

PCM Gesves – Phase 3 – Table des matières

1. Introduction

2. Actions

2.1. Actions relatives aux réseaux et l'infrastructure

Action 1 : Hiérarchie du réseau.

Action 2 : Effets de porte.

Action 3 : Sécurisation des voiries régionales.

Action 4 : Sécurisation des voiries communales.

Action 5 :Création d'une voirie pour l'Ecole Provinciale d'Equitation.

2.2. Actions relatives à la mobilité des personnes

Action 6 : Transport en commun

Action 7 : Vélo + Bus

3. Priorités de réalisation et conclusions

1. Introduction

La mobilité en milieu rural rencontre des problématiques spécifiques propres à ce type de contexte particulier.

Lors des phases antérieures du Plan Communal de Mobilité (PCM) de Gesves, l'approche réalisée a bien mis en évidence une série d'aspects spécifiques et de problèmes rencontrés auxquels il y a lieu de donner des réponses adaptées, pertinentes et durables.

Nous allons passer un revue les différents points présentés lors de la phase 2 (diagnostic) du PCM ainsi que présenter les réponses qui sont données via ce rapport de la phase 3. En effet, le corps principal de ce rapport se présente sous la forme de fiches d'actions détaillées qui tentent d'offrir une solution particulière aux aspects spécifiques mis en évidence par les phases antérieures de l'étude.

Ainsi, lors de la phase 2, des constats ont été posés :

- Le phénomène de transit constaté dans certains villages est souvent incompatible avec la vie locale (activités riveraines, jeux d'enfants, etc.) et provoque des problèmes objectifs d'insécurité routière (accidents et vitesse) et également un sentiment subjectif exprimé par des plaintes -> pour répondre à ce problème, une nouvelle hiérarchisation du réseau sera proposée (action 1) qui induira des aménagements aux entrées des agglomérations (action 2) ainsi que des aménagements particuliers sur voiries régionales (action 3) et communales (actions 4 et 5).
- la prédominance de la voiture et la difficulté de développer les modes doux (marche et vélo) et les transports en commun, modes nécessaires pour les tranches de population pas ou peu autonomes (enfants, personnes âgées, personnes à faible revenus) sont des points importants de la mobilité des personnes -> la réponse proposée présentera le développement d'un système

spécifique de transports en commun adapté au contexte local (action 6) ainsi que la promotion de la complémentarité vélo + bus (action 7).

On voit donc que le présent document propose des réponses aux questions repérées par l'état des lieux (phase 1 du PCM) et formulée par le diagnostic (phase 2 du PCM). Ainsi complété, en conclusion, par une grille d'évaluation des priorités d'intervention, il termine et remplit les objectifs du Plan Communal de Mobilité de Gesves à savoir offrir à tous une mobilité complète et efficace en harmonie avec l'environnement immédiat.

De plus, il servira aux élus, administrations et opérateurs impliqués de près ou de loin dans la gestion de la mobilité gesvoise, à guider les politiques à dégager comme réponses aux questions posées.

INASEP

Avec la collaboration de Survey & Aménagement et du Service Technique de la Province de Namur.

Juillet 2001.

PHASE 3 - C

CARREFOUR TRANSIT

VOIE DE TRANSIT

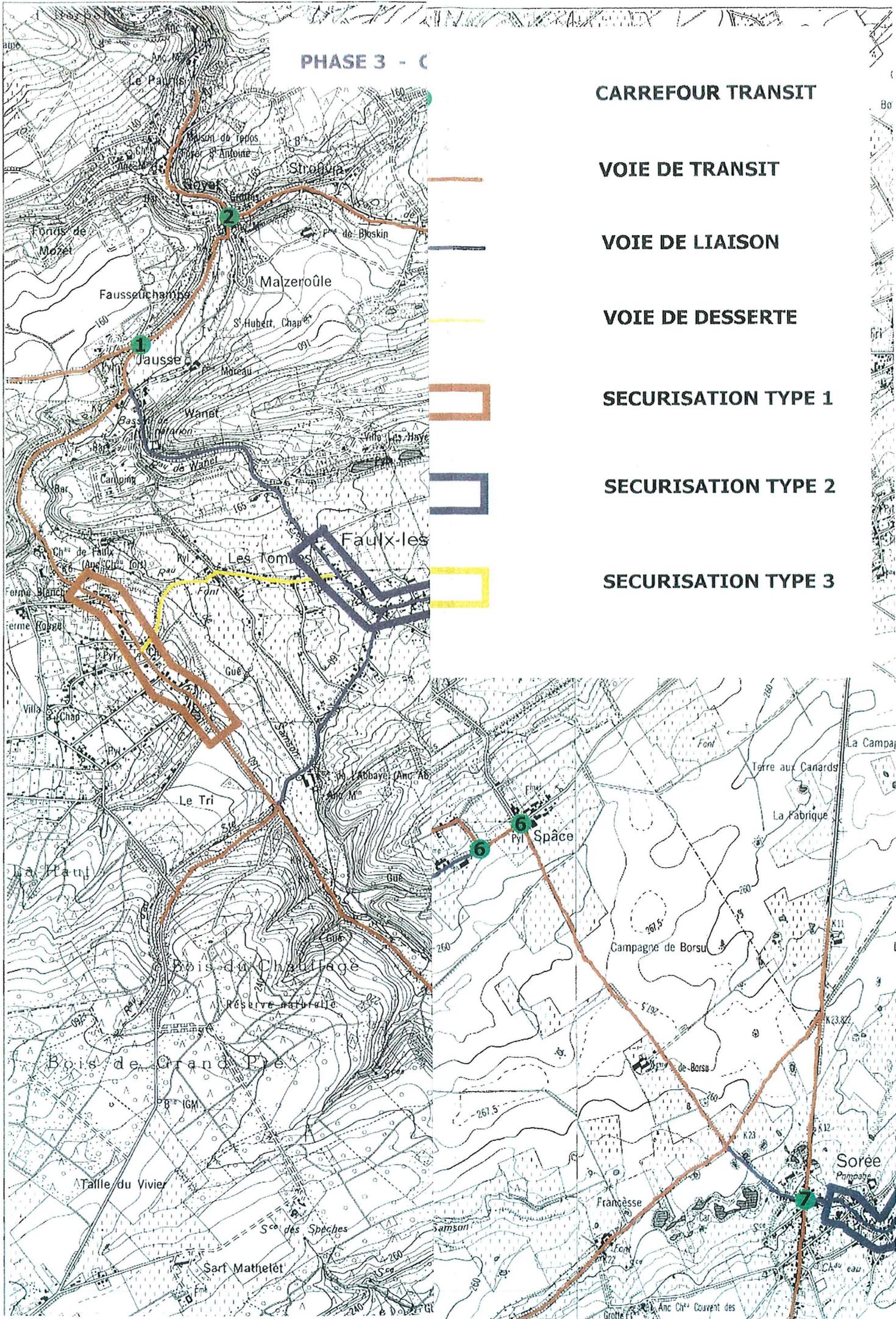
VOIE DE LIAISON

VOIE DE DESSERTE

SECURISATION TYPE 1

SECURISATION TYPE 2

SECURISATION TYPE 3



Action n°1

Mise en place d'un itinéraire de transit hors agglomérations vers les entités voisines

Rappel de la problématique:

L'étude générale, au travers des comptages de trafic et des mesures de vitesse, a mis en évidence des charges de trafic de transit importantes sur diverses routes communales à forte densité d'habitat et de gabarit peu important.

Le transit vers les entités avoisinantes (Andenne, Ohey, Havelange, Assesse, Ciney, Namur,...) se concentre notamment sur la route d'Andenne à Faulx, la rue des Fonds, la rue de Brionsart et la rue de Sierpont à Gesves.

A Sorée, la signalisation oriente le trafic à partir de la route provinciale vers Evelette et Havelange via la rue du Centre.

Si la charge de véhicules est normale et facilement assimilable par le réseau régional vu son gabarit et le nombre de véhicules circulant, il n'en est pas de même pour les voiries communales précitées.

Notons également que la N941 sur son tracé entre Goyet et Haltinne est tout à fait sous employée.

Ces problèmes se combinent chaque fois à une vitesse de circulation beaucoup trop élevée dans les zones d'habitat.

Description de la solution proposée:

Si la fonction de voirie de transit de la Chaussée de Gramptinne (N942) est indéniable et ne peut être remise en compte, il nous semble cependant possible de soulager les traversées des villages de Faulx-les-Tombes et de Gesves, en redéfinissant la hiérarchie des voiries et en suggérant un itinéraire de transit évitant au maximum les zones à forte densité d'habitat.

La carte ci-jointe met en évidence cette nouvelle hiérarchie avec teintées en rouge les voies de transit, en bleu les voies de liaison et en jaune les voiries locales.

Afin d'induire cette nouvelle hiérarchie, deux mesures sont envisageables:

- **Modification de la signalisation directionnelle ;**
- **Mise en place d'aménagements de sécurisation et de dissuasion de nature et d'intensité différentes suivant le statut de la voirie.**

Sécurisation de type 1

Sur les voies de transit, pas ou peu d'aménagements de sécurité. Ils se limitent à des aménagements visuels tels que des effets de porte et des revêtements différenciés (nature et couleur). Localement des aménagement un peu plus agressifs (style rond-point) peuvent être envisagés. Nous pensons essentiellement à des traversées de zones agglomérées (zones 50 Km/h) où des vitesses excessives sont pratiquées (chaussée de Gramptinne dans sa traversée de Faulx par exemple). Les aménagements surélevés sont à proscrire.

Sécurisation de type 2

Sur les voiries de liaisons, outre les effets de porte, des aménagements dissuasifs peuvent être installés dans les zones 50 Km/h. Ces dispositifs peuvent être constitués de chicanes,

zones de parking alternées, de mini ronds-points. Les ralentisseurs de trafic (aménagements surélevés) sont évités autant que possible, mais sont tolérés très localement, sur des carrefours.

Sécurisation de type 3

Sur les voiries de desserte le trafic de transit est tout à fait dissuadé par des aménagements agressifs du type ralentisseurs complétés par des dispositifs tels que chicanes et autres.

Description de l'itinéraire de transit

- Description générale

Une majeure partie du transit de ou vers Namur, de ou vers la route provinciale 921 Andenne-Ciney, se fait via la Chaussée de Gramptinne par le village de Faulx-les-Tombes (route de Jausse, rue du Commerce, route d'Andenne, rue de l'Abbaye) et par le village de Gesves (rue les Fonds, Baty Pire, rue de Brionsart, rue de Reppe, rue de Sierpont).

Il est possible de soulager les villages en dirigeant une partie de ce trafic vers la N941 qui est très peu circulée sur son tronçon entre Goyet et Haltinne.

- Trajet proposé

Tout en gardant un statut de route de transit à la Chaussée de Gramptinne, on peut envisager une boucle externe via la N941 entre Goyet et Haltinne, la rue de Strud, la rue de Labas, la rue des Chars, la rue de Brionsart, la rue du Pont d'Aoust, la rue de Space, la rue de Borsu.

Malgré un tronçon défaillant que représente la rue de Labas (route à conforter ou trafic à envoyer partiellement vers la Drève des Arches), ce tracé évite au maximum les zones d'habitat et donne accès à Ohey, Sorée, la N946, la route provinciale Andenne-Ciney et la route provinciale ohey-Havelange.

Cet itinéraire peut être suggéré aux utilisateurs par une signalisation adéquate et une information performante.

- Accès à l'école d'équitation

La création d'un nouvel accès en site neuf vers l'école d'équitation, lors des activités exceptionnelles engendrant un trafic important de camions, permettrait de diriger ces poids lourds vers l'itinéraire de transit pré décrit en soulageant également le trafic sur les villages. Cette proposition fait l'objet d'une fiche séparée

- Signalisation directionnelle

Les feuillets ci-après proposent la modification de la signalisation en place afin de suggérer aux transiteurs occasionnels un itinéraire quasi hors agglomérations.

- *Aménagement de la rue de Labas*

Afin de recevoir un trafic un peu plus important (transiteurs), la rue de Labas doit être confortée et sécurisée .

Le confortement consiste en la rénovation du revêtement et le placement de bordures filets d'eau en zone d'habitat .

La sécurisation consiste à placer 2 chicanes douces (ligne de bus), à placer 2 portes d'accès type « Gesves » complétées par la pose de jardinières sur le pont côté Stud.

- *Estimation du coût des travaux*

Type de travaux	Coût (HTVA)	Prorité
Modification signalisation	100.000	1
Sécurisation rue de Labas	560.000	2
Confortement rue de Labas	3.500.000	2
Coût total HTVA	4.160.000	

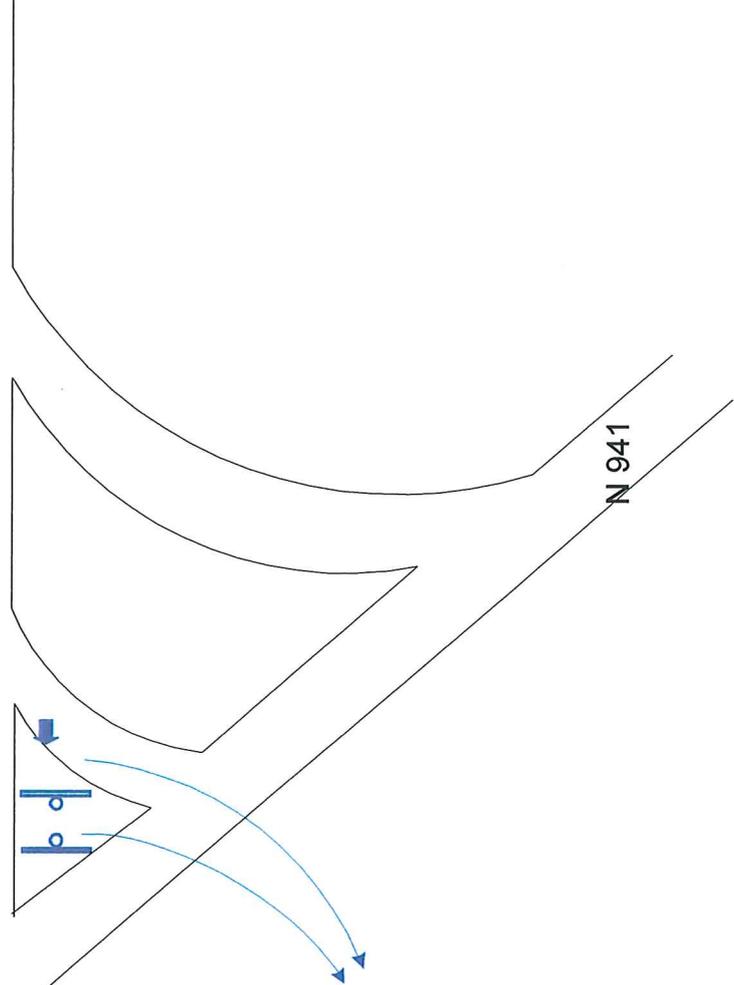
--

Carrefour 1 N 941 - N 942

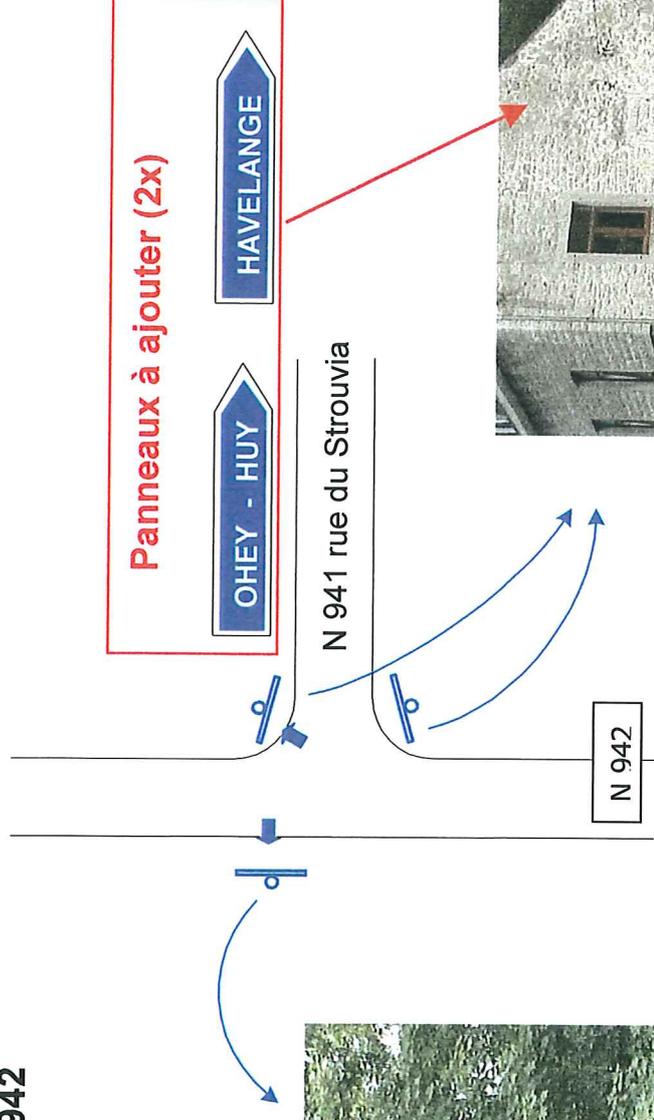
Panneaux à ajouter



N 942



Carrefour 2 N 941 - N 942



Carrefour 3



N 941 rue de Goyet

Al Cassette



rue de Strud

Havelange

Panneau à ajouter

Courrière

Panneau à orienter direction Goyet (N942)

Havelange

Panneau à ajouter

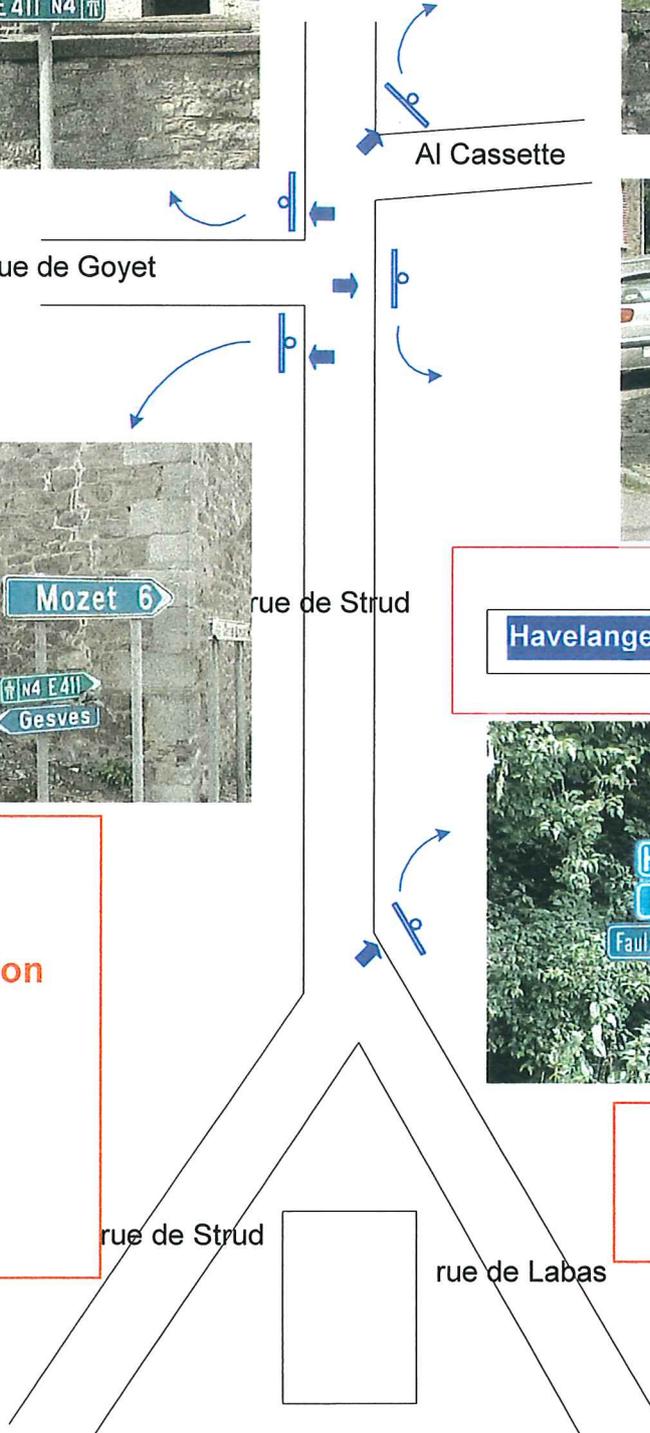


Havelang

Panneau à ajouter

rue de Strud

rue de Labas



Carrefour 4 et 4 bis



rue du Chaumont

Panneaux à ajouter

Panneau à supprimer



Panneaux à ajouter

Panneau à orienter vers rue de Labas

rue des Hautes Arches

rue de Haut Bois

rue des Chars

Eglis



Panneaux à ajouter

Panneau à inverser vers rue de Labas

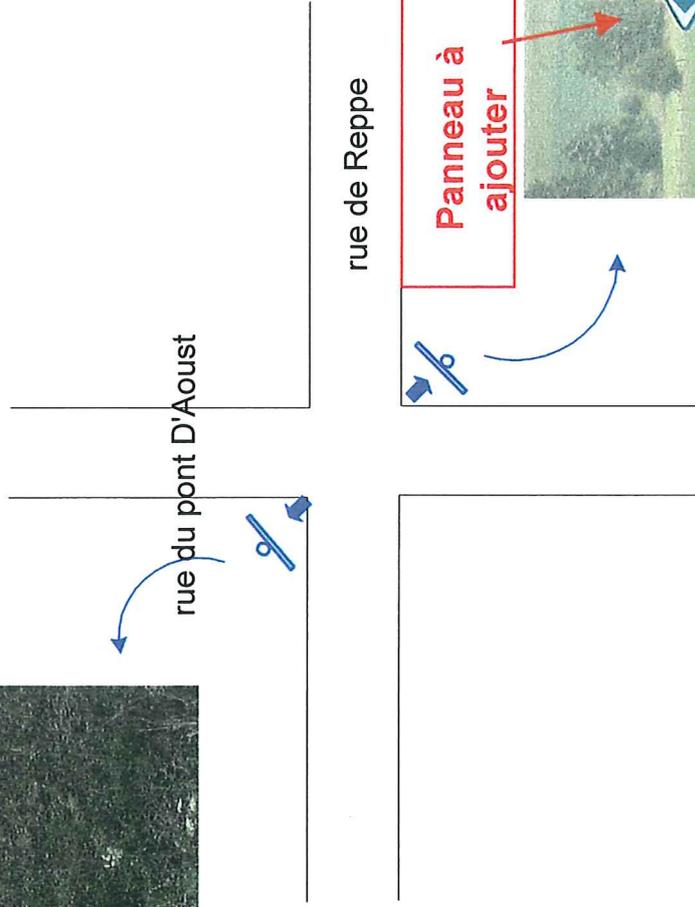
Ohey -
Havelange

E 411

Carrefour 5




Panneau à inverser

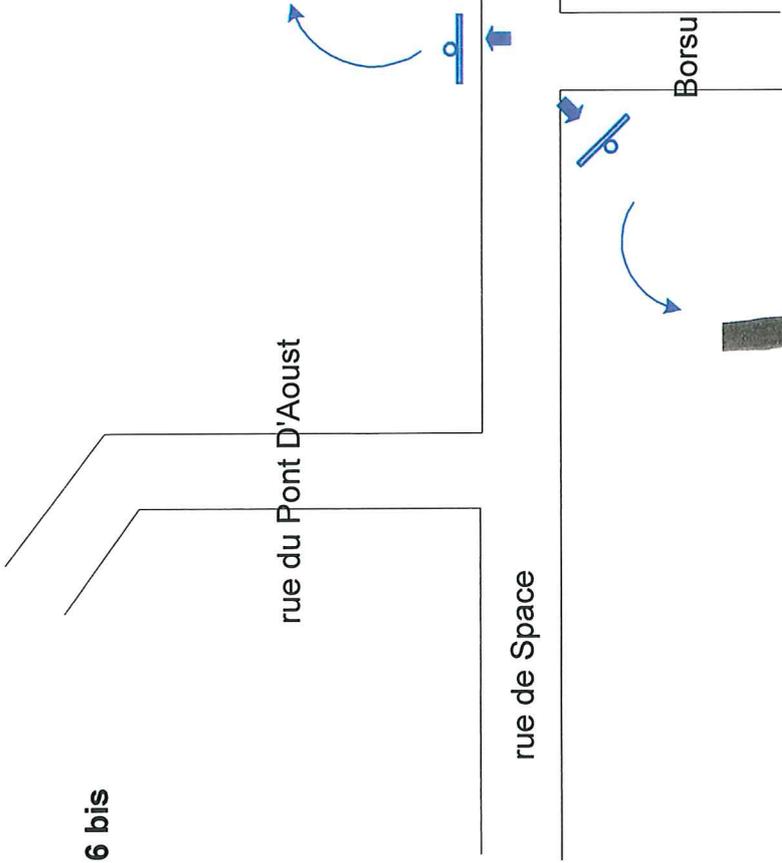



Panneau à ajouter

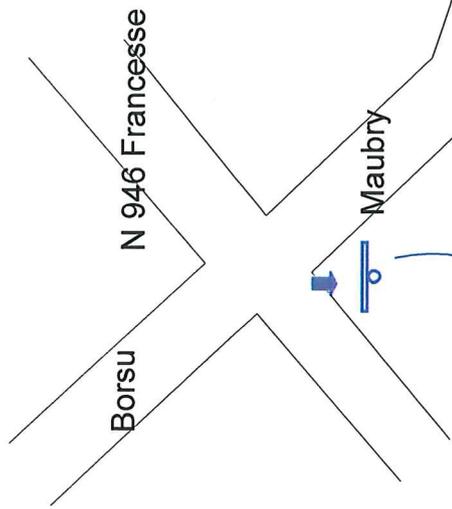

Panneau à ajouter



Carrefour 6 et 6 bis



Carrefour 7 et 7 bis



EVELETTE
HAVELANGE

**Panneaux à inverser
(direction rond-point
Ohey)**



bojardin

Action n°2

Marquage des entrées de village par « Effet de porte »

Rappel de la problématique:

L'entité de Gesves est formée d'un ensemble de villages dispersés dans la campagne. Les liaisons entre villages et le trafic de transit se font donc principalement à travers les campagnes et forêts. Les vitesses y sont généralement élevées et les mesures de vitesse que nous avons effectuées nous montrent que ces vitesses sont maintenues lors des traversées des villages.

Description de la solution proposée :

Le principe du marquage des entrées de village et donc des zones 50 km/h. par un effet de porte, a pour but de « réveiller » le conducteur et de lui signifier le changement d'environnement afin qu'il y adapte sa vitesse de déplacement.

Cet effet de porte est généralement strictement visuel, non ou très peu agressif, et est considéré comme dispositif d'approche avant toute mise en œuvre d'aménagements de sécurité plus contraignants.

Dans le cas de la Commune de Gesves, nous envisageons un aménagement type à placer sur tous les accès de village quel que soit le statut de la voirie concernée. Il est constitué d'aménagements verticaux placés de part et d'autre de la voirie et complétés, suivant les circonstances locales, par un revêtement différencié sur la voirie, l'intégration d'éléments particuliers tels que chapelle, ponceau, site ou circonstance topographique locale.

L'aménagement type est basé sur un éclairage ponctuel, souligné par un mur végétal et complété par un portique de signalisation légale, d'accueil et d'information.

Ce portique est une structure métallique tubulaire en U inversé insérant divers panneaux.

Le point d'éclairage est constitué d'un mât de 5 m. hors sol muni de 2 crosses supportant les lanternes. Cet élément schématise une porte, arc symbolique d'entrée dans l'agglomération.

En amont de ce point d'éclairage, nous prévoyons un massif végétal amarré sur des poteaux en bois traité, sur une longueur de 5 m. Ce mur a une hauteur de + ou - 0,40 m. au point le plus éloigné de l'éclairage pour arriver à une hauteur de 2 m. à une distance de 1,50 m. du poteau d'éclairage. Le but est de créer un effet couloir.

Ce dispositif peut être double (de part et d'autre de la voirie), simple d'un seul côté suivant l'espace disponible ou de dimensions plus importantes proportionnées au statut et à la largeur de la voirie.

Il doit être accompagné de dispositifs annexes en voirie (revêtement différencié ou mise en évidence d'un site ou élément naturel particulier).

En cas de non possibilité de raccordement électrique dans des conditions économiques acceptables, les lanternes peuvent être remplacées par des suspensions florales.

Estimation du coût des travaux :

Les différentes actions de sécurisation prioritaires proposées dans ce rapport envisagent la construction d'une dizaine de portes d'accès type « Gesves » intégrées dans les travaux projetés avec des priorités variables suivant les actions.

Dans la suite du programme, on peut envisager la mise en œuvre d'une autre dizaine de portes avec un ordre de priorité 3 pour équiper différents sites tels que les villages de Mozet, Strud, Haltinne,... ou pour compléter les aménagements des villages de Gesves, Faulx et Sorée.

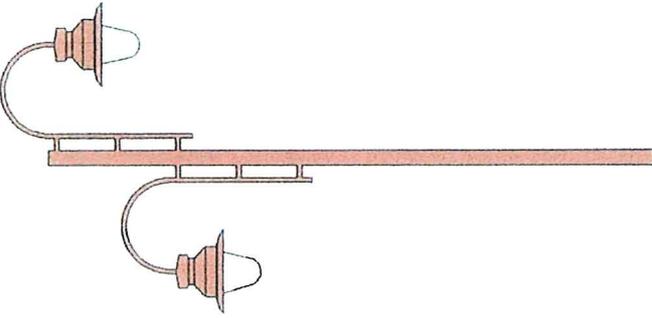
Le coût de ces implantations complémentaires peut être estimé à **1.500.000 FB HTVA**, soit 37.184,03 €.

GESVES Plan type "Effet porte"

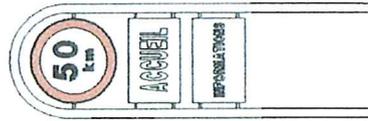


Voirie

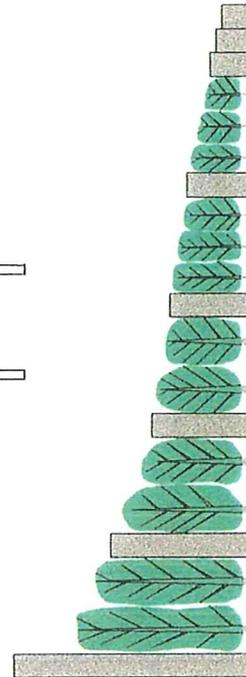
Luminaire



Panneau d'accueil



Haie vive



Luminaire

Panneau d'accueil

Action n°3

Sécurisation sur voiries régionales

Rappel de la problématique:

Dans les statistiques d'accidents avec **dommages corporels** sur les années 1995 à 1999, 2 sites émergent, à savoir :

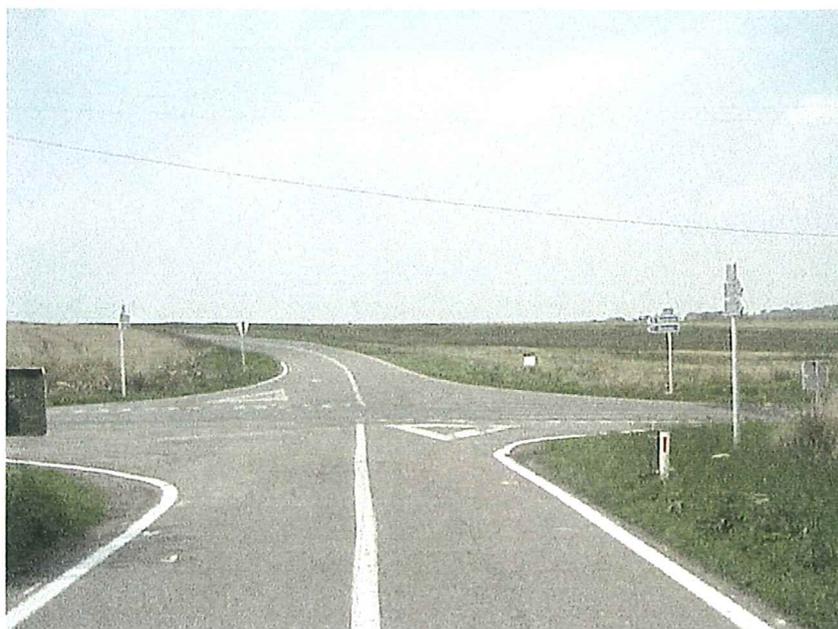
- le carrefour Thiryfays à Gesves entre les RN 942 et 946.
- la Chaussée de Gramptinne (RN 942) dans la traversée de Faulx.

Pour cette dernière, les mesures effectuées font apparaître un trafic moyen pour une voirie régionale, mais avec des vitesses de roulage beaucoup trop élevées rendant notamment les divers carrefours dangereux.

Dans les plaintes recensées par la commission communale de sécurité routière ainsi que lors de nos diverses enquêtes, la traversée de Faulx est souvent incriminée par les riverains et utilisateurs.

Un phénomène souvent cité est l'envahissement de la vallée du Samson, par week-end de beau temps, par de nombreuses motos roulant à vive allure. Les nuisances les plus importantes se situent évidemment au niveau de la traversée de Faulx.

Au droit du carrefour de Thiryfays, la cause principale d'accident semble être le manque de visibilité amplifié par le fait que la chaussée de Gramptinne est prioritaire sur tout son tracé amont.



Description de la solution proposée:

La sécurisation de ces 2 sites est de type 1 (voir description dans la fiche d'action 1)

- *Traversée de Faulx (RN 942).*

Les aménagements proposés sur cette voirie régionale circulée par une ligne régulière de bus sont les suivants :

- Mise en place de part et d'autre du village d'effets de porte type « Gesves »
- Implantation d'un îlot central avec dévoiement et tourne à gauche au droit de l'accès au château et au centre équestre
- Construction d'un rond-point sur le carrefour avec la rue La Goyette
- Revêtement différencié sur tous les carrefours et îlot central sur le chemin d'Arville
- Mise à sens unique de la rue Bois Planté (suppression de la montée sur la chaussée)

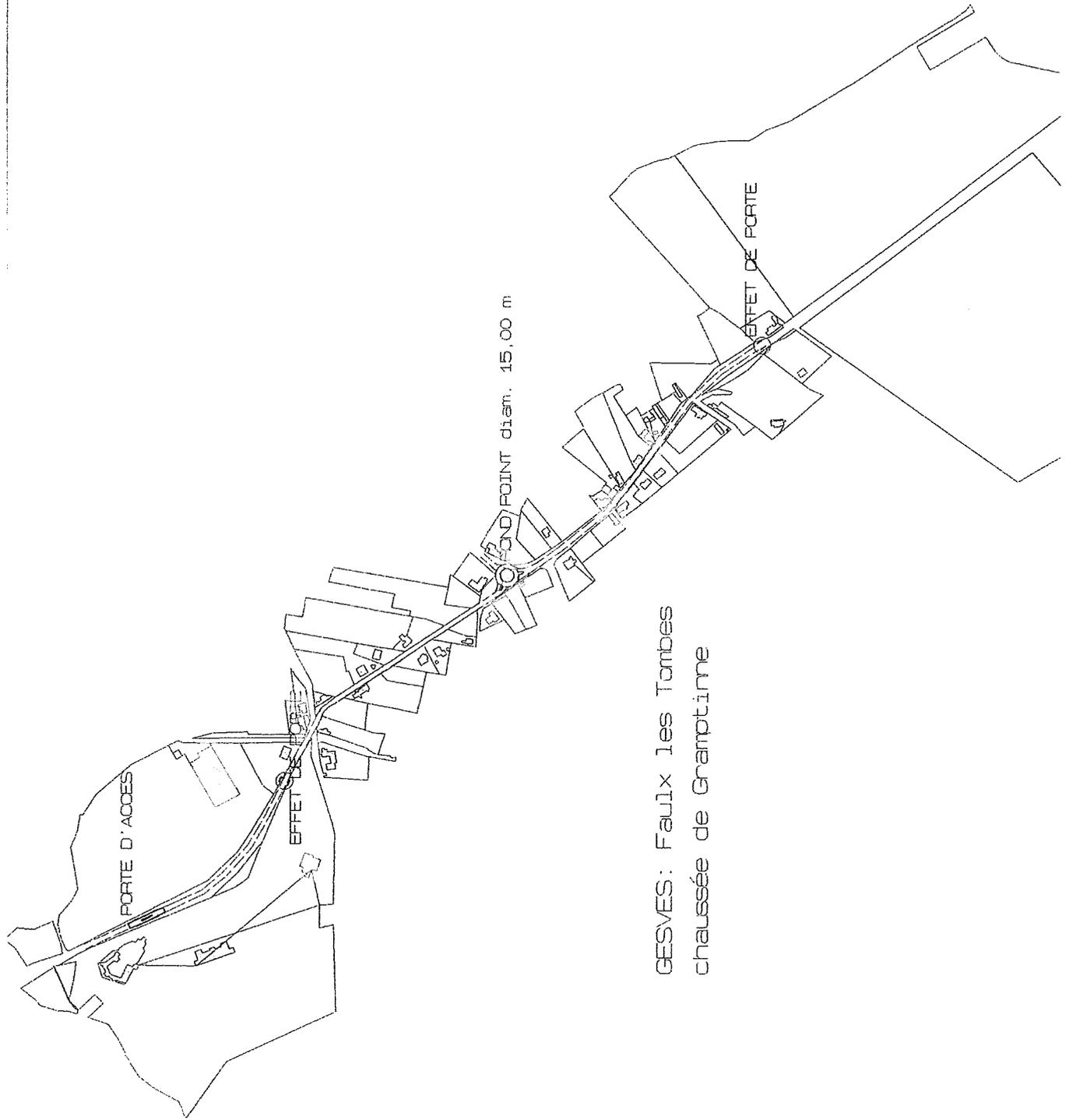
- *Carrefour Thirifays(RN 942 – RN 946).*

Le marquage du carrefour par un revêtement différencié, le renforcement de la signalisation tant verticale que horizontale et le placement de bandes sonores sur les accès au carrefour devraient suffire à régler le problème ;

Les bandes sonores, statistiquement, sont efficaces dans ce genre de situation, non pas en diminuant la vitesse des véhicules, mais bien comme dispositif de réveil de l'attention des conducteurs.

- *Estimation du coût des travaux*

Type de travaux	Coût (HTVA)	Prorité
Dévoiement sur accès	2.000.000	2
Rond-point	3.500.000	2
Carrefours	500.000	2
Effets de porte	300.000	2
Carrefour thirifays	250.000	1
Coût total HTVA	6.550.000	Soit 162.373,88 €



GESVES: Faulx les Tombes
chaussée de Gramptinne

Action n°4

Sécurisation et dissuasion sur voiries communales.

Rappel de la problématique:

La campagne d'analyse du trafic sur Gesves met en évidence que, outre un trafic local important, diverses voiries communales, en zone d'habitat dense, reçoivent une part importante du trafic de transit en provenance ou vers la Chaussée de Gramptinne. Si cette chaussée est bien adaptée en gabarit à ce charroi, il n'en va pas de même pour les voiries communales concernées qui sont tout à fait inadaptées à cette charge de véhicules et aux vitesses qui y sont pratiquées. Les voiries concernées sont les suivantes :

Voies de liaison suivant hiérarchie proposée

- La route de Jausse, la rue du Commerce, la rue d'Andenne à Faulx les Tombes
- La rue des Fonds, la rue de Brionsart et la rue de Sierpont à Gesves
- La rue du Centre à Sorée

Voies de desserte suivant hiérarchie proposée

- La rue des Fonds dans sa première partie à Gesves.

Nous proposons de sécuriser ces endroits et, par la même occasion, de dissuader le transit sur ces voiries.

Description de la solution proposée:

Les voies de liaison demande une sécurisation de type 2 (voir action 1)

A l'exception des rues de Sierpont et du Centre, toutes ces rues sont empruntées par une ligne régulière de bus et les aménagements doivent en tenir compte.

La rue du Centre à Sorée est régulièrement empruntée par des machines agricoles de grand gabarit, fait dont il faut également tenir compte.

- *Rues de Jausse et du Commerce à Faulx*

Construction d'un rond-point circulaire avec dévoiement de la rue de Jausse au droit de la Place (la surface perdue sera récupérée par une zone de parking côté habitations).

Sur la rue du Commerce, implantation de zones de parking alternées délimitées par des bacs à plantations et formant chicane.

Mise en place d'un effet de porte type « Gesves ».

- *Rue d'Andenne à Faulx*

Placement de zones de parking alternées, de chicanes, de revêtement différencié sur les carrefours et d'un plateau sur le carrefour avec la rue Trou Renard.

Mise en place d'un effet de porte type « Gesves ».

Le rond-point existant est complété par la construction d'îlots directionnels.

- *Rue de Sierpont à Gesves*

Mise en œuvre de 3 chicanes constituées d'îlots pavés ou plantés avec bordures blanches
Au droit du parking de l'école, mise en place d'un revêtement différencié.
Placement d'un effet de porte type « Gesves »

- *Rue de Brionsart à Gesves*

Mise en place de chicanes constituées d'îlots pavés ou plantés avec bordures blanches.
Placement d'un effet de porte type « Gesves ».

- *Rue du Centre à Sorée*

La rue est empruntée régulièrement par des véhicules agricoles de gros gabarit. De ce fait seules des chicanes douces sont envisageables.
Placement d'un effet de porte type « Gesves ».

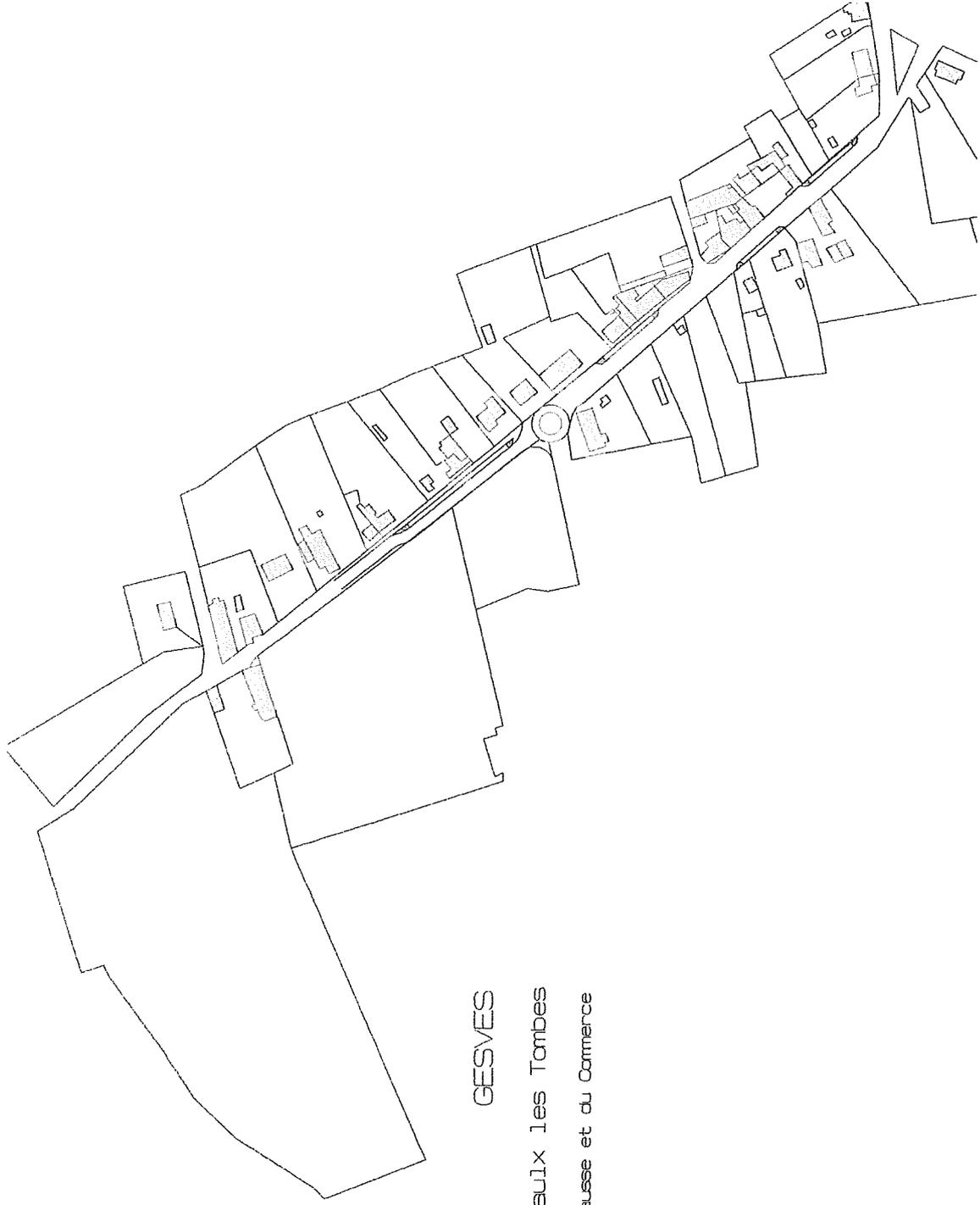
Les voies de desserte acceptent une sécurisation de type 3 (voir action 1)

La seule voirie concernée prioritairement (rue des Fonds) est également circulée par une ligne régulière de bus

Rue Les Fonds à Gesves

Alternance de chicanes telles que décrites précédemment et de coussins berlinois avec rétrécissement de voirie (voir croquis). Le coussin berlinois est une surélévation locale de la voirie sur une surface carrée de 1,70 m. de côté. Les voitures sont obligées de placer une roue sur le coussin alors que les véhicules lourds peuvent l'éviter.
Placement d'un effet de porte type « Gesves ».

Type de travaux	Coût (HTVA)	Prorité
Rues de Jausse et du Commerce	1.250.000	2
Rue d'Andenne	3.750.000	1
Rue de Brionsart	1.000.000	2
Rue Les Fonds	1.500.000	2
Rue de Sierpont	650.000	2
Rue du Centre	650.000	2
Coût total HTVA	8.800.000	Soit 218.146,30 €



GESVES

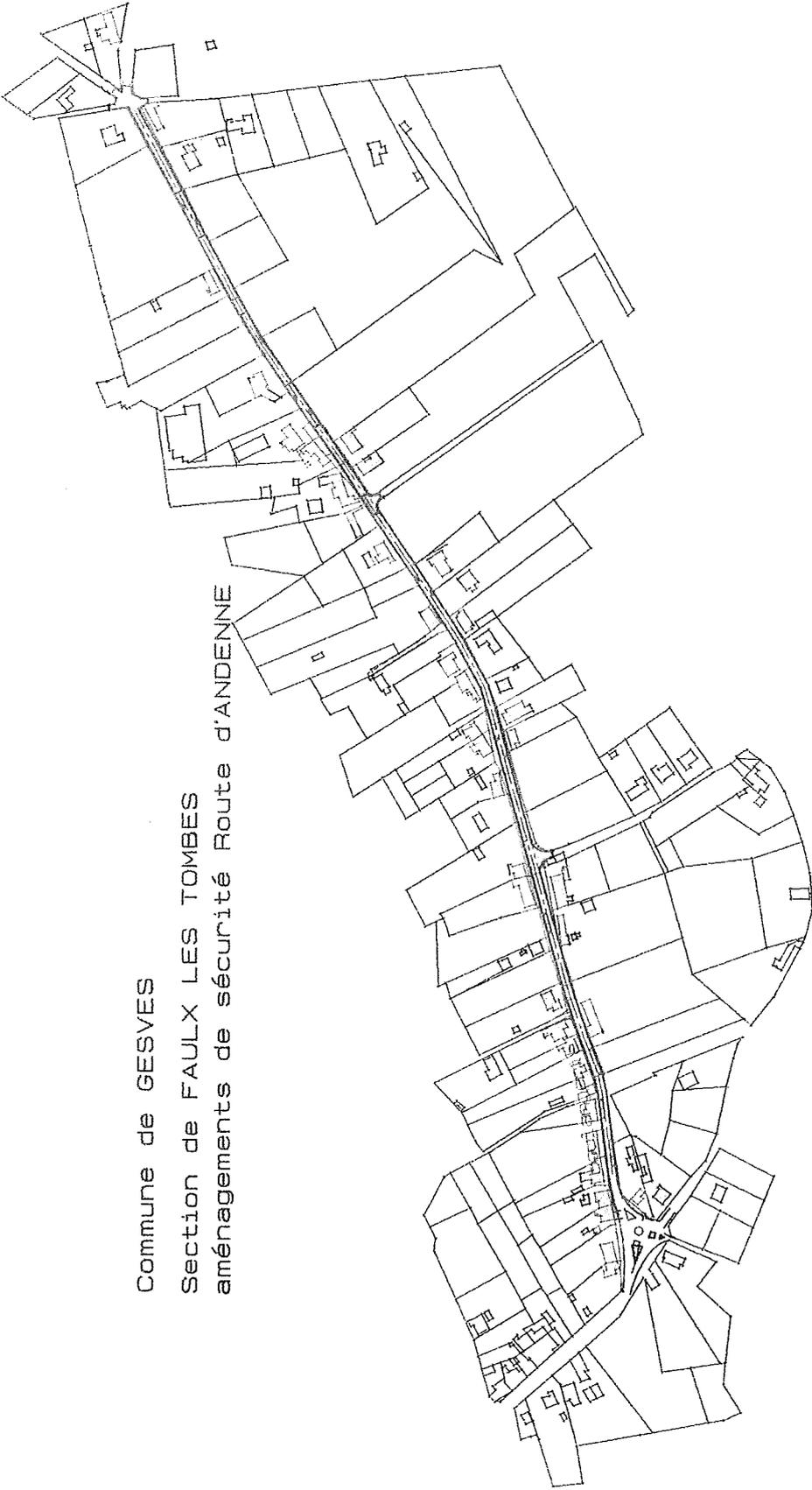
Faulx les Tombes

routes de Jéusse et du Commerce

Commune de GESVES

Section de FAULX LES TOMBES

aménagement de sécurité Route d'ANDENNE



Action n°5

Création d'un accès à l'école d'équitation de Gesves.

Rappel de la problématique:

L'école provinciale d'équitation a une population de + ou - 60 élèves internes et occupe 20 professeurs. On compte en moyenne un camion de livraison par jour. La charge de trafic usuelle est donc assez légère. Par contre, l'école organise plusieurs fois par an des activités qui attirent des participants en grand nombre, ainsi que un public important. Les activités principales sont « La sélection des étalons » le troisième week-end de février et « Le championnat des jeunes chevaux » au mois d'août. Cette dernière manifestation attire en moyenne 2000 spectateurs par jour, soit environ 700 véhicules particuliers. A cela s'ajoutent environ 100 camions pour le transport des chevaux. Si le parking ne pose pas de problèmes (10 hectares de prairie sont à disposition), par contre l'accès au centre équestre est lui problématique.

La charge de trafic, avec un fort pourcentage de camions, se portet sur les villages de Faulx et de Gesves, et la circulation doit être réglée par l'instauration de sens unique sur le quartier Grande Comogne (cette signalisation temporaire n'est pas toujours respectée par les riverains).

Description de la solution proposée:

Un chemin de terre, faisant partie du Domaine Public, existe entre la rue de Brionsart et le Centre Equestre. Ce chemin peut être aménagé afin de créer un accès direct à l'école et de soulager les agglomérations de Gesves et de Faulx. Une signalisation directionnelle adéquate et une information aux participants aux concours permettraient de rejeter le gros du charroi sur les routes régionales (RN 4, RN 946, RN 921) et des routes communales pratiquement hors agglomération (Voir action 1, nouvelle hiérarchie du réseau).

Le gabarit du chemin existant permet d'y implanter une voirie de 5 m. de largeur avec revêtement en béton de ciment et accotements empierrés sur une longueur de + ou - 900 mètres.



Chemin existant côté rue de brionsart

Chemin existant côté école d'équitation

Estimation du coût des travaux

Les travaux sont estimés à **9.000.000 FB HTVA**, soit 223.104,17 €

Action n°6

Mise en place d'un réseau de transports en commun de proximité

Rappel de la problématique:

Comme dans beaucoup de zones rurales, la desserte en transports en commun est problématique. En effet, le service a essentiellement une vocation scolaire et répond peu aux demandes et besoins de la population locale.

De plus, dans le cas de Gesves, la demande est multiple :

- Liaisons vers Namur pour le travail, les achats et les loisirs ;
- Liaisons vers Andenne pour le marché et les écoles ;
- Liaisons vers Ciney pour le marché et les commerces ;
- Liaisons internes notamment vers/depuis Gesves-centre.

Notons toutefois la difficulté de mettre au point un système permanent et ce pour diverses raisons :

- Eclatement de la population et faible densité ;
- Population hétéroclite avec une forte proportion de « néo-ruraux », soit une population ayant des besoins et des demandes de déplacement multiples ;
- Pas de centre suffisamment polarisant au sein de la commune nécessitant des relations régulières.

Description de la solution proposée:¹

Au vu des caractéristiques précédemment développées mais également des contraintes techniques et budgétaires, il ne semble pas opportun de mettre en place un système de bus permanent car la demande étant multiple et ponctuelle, cela mettrait à mal la rentabilité du système développé.

Il est dès lors intéressant de développer trois mesures principales. Notons qu'il faudra choisir entre les deux systèmes que sont le bus local et le taxibus car ils sont concurrentiels. Le co-voiturage peut, lui, être réalisé en complément du système présent dans la commune.

- ***Le bus local à horaires et destinations fixes.***

- *Description générale*

On pourrait imaginer la mise en place d'une ligne de bus de type « bus local ». Ce type de bus pourrait ainsi avoir une double fonction qui serait d'une part la desserte interne des différents villages de l'entité et d'autre part offrirait la possibilité de relier l'entité de Gesves à divers pôles extérieurs. Ce type de bus aurait un parcours fixe avec des arrêts dans les villages à un ou deux endroits précis. Dans sa formule « de base », il ne pourrait pas y avoir

¹ Volontairement et afin de ne pas perturber l'analyse proposée, aucun contact n'a été pris avec la SRWT et le TEC Namur-Luxembourg.

de desserte en porte-à-porte afin de ne pas complexifier le parcours (et donc réduire son efficacité).

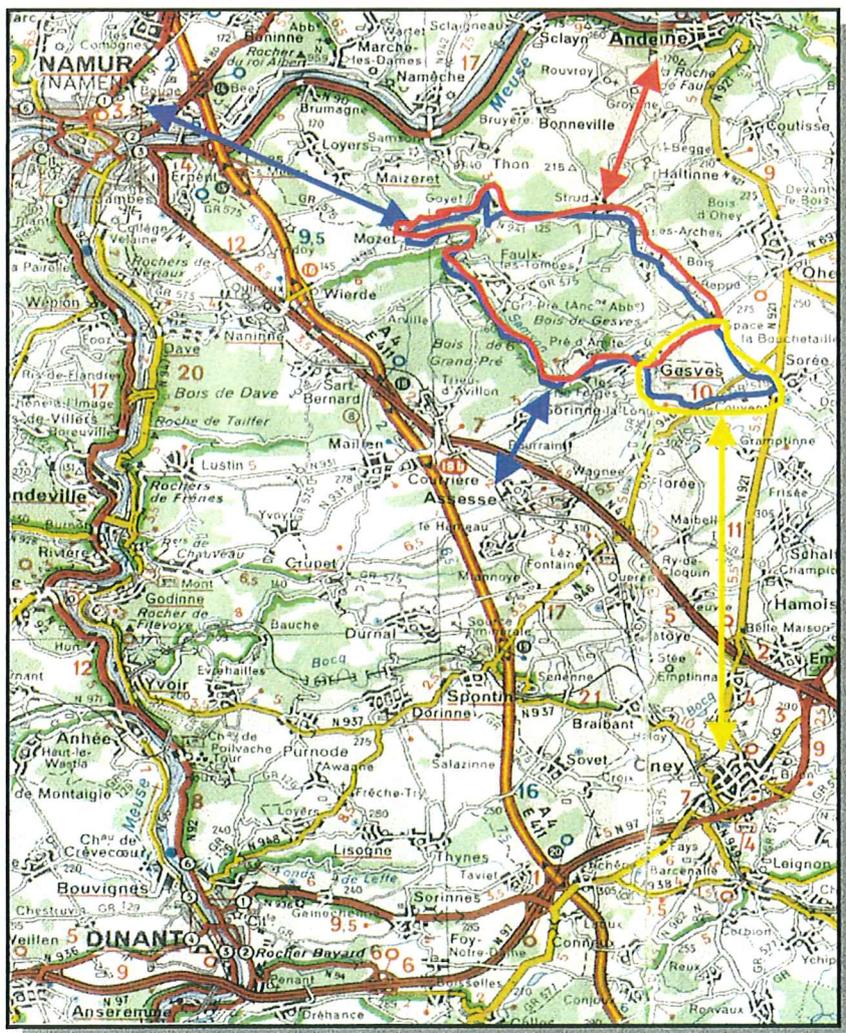
- *Trajet proposé*

La boucle interne à la commune doit se faire de façon circulaire : Gesves, Faux-les-Tombes, Mozet-Goyet, Strud, Haut-Bois, Sorée. Le commencement de la boucle et sa fin seront fonctions de la liaison externe. Une fois que le bus aura quitter la boucle communale, il faut essayer de favoriser une liaison directe et rapide. Les destinations à privilégier sont :

- Namur ;
- Andenne ;
- Ciney ;
- Assesse, gare SNCB.

On peut dès lors parler, selon nous, de trois boucles :

- Boucle A : Gesves, Faux-les-Tombes, Mozet-Goyet, Strud, Haut-Bois, Sorée avec pour destination la gare SNCB d'Assesse et Namur-ville.
- Boucle B : Faux-les-Tombes, Mozet-Goyet, Strud, Haut-Bois avec pour destination Andenne.
- Boucle C : Gesves, Sorée avec pour destination Ciney.



- *Fréquences*

Comme expliqué, il ne nous semble pas possible de mettre en place un système permanent mais plutôt lié aux activités importantes des centres extérieurs :

- La boucle A vers Namur-ville pourrait se faire le samedi matin (marché et commerces) ;
- La boucle A vers la gare SNCB d'Assesse pourrait se faire le dimanche soir pour conduire les étudiants à la gare et reprendre ceux de l'école provinciale d'équitation, une navette inverse pourrait également être organisée le vendredi soir. A terme, cette boucle pourrait être étendue tous les jours ouvrables matin et soir pour les navetteurs qui prennent le train à Assesse.
- La boucle B aurait lieu le vendredi matin vers Andenne (marché et commerces). Elle pourrait remplacer la ligne 42/S.
- La boucle C aurait lieu les 1^{er} et 3^{ème} lundi du mois au matin vers Ciney (marché et commerces).

Ces fréquences pourraient être augmentées rapidement suivant les demandes émises par les usagers.

	Boucle A - Namur	Boucle A - Assesse-gare	Boucle B - Andenne	Boucle C - Ciney
Lundi AM				1er et 3ème lundi
Lundi PM				
Mardi AM				
Mardi PM				
Merc AM				
Merc PM				
Jeudi AM				
Jeudi PM				
Vend AM				
Vend PM				
Sam AM				
Sam PM				
Dim AM				
Dim PM				

Tableau des fréquences « de base »

Sur demande spéciale, le bus pourrait transporter des groupes (3x20, jeunes, écoles) en dehors des heures d'utilisation normale.

- *Coût du transport*

Idéalement, l'utilisateur ne devrait pas payer un coût supérieur à 1 Eur. (40 Fb) pour un voyage interne à la Commune et 2,5 Eur. (100 Fb) pour un voyage externe aller-retour.

- *Moyens techniques et humains*

Le bus devrait être un midi-bus d'une capacité approximative d'une trentaine de place.

Ce système nécessite la présence d'un chauffeur qui toutefois pourrait par exemple faire partie du personnel communal car il ne sera pas occupé à temps plein sur cette mission.

- *Partenariat*

Un partenariat entre le TEC et la Commune devra être dégagé à cet effet. Il est également souhaitable que le TEC fasse une étude plus spécifique de cette proposition.

Le coût pourrait être réparti dans une proportion de type 60% / 40% entre le TEC et la Commune.

- *Expériences similaires pouvant appuyer cette proposition*

Bus local de Durbuy (TEC Namur-Luxembourg) ;
Bus local de Froidchapelle (TEC Charleroi).

• ***Le taxibus ou taxi collectif***

- *Description générale*

Il s'agit d'offrir un système personnalisé à la demande pour des personnes isolées ou en groupe. Ce système doit avoir une certaine souplesse mais doit également être rentable. Dès lors, il semble intéressant d'offrir cette possibilité à des moments bien précis qui serait à calquer sur le modèle du bus local tant pour les fréquences que pour les destinations. En fait, la différence par rapport au bus local est qu'il permet d'offrir un service de porte à porte, utile notamment pour les personnes âgées et/ou à mobilité réduite.

Pour une destination fixée (expl : le samedi matin vers Namur), les personnes doivent s'inscrire au plus tard la veille avant 18h. A partir de ce moment, le chauffeur définit son itinéraire. L'utilisateur sait qu'il sera pris en charge dans une fourchette horaire d'une heure. L'heure de départ au lieu de destination est fixée durant le trajet avec les usagers présents.

- *Trajet proposé*

Le trajet est défini suivant la demande émise.

- *Fréquences*

Cfr. bus local

- *Coût du transport*

Idéalement, l'utilisateur ne devrait pas payer un coût supérieur à 2 Eur. (80 Fb) pour un voyage interne à la Commune et 4 Eur. (160 Fb) pour un voyage externe aller-retour.

- *Moyens techniques et humains*

Le bus devrait être un véhicule type « familial » d'une dizaine de places, facile à utiliser dans les villages.

Ce système nécessite la présence d'un chauffeur ainsi qu'une centrale de réservation.

- *Partenariat*

Un partenariat entre le TEC et la Commune devra être dégagé à cet effet. Il est également souhaitable que le TEC fasse une étude plus spécifique de cette proposition.

Le coût pourrait être réparti dans une proportion de type 60% / 40% entre le TEC et la Commune.

Afin de ne pas bloquer inutilement un chauffeur pour seulement quelques heures par semaine, il serait souhaitable de travailler avec une société de taxi implantée dans la région (Andenne, Ciney ou Namur).

- *Expériences similaires pouvant appuyer cette proposition*

Taxis de lignes et « bus à la demande » :

- Telbus de Bastogne/Libramont (TEC Namur-Luxembourg) ;
- taxis collectifs d'Elbeuf (Fr) .

• **Co-voiturage**

Un système de co-voiturage pourrait être mis en place, notamment par une gestion au départ d'une centrale de mise en contact des personnes intéressées. Le défrayement pourra se faire via des chèques-services achetés auprès de la centrale. La centrale devra être gérée par la Commune.

Ce système n'est pas concurrent du bus local ou du taxi bus mais plutôt complémentaire car il s'adressera principalement aux navetteurs domicile-travail.

Action n°7

Développement d'une complémentarité vélo / bus

Rappel de la problématique:

L'usage du vélo est très faible sur le territoire de la commune de Gesves (moins de 5% des déplacements quotidiens).

Plusieurs causes expliquent ce problème :

- Relief important ;
- Voiries étroites et peu sûres ;
- Eclatement des fonctions et pôles -> distances longues.

Cependant, une certaine demande existe. S'il semble quasiment impossible de prévoir des aménagements spécifiques pour les cyclistes le long des voiries au vu de leur configuration, il peut sembler nécessaire d'équiper certains endroits pour les accueillir

Description de la solution proposée:

Il s'agit de proposer un équipement de stationnements pour vélos à différents endroits de la commune (abords des écoles, des lieux de sports et de loisirs, etc...).

Afin de compléter cette offre, il semble intéressant d'équiper certains arrêts TEC permettant ainsi une combinaison vélo + TEC utile au « rabattement » de la clientèle. On propose ainsi, à côté des arrêts TEC couverts ou non, de prévoir un ensemble de 5 râteliers pour vélos (U renversé, par exemple) couverts d'un auvent.

	Ligne 14	Ligne 42	Ligne 42S	Ligne 63	Ligne 66
Gesves	Gesves-centre	Forges		Ch Grampt	
Faux-les-tb	Trou Bouciaux	Chapelle		Bas-Fays	
Mozet-Goyet		Eglise			
Strud-Halt		Garage		Cassart	
Haut-Bois				Eglise	
Sorée					

Localisation des arrêts TEC + vélo suivant les lignes

On constate ainsi que l'on peut prévoir les arrêts combinés TEC + vélo à différents endroits :

- Gesves : arrêts Centre, Forges et école libre de la chaussée de Gramptinne ;
- Faux-les-Tombes : arrêts Trou Bouciaux, Chapelle et Bas-Fays ;
- Mozet-Goyet : arrêt Eglise ;
- Strud-Haltinne : arrêts Garage et Cassart ;
- Haut-Bois : arrêt Eglise.

Ce choix s'est notamment fait suivant le nombre actuel d'usagers montant et descendant à ces arrêts.

Idéalement, un comptage trimestriel doit être effectué les deux premières années après l'installation afin de vérifier l'usage et, le cas échéant, d'augmenter ou diminuer le nombre de places prévues.

Priorités de réalisation et conclusion

Au terme de la troisième et dernière phase, il semble opportun de proposer des degrés de priorité de réalisation des actions présentées ci-avant.

Le but de cette démarche est de permettre aux élus, administrations et opérateurs de pouvoir avoir des indices afin d'orienter les choix de réalisation des actions proposées.

Pour ce faire, nous avons présenté, sous forme d'un tableau synthétique, d'une part le degré d'urgence de la réalisation et d'autre part, les moyens budgétaires nécessaires.

Le degré d'urgence de réalisation se base principalement soit sur la nécessité d'entreprendre la mesure car elle induit d'autres actions importantes, soit l'urgence est manifeste notamment par rapport à la sécurité des déplacements.

Les moyens budgétaires se basent sur une répartition : moyens faibles (inférieurs à 100.000 €), moyens (entre 100.000 et 200.000 €) et élevés (supérieurs à 200.000 €). Pour les actions 6 et 7, les moyens budgétaires vont inclure également l'utilisation et l'entretien.

	Urgence+	Urgence+/-	Urgence-	Coût+	Coût+/-	Coût-
Action 1 : Gestion du transit						
Action 2 : Effets de porte						
Action 3 : Sécurisation voiries régionales						
Action 4 : Sécurisation voiries communales						
Action 5 : Accès école équitation						
Action 6 Transports en commun						
Action 7 : Vélo + Bus						

Tableau d'analyse des degrés d'urgence de réalisation et des moyens budgétaires nécessaires.

Ce tableau montre donc bien, selon l'auteur de projet du PCM, les degrés d'urgence de réalisations des actions ainsi que les moyens budgétaires à dégager. Ainsi, il donne des orientations de priorité ne proposant toutefois pas de calendrier précis, ceci étant dépendant des volontés politiques mais également des moyens budgétaires et humains qui seront dégagés.

Gageons ainsi que cela servira de guide aux décideurs de la mise en application du PCM.