, Faulx, Gesves et Sorée) supportant un trafic de liaison et de transit important.
- Les villages sont dispersés et séparés par des cheminements en zone de campagne ou de forêt. Sur ces zones, les vitesses de transit et le mode de conduite sont évidemment différents de ceux à adopter en zone d'habitat. Pour qu'un conducteur modifie sa conduite en entrant dans une zone agglomérée, il faut des signaux lui dictant de diminuer sa vitesse par exemple. Ces dispositifs d'avertissement qui peuvent être naturels (topographie, arbres,...) ou artificiels (rétrécissement de voirie, revêtement différencié,...) font défaut le plus souvent. La route doit répondre au principe de lisibilité, c'est à dire être directement identifiable par l'usager quant à sa fonction (liaison inter villages, traversée de village, rue de desserte locale)

De nombreuses plaintes émanant des habitants ont été répertoriées. Elles dénoncent le plus souvent un sentiment d'insécurité dû à des vitesses exagérées des véhicules dans les zones d'habitat ou à un manque de visibilité dans différents carrefours.
Un plan général de sécurité reprenant le marquage des entrées de village et le traitement des rues les plus atteintes (avec ordre de priorité) permettrait de sécuriser la population et d'améliorer son cadre de vie.

3.4. La Mobilité des personnes

Les couches les plus dépendantes de la population (3ème âge et enfants) sont les « laisser pour compte » de la mobilité dans l'entité.
Ils sont victimes du système du tout à l'auto, du manque d'infrastructures pour les

modes de déplacements doux et de la faible présence des transports publics.

3.5. Entretien du réseau routier et amélioration du cadre de vie

L'analyse globale de l'état du réseau vous fournit un outil intéressant pour une programmation judicieuse de vos entretiens et travaux de voirie.

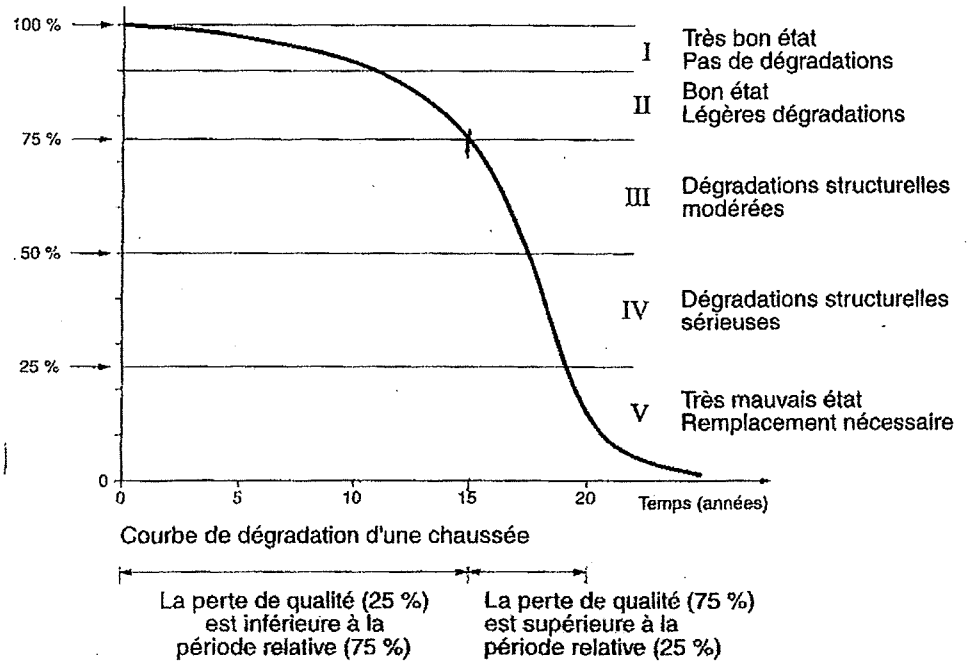
En effet, la qualité d'une route commence à diminuer le jour de son entrée en activité.

Les dégradations ne sont pas exclusivement dues au trafic et aux conditions climatiques.

Une route non circulée se dégrade aussi au niveau de son revêtement.

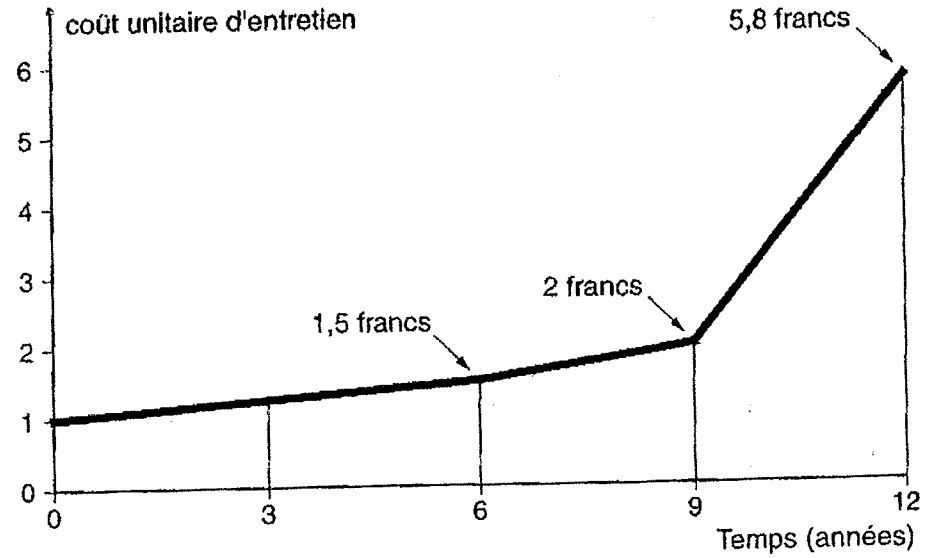
Les dégradations d'une voirie s'effectuent tout d'abord imperceptiblement et progressivement, mais après un certain temps, elles s'accélèrent.

On peut estimer que 1/4 de la dégradation d'une route se passe au cours des 3/4 de la vie possible de cette route et que les 3/4 de l'apparition des dégradations ont lieu durant le dernier 1/4 de la durée de vie.



Courbe de dégradation d'une chaussée

On soulignera donc les frais importants qui sont liés à une mesure d'entretien prise trop tardivement et donc l'intérêt d'un entretien préventif et planifié longtemps à l'avance. Par exemple, un entretien réalisé en zone III coûtera seulement de 150 à 200 frs/m² alors que pour obtenir une même amélioration de la qualité, un même travail d'entretien est nécessaire avec un coût de 500 à 600 frs/m² si l'on attend que la route se trouve en zone IV.



Courbe du coût d'entretien d'une chaussée

Si dans un premier temps, le report des dépenses d'entretien peut être perçu comme un bénéfice budgétaire, à terme, cela est particulièrement dommageable tant pour les finances communales que pour la sécurité, le confort des usagers et bien sûr, la mobilité.

TABLE DES MATIERES

Avant-propos *1*

1 ANALYSE GENERALE *2*

1.1. Eléments démographiques et urbanistiques 2

1.2. Les déplacements des Gesvois 3

1.3. Réseau routier 3

1.2.1. Etat technique du réseau communal 3

1.2.2. Etat technique du réseau régional 6

1.2.3. Charges de trafic sur le réseau 7

1.2.4. Sécurité routière sur le réseau 8

2 ANALYSE SPÉCIFIQUE *10*

2.1. Analyse spécifique de l'état technique du réseau communal 10

2.2. Analyse spécifique par village 21

2.2.1. MOZET - GOYET 21

2.2.2. FAULX-LES-TOMBES 27

2.2.3. GESVES. 33

2.2.4. SOREE 39

2.2.5. STRUD ET HAUT-BOIS (HALTINNE). 45

3 CONCLUSIONS *53*

3.1. Les modes de transport *53*

3.2. Le charroi *53*

3.3. La sécurité routière *54*

3.4. La Mobilité des personnes *54*

3.5. Entretien du réseau routier et amélioration cadre de vie ... *55*