



Ministère wallon de l'Equipment et des Transports
Direction Générale des Transports - IG. 31 – D. 311

Ville de Philippeville

Société Nationale des Chemins de Fer Belges

Plan Communal de Mobilité de Philippeville

Phase I – Etat des lieux et diagnostic

Texte

2^{ème} version - Décembre 2000



Survey & Aménagement

Rue de Chenu, 2-4
B – 7090 RONQUIERES
Tél. : 067/64.83.42
Fax : 067/64.75.70
E-mail : survey.amenagement@skynet.be

CHERMANNE Ch.
Attaché

Table des matières

Table des matières	1
Avant-propos	2

Chapitre 1. Cadres généraux	4
-----------------------------	---

DIAGNOSTIC des Cadres généraux	37
1.1. Cadre physique	4
1.1.1. Description géo-morphologique de l'entité communale de Philippeville	4
1.1.2. Cadre géo-morphologique de l'entité communale de Philippeville	4
1.1.3. Cadre bâti	6
1.1.4. Structure des réseaux et accessibilité	9
1.1.5. Outils urbanistiques	11
1.2. Cadre humain	19
1.2.1. Eléments démographiques	19
1.2.2. Eléments socio-économiques	22
Chapitre 2. Cadre de la Mobilité	39

DIAGNOSTIC du Cadre de la Mobilité	98
2.1. Mobilité générale	39
2.1.1. Comportements modaux	39
2.1.2. Compositions techniques du réseau	39
2.1.3. Projets en cours	55
2.1.4. Hiérarchie des réseaux	57
2.2. Approche modèle	58
2.2.1. Les déplacements piétons	61
2.2.2. Les déplacements cyclables	67
2.2.3. Les déplacements automobilistes et des poids lourds	70
2.2.4. Les déplacements en transports en commun	81
2.2.5. Un aspect particulier : la sécurité routière	92
SYNTHESE: DIAGNOSTIC GÉNÉRAL	100
Annexes	104

La première partie est consacrée aux cadres généraux et proposent de « planter le décor ». Physique et humain nécessaires pour bien percevoir les enjeux de la mobilité à Philippville. Le cadre de la mobilité (chapitre 2) donne de façon détaillée tous les éléments nécessaires à la compréhension de la mobilité tant en terme de mobilité générale (point 2.1) que de mobilité modale (point 2.2). Pour chaque cadre, un diagnostic partiel est dressé pour présenter les forces et les faiblesses dans le cadre de la mobilité. Ces approches permettent

Laette première phase se présente essentiellement en deux parties.

Ce présent document donne les résultats de la phase I consacrée à l'état des lieux de la mobilité dans l'entité communale de Philippeville et à son diagnostic. Cela doit être vu comme une première synthèse des éléments glanés lors de nombreuses visites sur place, de compilations d'informations fournies par différents intervenants, de contacts et rencontres formelles et informelles avec de nombreux acteurs. Le lecteur doit comprendre ce document comme un outil « en chantier » qui devra être réadapté au fil des axes de travail ultérieurs de la présente mission.

Elle a été confiée au bureau d'études Survey et Aménagement.

- Phase 1 : Etat des lieux - Diagnostic ;
 - Phase 2 : Définition des objectifs ;
 - Phase 3 : Plan Communal de Mobilité.

La mission d'étude du PCM se structure en 3 phases :

Sur Initiative du Ministre wallon de l'Équipement et des transports (DG.3 - IG 31 - D.311) et avec le soutien de la SNCB, la Ville de Philippeville a entamé l'étude d'un Plan communal de Mobilité (PCM). Cet outil a pour mission la gestion quotidienne d'une mobilité durable pour tous au sein de l'entité communale de Philippeville.

Avant-poses

- Pour des raisons de facilité de lecture, les annexes forment un second volume séparé.
- Les éléments repris en italique concernent des appports neutres et/ou des modifications par rapport à la version d'octobre 2000 ;
- Les éléments repris en italique concernent des appports neutres et/ou des modifications par rapport à la version d'octobre 2000 ;
- Rapport à la version d'octobre 2000 ;
- Avertissements :

Décembre 2000.

Survey et Aménagement.

Précisions enfin que cet inventaire et ce diagnostic n'autorient pas pu se réaliser sans l'aide précieuse du Collège échevinal et de l'Administration Communale de la Ville de Philippeville, du Ministre Wallon de l'Équipement et des Transports, de la SNCB, de l'Institut National des Statistiques, du TEC Namur-Luxembourg et de la Gendarmerie, ainsi que de la population.

communale de Philippeville.

également d'établir, en synthèse, un diagnostic général de la mobilité pour l'entité

La Fagnie-Famennie représente la partie Sud et couvre presque dans sa globalité, l'entité de Phillipville. Cette région se caractérise également par une large bande

le Condroz, sur la partie Nord, couvre les territoires de Jambes et de Jamoigne. Cette région se caractérise principalement par un paysage vallonné. Des « tiges » ou collines de grès alternent avec des dépressions calcaires couvertes de prairies. De plus, un vaste plateau centre sur Florennes, caractérisé l'extrême nord-est du périmètre étudié. Outre les nombreux petits bois intercalés entre les villages, une large frange boisée court entre Florennes et Philippeville, vers l'Est. La terre y est riche et porteuse de cultures bien que l'élevage y ait fortement progressé depuis le siècle dernier.

La commune de Philippeville se situe à l'intersection de deux régions agro-géographiques, présentant chacune des caractéristiques propres :

1.1.2. Cadre géo-morphologique

Le hameau communal de Philippeville se trouve dans la province de Namur (Belgique - Région wallonne). Elle est également le chef-lieu de l'arrondissement administratif du même nom et au Nord, par les communes de Walcourt et Florennes ; à l'Est, par la commune de Doische ; à l'Ouest, par les communes de Walcourt et Cerfontaine ; au Sud, par la commune de Couvin.

1.1.1. Description générale de l'entité communale de Philippeville

I.I. Cadre physique

Chapitre 1. Cadres généraux

Au niveau du relief, ce dernier est fonction des contextes géologiques, agro-géographiques et hydrographiques déjà décrits. Globalement, il se structure du nord au sud par un vaste plateau dépendant du Condroz (entre 200 et 300 mètres d'altitude) et descend en moutonnant jusqu'à la dépression schisteuse de la Fagne (bois de Neuville et de Sautour, forêt entre Villers-en-Fagne et Sart-en-Fagne), suivie de la bande calcaire profondément marquée par les sillons de l'Eau Blanche, de l'Eau Noire et du Viroin qui offrent des vallées souvent larges (+/- 200 mètres d'altitude), entrecoupées de lignes de crête.

Le bassin du Viroin couvre quant à lui, le Sud de l'entité, sur la section de Roly. Cette dernière présente une ramifications importante de ruisseaux alimentant l'étaing du Fratit, suivie des lacs de Roly pour aboutir à l'Eau Blanche. Sur la section de Fagnolle, nous observons les ruisseaux du Bénitier, du Fond d'Ingrème, des Grands Viviers formant le ruisseau de Fagnolle, se jetant dans le Sud de l'entité dans l'Eau Blanche, et hydraulique jusque la dépression schisteuse de la Fagne (bois de Neuville et de Sautour, forêt entre Villers-en-Fagne et Sart-en-Fagne), suivie de la bande calcaire profondément marquée par les sillons de l'Eau Blanche, de l'Eau Noire et du Viroin qui offrent des vallées souvent larges (+/- 200 mètres d'altitude), entrecoupées de lignes de crête.

Le bassin de la Meuse, qui couvre la majorité du territoire de Philippeville via le ruisseau de la Grande Eau encore appelé l'Hermeton.

Le bassin de l'Eau d'Heure, qui couvre principalement les sections de Jamoille et de Jambage où l'on retrouve les ruisseaux du Bauloin, de Chapelle Baudet, de Jamoille formant à eux trois, le Ry des Gattes, qui se jette au Nord de l'entité dans le ruisseau d'Yves, lui-même affluent de l'Eau-d'Heure.

Au niveau du réseau hydrographique, l'entité de Philippeville comprend de nombreux petits cours d'eau ramifiés ainsi que des sources en abondance. Les différents écoulements de l'entité appartiennent à trois bassins hydrographiques différents :

calcaire appelée Callestienne, au Sud (Fagnolle), coincée, au Nord, par la dépression de la Fagne. L'élevage y est majoritaire et la culture, limitée aux mais et aux betteraves.

Les églises, qui représentent le pouvoir sacré, sont pour la majorité partielles, actuellement conservées et ne sont pas antérieure au 18^{ème} siècle, bien que bâties sur des structures plus anciennes et souvent médiévales.

D'autre cet aspect purement rural et plus spécifiquement agricole, les villages de la zone étudiée, compétent souvent deux entités importantes, plus anciennes que l'habitat traditionnel : l'église et le château.

Ceux-ci concernent Fagnolle, Franchimont, Jamagne, Jamoille, Neuville, Omaze, Roly, Cuxy, Villeges groupes :

a. les villages étrés : et Villers-en-Fagne.
Cuxy connaît les entités de Merlemon, Romedenne, Samart, Sart-en-Fagne, Sautour et Villers-en-Fagne.

Au niveau des morphologies villageoises, deux types principaux de villages peuvent être rencontrés :

Ce cadre concerne donc les anciennes communes ayant une structure de type rural. L'habitat y est généralement ancien, construit en pierres calcaires et couvert d'ardoises. Les centres de villages ont conservé leur caractère propre à la région malgré cependant des rénovations ou des constructions, dans les cours ou en périphérie des villages, pas toujours gracieuses.

La diversité et la richesse du patrimoine bâti constituent une des caractéristiques essentielles généralement anciennes et rurales ou plus urbaines, et contemporaines.

1.1.3. Cadre bâti

Heritage du 18^{ème} siècle, l'industrie de la pierre (et parfois du fer) a encore marqué le paysage du début du 19^{ème} siècle. En outre, d'autres industries se sont développées liées aux ressources naturelles ou du sous-sol tel que des briqueteries, etc... De plus, l'arrivée du

Dans ce cadre, le développement d'une politique générale sur la mobilité ne peut ignorer ce potentiel en termes de développement de réseaux, valorisant les différentes richesses patrimoniales du territoire étudié.

La valeur essentielle du cadre bâti est double : d'une part, il contribue à offrir un cadre de vie de qualité qui, et c'est le deuxième impact, contribue au développement socio-économique de la région et des divers secteurs touristiques, en particulier. Preuve en est le nombre important de monuments, ensembles architecturaux et sites naturels classés pour le territoire d'étude.

Les villages offrent en outre des espaces publics soit traditionnels et bien conservés, soit modernes et engazonnées et arborées utilisées par la collectivité jusqu'aux formes urbaines plus dégagées devant les portes utilisées pour l'entreposage du fumier) ou les « trieu » (déchets remis en valeur ; depuis les ensembles assez simples tels que les « usoirs » recemment créés Philippeville présente une typologie héritée de l'urbanisme militaire, italien régime espagnol, Philippeville présente une typologie héritée de l'urbanisme militaire, italien en particulier : d'une place centrale, patente les rues en étoile, pour rejoindre les remparts, rempart depuis le 19^{ème} siècle par des boulevards. Aujourd'hui, La ville de Philippeville présente des constructions en briques bleues, datant du 18^{ème} siècle, surtout complexes des places militaires telle que celle de Philippeville.

Le patrimoine urbain est assez rare dans la zone d'étude. Seule Philippeville a une réelle structure urbaine dense, bien que de petite taille. Ville neuve créée au 16^{ème} siècle, sous le régime espagnol, Philippeville présente une typologie héritée de l'urbanisme militaire, italien en particulier : d'une place centrale, patente les rues en étoile, pour rejoindre les remparts, rempart depuis le 19^{ème} siècle par des boulevards. Aujourd'hui, La ville de Philippeville présente des constructions en briques bleues, datant du 18^{ème} siècle, surtout complexes des places militaires telle que celle de Philippeville.

La majorité partie de ces bâtiments, forme des ensembles très homogènes et offre un véritable intérêt culturel et historique, véritable potentiel pour le développement d'un tourisme durable et intégrer localement.

Les châteaux, qui représentent le pouvoir temporel, est présent dans plusieurs villages de la zone d'étude, soit sous la forme de vastes complexes fortifiés au sein même du village, comme Roly ou sont tardo-médiévaux, comme le manoir de Samart.

etc...).

Toutefois, depuis quelques années, une tendance à améliorer cet état, en combinant la valorisation du cadre de vie local et les exigences de la mobilité contemporaine, a vu le jour. Personnes, par exemple, aux projets des places de Philippeville, aux différents projets RAVEL,

toujours opérés de la manière la plus harmonieuse, dévalorisant parfois le cadre de vie des populations de l'entité (après Philippeville). Cependant, ces développements ne se sont pas déroulés dans un contexte de développement urbain de Neuville qui devient la deuxième plus grosse concentration de fer et la nationale 5). Ce développement d'infrastructures de routes (notamment le chemin de création ou le changement de statut viaire de certaines routes et rues (notamment le chemin Enfin, le 20ème siècle a modifié profondément certains paysages et coeurs de villages par la

Le tourisme a, quant à lui, fortement évolué. Depuis un tourisme de « masse » - notamment des campings et des parcs résidentiels dans les années 60 et 70 - on connaît aujourd'hui diverses formes de tourisme plus diffus tant pour l'hébergement que pour les attractions et sites à visiter.

Plutôt que zones de service, de PME et de petites industries se sont développées. Personnes notamment aux zones de Philippeville, de Neuville et Villers-le-Gambon.

L'habitat s'est étendu sous deux formes : les lotissements et les zones de cordon le long des rues et des routes d'accès des villes et villages , avec très peu d'intégration paysagère.

Le 20ème siècle a vu essentiellement le développement des zones d'extension d'habitat, de services et de tourisme.

chemin de fer a souvent contribué au développement de certains pôles d'activités autour des gares.

Les voiries communales regroupent toutes les autres voiries et couvrent de façon plus ou moins dense l'ensemble du territoire communal. Elles incluent également bon nombre de

structure hiérarchique de ce réseau pour l'entité communale de Philippeville. Actuellement, le MET n'a pas encore défini la structure du Réseau RESI dont la fonction est la liaison des agglomérations en zone rurale. Dans la suite de l'étude, nous proposerons une

Toutes ces voiries sont comprises dans le réseau régional RESI (Réseau Interurbain), à l'exception de la RN 5 (RGG III : route rapide) et du contournement Nord de Philippeville centre (RN 40 ; RGG II : route pour automobiles).

- La RN 97 reliant la RN5 au complexe des Barrages de l'Eau-d'Heure.
- La RN 98 depuis la Barrière Luc vers Florennes ;
- La RN 97 reliant Philippeville à Dinant ;
- La RN 40, reliant Beaumont à Givet ;
- La RN 5, reliant Charleroi à Couvin (actuellement en cours de modernisation) ;

Les voiries régionales forment un réseau de voiries gérées par le Ministère Wallon de l'Équipement et des Transports. Pour l'entité communale de Philippeville, il existe 5 voiries régionales :

Le réseau de routes, rues, chemins et sentiers est le réseau principal et se raccorde aux déplacements de tous les usagers à l'exception de ceux du chemin de fer. On pourra distinguer ce réseau en trois groupes : les voiries régionales (et provinciales), les voiries communales et, les chemins et sentiers.

Le réseau de déplacements de l'entité communale de Philippeville se présente, assez classiquement sous une double forme : un réseau de routes, rues, chemins et sentiers ainsi qu'un réseau ferroviaire.

1.1.4.1. Structure générale des réseaux (carte I.2.)

1.1.4. Structure des réseaux et accessibilité

Bruxelles - Philippeville	1h00	En voiture
J1h43	1h43'	En train
- Jours consécutifs		

au départ des centres régionaux importants.

Vous trouverez ci-dessous le temps moyen (heures de pointe) pour rejoindre Philippeville

Stituée dans le Sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse, Philippeville est facilement accessible depuis les autres centres régionaux. Parmi les réseaux existants, il semble qu'il faille essentiellement tenir compte de la RN5 et de la ligne SNCB 134 pour une bonne accessibilité.

1.1.4.2. Accessibilité

Ces trois lignes sont reprises dans le réseau RAVEL.

- la ligne 156 reliant Marembourg à Doische.
 - la ligne 136b reliant Senzeilles à Neuville ;
 - la ligne 138a reliant Flornes à Doische et passant à l'Est de la commune ;
- Trois lignes désaffectées sont également présentes :

A côté de ce réseau routier, la commune complète également un réseau ferré constitué par la ligne SNCB 134 reliant Charleroi à Couvin sur 54km. L'entité communale ne compte plus que une seule gare en activité, celle de Philippeville. Les autres gares les plus proches sont celles de Marembourg (Commune de Couvin) et Yves-Gomezée (Commune de Wallcourt).

Enfin, la commune possède un important réseau de chemins et de sentiers. Généralement partiellement cyclable), agricole ou forestier. Il est constitué de voies privées ou publiques. Non aménagé, ce réseau à une fonction de liaison et de desserte à usage piétonnier via Vodinne,

la commune possède un bâtiment résidentiel de chemin et de sentiers. Généralement placettes et parvis de bâtiments civils ou religieux. La gestion de ce réseau relève de places,

Le cadre urbanistique normatif repère tous les éléments normatifs conditionnant l'évolution contemporaine du territoire communal : Schéma de Développement de l'Espace régional, Plan de Secteur, Plan Communal d'Aménagement, Règlement Général sur les Bâtisses en Site Rural, Plans de Lotissement, Périmètre de Remembrement, etc....

1.1.5. Outils urbanistiques

- de coordonner les diverses décisions relatives à l'affection du sol.

- de protéger les sites naturels ;

- de prévoir les zones nécessaires à l'expansion économique ;

- de protéger les espaces ruraux nécessaires à l'agriculture ;

- d'arrêter la dispersion de l'habitat ;

Precisions cependant que les objectifs pour la zone de Philippeville - Couvin sont :

communale de Philippeville.

Il semble laborieux et inutile de décrire toutes les zones du plan de Secteur pour l'entité

• Plan de Secteur (PS)

d'envergure et de renom international.

Philippeville, soit repis comme un point d'appui à un développement touristique

axe majeur de transport, et que les Barrages de l'Eau d'Heure, sites à l'ouest de

Nationale 5 est repis, à l'échelle du projet de Structure Spatiale pour la Wallonie, comme un

territoires voisins, notamment sur celui de Philippeville, d'autant plus que l'axe de la

Ces propositions de développement auront forcément à terme des incidences sur les

travers ce même territoire.

Le SDER, dans son orientation volontariste, intégrer pas Philippeville et son territoire au sein

d'un Eurocorridor, mais envisage cependant de développer le territoire autour de Charleroi

en projetant une planification coordonnée. De même, l'Eurocorridor Bruxelles-Luxembourg

• Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER)

1.1.5.1. Outils urbanistiques normatifs

Type « actif » qui permettent un (re)développement de la commune.

De plus, nous analysons très rapidement la présence d'autres outils de développement de

Néant.

- **Atlas du sous-sol archéologique**

Néant.

- **Atlas des centres anciens protégés**

- Fagnolle, un des « Plus Beaux Villages de Wallonie ».
 - Roly ;
- Les villages concernés par le R.G.B.S.R. sont :

Fagnie-Famene.

En l'absence de plans communaux d'aménagement, il s'applique aux parties de territoires communaux. Ce règlement comprend un ensemble de règles urbanistiques générales et un ensemble de règles urbanistiques particulières, caractéristiques de l'habitat rural de la commune. Ce règlement comprend un ensemble de règles urbanistiques générales et un ensemble de règles urbanistiques particulières, caractéristiques de l'habitat rural de la commune.

- **Règlement général sur les Bâtisses en Site rural (RGBSR)**

une incidence sur la mobilité communale.

Il existe pas de Plans communaux d'aménagement pour la Commune de Philippeville ayant

- **Plans Communaux d'aménagement (PCA)**

d'urbanisme.

L'entité communale de Philippeville ne possède pas actuellement de Règlement communal

- **Règlement communal d'urbanisme (RCU)**

communal.

L'entité communale de Philippeville ne possède pas actuellement de Schéma de Structure

- **Schéma de structure communal (SSC)**

- Louw

- A. Julli
développement.

Cet outil date de 1997-1998 et présente une photographie globale de la commune de Philippeville. Il s'agit également d'un programme d'actions diverses dans le domaine du développement.

Le Plan Communal de Développement Rural (PCDR)

1.15.2. Outils urbanistiques actifs

arbres remarquables de chaque village.

en 1997 sous le Conseil Communal des Enfants, qui ont réalisé un projet de valorisation des haies ou sites arboreux qui présentent un caractère remarquable. Cette liste a été élaborée conformément à la législation wallonne, la Commune a dressé une liste reprenant arbres,

• Arbres, haies et ensembles arboreux remarquables

révision par la même Direction Régionale.

Dévision du Patrimoine de la Région wallonne. Cette liste comprend également la liste des réserves naturelles et les anciennes carrières. Cet inventaire est actuellement en cours de

Une liste détaillée de plusieurs monuments et sites remarquables ont été repérés par la

• Monuments et sites à l'inventaire du Patrimoine monumental de la Belgique

notamment à Neuville, Vodcée, Sautour, Jamoille et Philippeville.

Plusieurs sites archéologiques sont également repérés sur la commune de Philippeville,

Sautour, en passant par Neuville, Philippeville, Roly et Samart.

communale de Philippeville, allant de l'église Saint-Martin à Fagnolle jusqu'au village de

Une trentaine de monuments, sites et sites archéologiques ont été classés sur l'entité

• Monuments, sites et sites archéologiques classés

1,7 km de chemins.

Les chemins concernés par un réaménagement totalisent 2,3 km et il est prévu de supprimer

Le remembrement de Jamagne-Jamolle est actuellement en cours.

Gommezée et Villers-Doux-Egglises qui ne sont que partiellement concernées.

Entièrement reparties dans cette étude, à l'inverse des communes de Saint-Aubin, Yves-Saint-Georges dans cette étude, à l'inverse des communes de Jamagne et Jamolle sont septembre 1993. En ce qui nous concerne, les communes de Jamagne et Jamolle sont rappelons qu'une évaluation des sites a été effectuée et qu'un rapport final a été établi en

remembrement vient d'être arrêté et le Comité institué.

(Yves-Gommezée) et de Ceffontaine (Villers-Doux-Egglises). Le périmètre exact du Forênes (Hemptinne et Saint-Aubin), de Philippeville (Jamagne et Jamolle), de Walcourt Ce remembrement couvre 2.220 ha de terrains situés sur les entités communales de

- Périmètre de remembrement

permis de lotir sont concernées.

parcs résidentiels (« La Forêt », « La Gueule du loup ») et les habitations soumises aux conditions urbanistiques et architecturales imposées pour les nouvelles constructions. Les urbaines particulières. Le plan détaillé du parcellaire et des voiries détermine les entité de Philippeville comprend des lotsissements qui sont soumis à des règles permis de lotir sont concernées.

- Lotsissements

les priorités qui ont été établies.

espaces publics mais également de faire des propositions concrètes d'aménagement suivant une visant le dégagement d'un « langage » commun pour l'aménagement futur des villages de l'entité de Philippeville. L'objectif de cette étude est au départ une analyse urbaine possède également, depuis le mois de septembre 2000, une étude des coûts La commune

- Etude sur les « Coûts de villages »

A l'heure actuelle, le programme d'action concerne le classement des terres et prendra fin probablement en avril 2005. Les travaux connexes au remembrement n'ont pas encore été programmés et sont liés à l'avancement des travaux sur la N5.

Le mode « voiture » semble étre le plus rapide et le plus facile. La facilité d'accèsibilité
résidé également dans les transports en commun : une ligne de train (Charleroi-Philippeville-
Couvin) et des autobus, qui, comme nous l'indique la carte de la localisation générale,
rejoignent les grands centres ; un atout majeur pour désenclaver la commune.

Mais comme nous pouvons le constater sur la carte des éléments physiques structurants (carte n°1.2.), l'implantation des grands axes routiers n'est pour la plupart, pas toujours suffisante pour répondre adéquatement à la structure longitudinale de la région et imposent un découpage important spatial transversal en îlots dépourvus avec le relief relativement accidenté, principalement sur la moitié sud de l'entité (La Fagne). Effectivement, les grands axes de communication (RN 5 et RN 40) se partagent le territoire presque exclusivement sur les axes ouest-est et nord-sud. Sur la partie ouest-sud-est, le réseau routier régional est inexistant. Le relief plus accidenté (dépression Fagnarde) explique notamment cette absence et isoler certains villages, comme Roy (village), Villers-en-Fagne, Sart-en-Fagne ou encore Sautour. Ce qui pose un problème en termes de mobilité, tant au niveau du relief (où les pratiques du vélo et de la marche sont entravées), qu'au niveau de micro-relations, comme par exemple à Sautour, où les différentes parties du village sont situées à des hauteurs différentes.

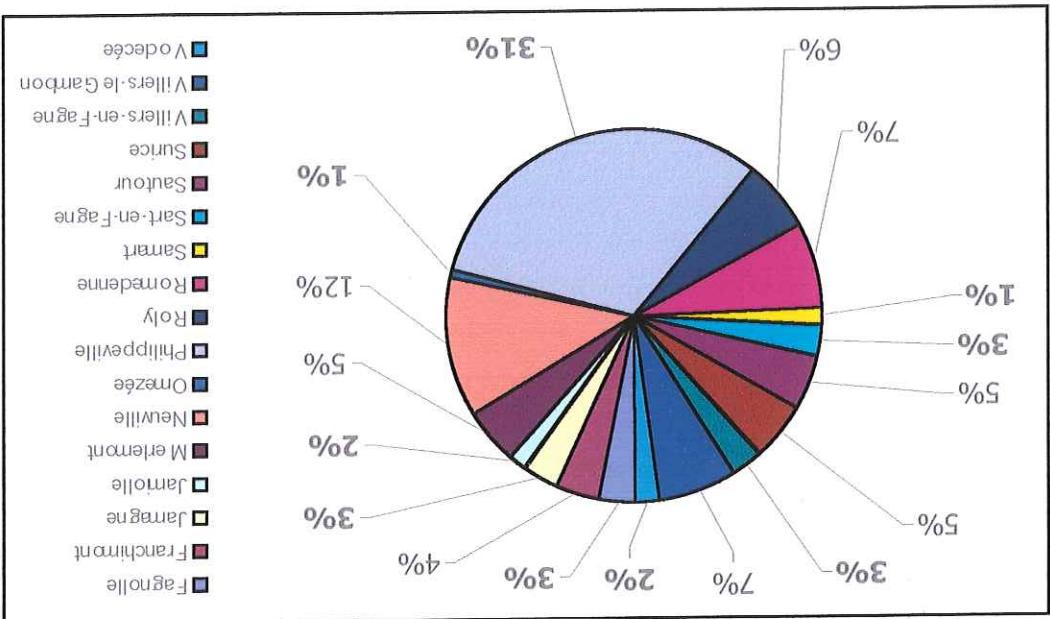
Il apparaît clairement, que le cadre physique a conditionné le développement du territoire. Effectivement, le patrimoine bâti a su tirer parti des caractéristiques géo-morphologiques de la région et a permis de créer, dès lors, un paysage riche et homogène.

CONSTANT

Cependant, nous allons comprendre en quoi cette aisance apparaîtra se complexifie, notamment pour des usagers plus « faibles », en termes d'accessibilité locale.

- une accessibilité régionale relativement aisée,
- un cadre de vie de qualité,
- cette situation semble aisée ;

31/05/2000. Répartition générale de la population par localisation
(données communales-2000)



• **Répartition générale de la population par localisation**

1.2.1.1. Répartition de la population par localisation et par âge

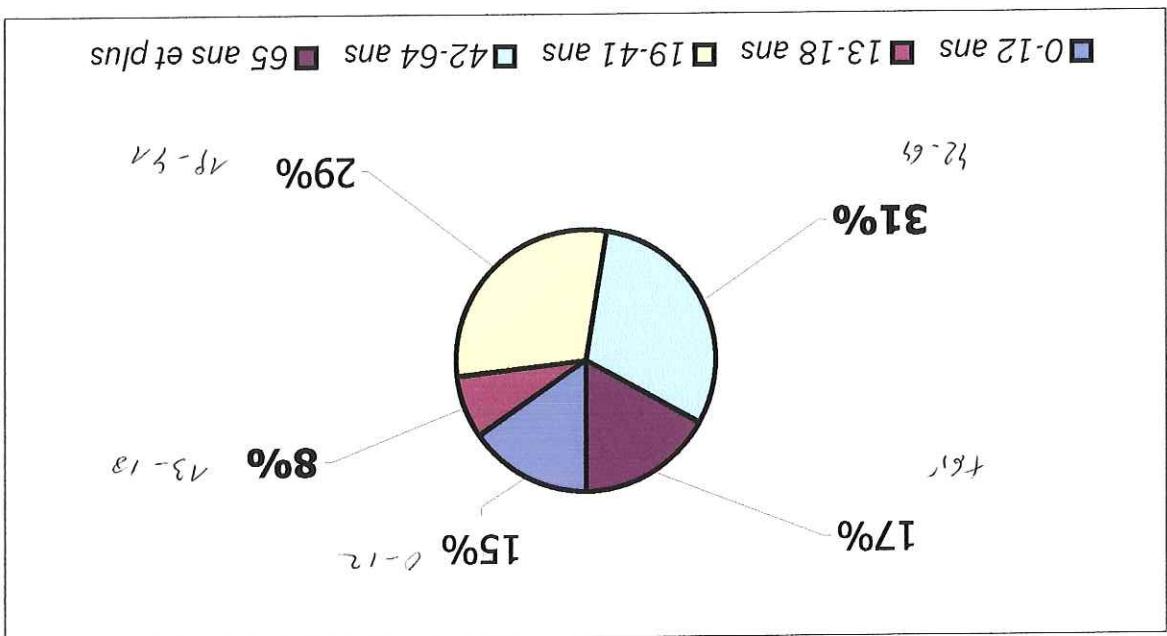
Au niveau des éléments démographiques présentés, il nous semble important de présenter une vue générale de la population de la commune afin de voir l'incidence de cette structuration de la population sur la mobilité.

1.2.1. Éléments démographiques (carte 1.3.)

Afin de bien faire cadre à l'étude de mobilité, il semble absolument nécessaire de présenter le cadre humain dans lequel on travaille. En effet, cette identification du contexte démographique et socio-économique permet de mettre en évidence des demandes en matière de mobilité générale et particulière.

1.2. Cadre humain

31/05/2000. Répartition générale de la population par âges au sein de l'entité de Philippewillie
 (données communales-2000).



Le graphique suivant nous indique finalement, avec précision, la répartition globale et conforme nos remarques précédentes : les personnes entre 19 et 64 ans sont majoritaires sur l'entité de Philippewillie ; et les adolescents, les plus absents.

• Répartition générale de la population par âge

Le graphique de la répartition démographique nous indique par village, la répartition de la population. Nous constatons que les centres les plus peuplés sont Philippewillie (31%) et Neuville (12%) ; deux centres très accessibles. Par contre, les autres villages ont peu d'habitants. Et ce, principalement, dans la zone Sud-Est de la commune.

Il y a lieu bien sûr de tenir compte de cette répartition de la population dans les politiques d'offre de mobilité, notamment en matière de transports en commun, de déplacements de piétons et de déplacements cyclables. Ces modes de transports offrent en effet une certaine forme d'autonomie de la mobilité chez les enfants et les personnes âgées.

Si nous analysons, en détail, la répartition des personnes âgées et des jeunes plus jeunes au sein de l'entité, il apparaît que la première catégorie se situe principalement sur la partie nord de l'entité, à proximité des axes de communication dans les villages les plus densément peuplés. La seconde catégorie se situe également à proximité des axes de communication et des zones les plus densément occupées, offrant un vaste choix de services. Finalement, personnes âgées et jeunes adolescents se concentrent dans les zones les plus «urbanisées», où des commerces divers (de proximité et autres) trouvent plus de consommateurs potentiels.

31/05/2000 - Répartition de la population par âges et localisations (données communales-2000)

	%	%	%	%	+	Total pop
Fagnolle	18	9	35	26	12	234
Francimont	20	10	32	25	13	314
Jamagne	14	10	28	32	16	261
Jamolle	17	6	30	34	13	125
Merleumont	20	10	27	29	14	374
Neuville	14	6	30	36	14	974
Omezée	19	6	36	24	15	62
Philippeville	13	7	29	32	19	2517
Roly	17	7	30	33	13	603 → 720
Romedenne	17	8	28	28	19	596
Saint-Fagnie	13	11	28	30	18	113
Sainte-Sabatine	13	11	28	35	17	215
Sauveterre	18	9	29	18	16	384
Surice	18	11	26	25	20	402
Villegers-en-Fagnie	14	8	24	29	25	210
Villegambon	15	8	30	29	18	565
Vodelcey	17	8	34	24	17	155
Total pop						8004

- Répartition générale par localisation et par âge

L'emploi et les activités économiques sont les moteurs du développement d'une région. Si ces secteurs ont été florissants dans notre zone d'étude jusqu'au début du 20^e siècle, force est de constater que la région offre aujourd'hui peu de perspectives d'emplois. Analyse dans les faits et les chiffres.

1.1.2.1. Emploi, chômage et revenu

1.1.2. Éléments socio-économiques

Cette tendance à l'augmentation reste importante, puisque entre 1997 et 2000, on constate une augmentation de 3,6%. La commune vient d'ailleurs de passer le cap des 8000 habitants.

L'explication première de l'analyse de la population est le bon positionnement de la commune de Philippeville et principalement de son centre, au carrefour de différentes voies de communications (RN5, RN 40 et RN 97, ligne SNCF 132, ligne express TEC 56), comme Charleroi (30km, environ 25min en voiture en dehors de heures de pointe et 45min en train) nous avons pu le constater dans la carte de la localisation générale. Sa proximité avec Philippeville comme zone d'accueil d'une nouvelle population est importante au niveau des politiques de mobilité et d'accessibilité.

1980-1996 - Taux d'évolution de la population (données INS, traitées par la FRW)

Philippeville	+11%	Autres communes rurales wallonnes*	+10%	Region wallonne	+30%
---------------	------	------------------------------------	------	-----------------	------

1.2.1.1. Evolution générale de la population

L'analyse du revenu moyen par contribuable montre que globalement la population de Philippeville a un revenu plus faible que les revenus moyens wallons et des autres communes rurales. Des lors, vu ce niveau de revenu faible, il est important de pouvoir développer une politique sociale globale. Dans le cadre de cette politique, l'accessibilité optimale à la mobilité doit être favorisée car elle contribue au développement individuel et communal à la fois.

1996 - Revenu moyen par contribuable (données INS traitées par la FWR)

* Communes de la Région wallonne ayant moins de 150h/km²

	Indice
Philippeville	89
Communes rurales wallonnes*	96
Région wallonne	100 (indice de référence)

• Revenu moyen par contribuable

On constate donc que le taux d'occupation de la population totale représente un peu plus d'un tiers de l'ensemble de la population totale représentant un peu plus de 150h/km². Les autres communes rurales wallonnes sont inférieures à celles de la Région wallonne. Ce faible taux est néfaste au développement local car il indique que la part de la population réellement occupée (à la différence de la population active qui comprend toute la population entre 19 ans et 64 ans susceptible de travailler) doit assumer les charges collectives pour les deux autres tiers occupés.

1981 & 1991 - Taux d'occupation de la population totale (données INS traitées par la FWR)

* Communes de la Région wallonne ayant moins de 150h/km²

	1981	1991
Philippeville	36%	34%
Autres communes rurales wallonnes*	35%	36%
Région wallonne	34%	33%

• Occupation de la population totale

1991 - Répartition de la population active occupée par secteur d'activité (données INS)

Agriculture/sylviculture :	202	8%
Energie/eau :	12	0%
Pierres/minéraux et industries chimiques :	54	2%
Transformation des métaux :	83	3%
Autres industries manufacturières :	81	3%
Bâtiment et génie civil :	132	5%
Commerce et horeca :	330	14%
Transports et communications :	209	9%
Assurances, crédit, services aux entreprises :	116	5%
Autres services :	923	39%
Activités mal définies :	292	12%
Total :	2434	100%

• Secteur d'activité de la population active occupée

Ces chiffres insistent sur la nécessité de mener une politique sociale cohérente qui pourra développer une politique de mobilité qui pourra être créatrice d'emplois peu qualifiés (centrale de mobilité, taxi,...), mais également trouver des solutions de déplacements pour les chômeurs non-motorisés.

1991. Les données de septembre 2000 indique un taux de 5.7%, et ne comprend uniquement que les chômeurs complets indemnisés (et donc pas les jeunes en stage d'attente, et les autres inscrits non indemnisés).

Le développement local pour la population, surtout celle non-motorisée. communautaire. Ainsi, le vélo et les transports en commun peuvent-ils être des outils de

• Chômage de la population

nombreuses.

Pourtant les structures d'accueil et d'hébergement de l'entité de Philippeville ne sont pas si

de 20.000 visiteurs.

touristique d'envergure et de renom international. Pour l'année 2000, on a enregistré plus constitue un lieu touristique important et sont repêchés dans le SDER comme point d'appui rappelons également que les « Barrages de l'Eau d'Heure », situés à l'ouest de Philippeville,

visites. Le restaurant de l'année, ils ne sont quasiment pas visités.

Les souteains de Philippeville enregistrent durant les mois de juillet et d'août environ 475

Philippeville et de manière plus générale, au sein d'un périmètre plus large.

Les futurs circuits RAVEL offrent la possibilité de loisirs à divers niveaux au sein de l'entité de

attrait importants pour la commune et la région en général.

« Plus beaux villages de Wallonie », les souteains de Philippeville-centre, les fermes-châteaux (Roly, Samart), les fontaines, ainsi que de nombreuses pompes constituent des vallées. Des sites comme le château de Fagnolle (village repêché par ailleurs, dans la liste des Ce cette richesse patrimoniale, tant architecturale, que paysagère est insuffisamment mise en

divers patrimoines (naturel, historique, archéologique, architectural, rural et récréatif). Les ressources touristiques ne sont pas si nombreuses à Philippeville où se cotinent pourtant

• Tourisme

Nous allons comprendre en quoi ces proportions auront un impact sur les politiques de mobilité à moyen terme dans la deuxième partie de cette première phase d'étude.

(9 %) se partagent finalement à peine un dixième du marché.

L'agriculture et la sylviculture (8%) ainsi que le secteur des transports et communications du commerce et de l'horlogerie (330 emplois, soit 14% de l'ensemble des activités). soit plus du tiers de l'ensemble des activités) est bien représenté, directement suivi par celui Ce tableau révèle, sans surprise, que le secteur tertiaire est bien représenté (923 emplois,

- Domaine de la Gueule du Loup, à Sautour : 103 secondes résidences (89 domiciliés).
- Domaine du Bois de Roly : 68 secondes résidences (21 domiciliés).
- Domaine des Vallsettes, à Neuville 62 secondes résidences (18 domiciliés).
- Domaine de La Forêt, à Neuville: 132 secondes résidences (32 domiciliés).
- Ces dernières totalisent 365 résidences sur l'ensemble des 4 parcs :

sein des 4 parcs résidentiels.

Ajoutons à l'ensemble de ces structures d'accueil, la présence de secondes résidences au

Ardenne.

Une structure hôtelière finallement assez grande pour une Fagne pourtant sollicitée notamment par des touristes néerlandais et hollandais, présente à l'image de sa voisine,

La majorité des visiteurs sont belges, le reste est composé de Néerlandais, de Britanniques et de Français, majoritairement
communale de Philippeville (il est environ 150.000 pour l'arrondissement de Philippeville).
Le nombre annuel de nuitées touristiques ne dépasse pas les 10.000 pour l'entité

1200 personnes).

- 3 campings, situés à Neuville, à Romedenne et à Villers-le-Gambon (capacité totale de 1 logement pour groupes à Merremont (capacité de 20 lits);
- 3 lieux de logement pour scouts;
- 1 gîte rural à Merremont (capacité de 1 chambre);
- *Roly (2 chambres qui enregistrent +/- une quarantaine de nuitées l'an).
- *Jamiolle (1 chambre, mais activité suspendue à l'heure actuelle);
- Jamiolle (janvier 2001);

- *Jamiolle (4 chambres, mais activité en arrêt depuis 2 ans; réouverture espérée pour I an et ayant enregistré +/- une centaine de nuitées);
- I hôtel de 10 chambres à Romedenne (Le Moulin de Romedenne, ouvert depuis à peine période de chasse);
- I hôtel de 8 chambres à Philippeville (La Côte d'Or, 75% de taux d'occupation à l'année, dont la principale concentration se situe du 15 septembre au 15 janvier, durant la

Cette sédenarisation de la population des parcs pose, outre un problème urbanistique, des problèmes en termes de mobilité et d'accessibilité. En effet, une part non négligeable (marche-économiques (faibles revenus) et/ou d'âge (personnes retraitées). Il est impératif de dégager des solutions en la matière.

Le Parc Résidentiel de la Gueule du Loup, situé entre Sautour et Villers-en-Fagne, qui totalise 89 résidents (soit 86% de sa capacité) est lui, très isolé en matière d'accessibilité, notamment en transports en commun.

Pour trois d'entre eux, ces parcs posent un problème majeur quant à leur position effectivement, situés aux abords de la RN5, ils sont confrontés à une « future » autoroute (RN5), qui enregistre un taux d'accidentologie assez élevé et à une réelle fonction de transit. On a donc des résidents qui sont confrontés à des problèmes d'accessibilité vers/leur domicile. Le problème se situe :

- au niveau des arrêts d'autobus, le long de la RN5.
- au niveau des voitures (entrées/sorties des parcs ; échelles de vitesse différentes).

On totalise aujourd'hui, au sein des 4 parcs précités, 160 personnes domiciliées.

Il est important de spécifier que les parcs résidentiels enregistrent une mutation quant à leurs fréquentations. Effectivement, de «parcs résidentiels», ces derniers passent au statut de «zones de résidence». Ce changement de statut implique que ce ne sont plus des «campements» qui choisissent de passer quelques jours de loisirs sur un terrain communal, mais bien des nouveaux résidents, qui choisissent d'y vivre (pensions ou personnes à faible revenus).

L'entité de Philippewill offre un potentiel touristique non négligeable en termes de sites, de monuments, de paysages. Toutefois, son offre actuelle de structure d'accueil est relativement faible. De même, la promotion de la région est quasi inexistant. Enfin, se pose le problème des parcs résidentiels, qui bordent littéralement la RN5. Ce qui implique, en permanence, une insécurité pour ses résidents (juxtaposition de deux échelles de mobilité).



+ travail quotidien
horslieu du domicile

Philippeville

Centre Ville - centre - périphérie

Home - C'pas

25 bus

30 chaussees piétons	2 chaussees voitures	1 gare
----------------------	----------------------	--------

Remarquons que l'entité de Philippeville totalise 19 écoles, dont 8 sur la commune même de Philippeville. L'ensemble de cette population totale est 2361 élèves sur Philippeville et 486 sur le reste de l'entité, soit 2847 élèves. Il est nécessaire de préciser que trois établissements à Philippeville sont consacrés à l'enseignement pour des personnes à mobilité réduite. Ces dernières sont au nombre de 297, c'est-à-dire 10% de la population scolaire. Ces dernières sont au nombre de 297, c'est-à-dire 10% de la population scolaire.

Au niveau économique, c'est sans conteste l'activité des carrières, avec 54 emplois, soit 2% au total, qui génère à la fois de l'emploi mais également des problèmes liés au transit des véhicules lourds. Le PCM devra d'ailleurs aborder ce point important de la mobilité industrielle locale.

Philippeville est largement identifiable comme un pôle de proximité, d'achats courants. La concurrence de Charleroi et - dans une moindre mesure - de Couvin, lui confère toutefois un rôle majeur sur l'échiquier économique régional.

Philippeville est, comme on l'a déjà démontré, le pôle fonctionnel de la commune. On y trouve la majorité de la vie économique tant en terme d'activités commerciales que d'entreprises ou de services administratifs de la commune.

• Philippeville : le pôle fonctionnel

1.2.2.2. Visage socio-économique de l'entité communale de Philippeville (carte 1.4.)

Plan Communal de Mobilité - Phase 1 (Décembre 2000)

2 Les données relatives au nombre de pensionnaires nous ont été refusées.

- Syndicat d'initiative;
- Centre culturel;
- Les équipements culturels et sportifs ;
- Marché hebdomadaire, le samedi matin

Sautour		30	30
Romedenne	54	50	
Roly	38	41	
Jamagne	20	28	
Franchimont	31	24	
Villers-le-Gambon	71	81	
Surice	59	58	
Sart-en-Fagnie	8	16	
Neuvilie	55	59	
Merlemonet	23	33	
Fagnolle	28	29	
1996-1997	2000-2001		

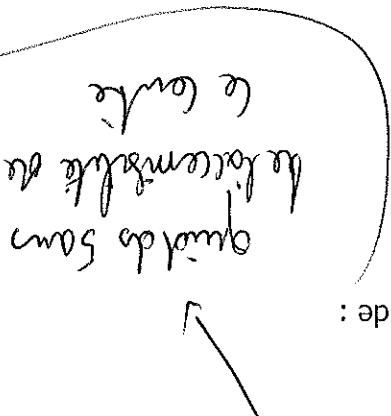
- réseau communal :

Auxerre - Jumelages - Culturelle pour	1997-1998	2000-2001	Auxerre - Jumelages - Culturelle pour
Institut Sainte-Feuillien - Omezée-	22	37	Institut Sainte-Feuillien - Omezée-
I.M.P. "Centre Mutualiste-Marie"	1	21	I.M.P. "Centre Mutualiste-Marie"
Spécial			Spécial
Institut Notre-Dame Secundaire 83	94		Institut Notre-Dame Secundaire 83
Institut Notre-Dame Secundaire 373	551		Institut Notre-Dame Secundaire 373
Primaire			Primaire
Institut Notre-Dame Gardien et 381	389		Institut Notre-Dame Gardien et 381
Enseignement Spécial Secundaire 161	166		Enseignement Spécial Secundaire 161
Intermat Autonome Anne Frank	112	2	Intermat Autonome Anne Frank
Athénée Royale	1009	1140	Athénée Royale

- réseau divers :

- Ecoles:
- Population totale au 01/01/2000: 8.004

Quelques données



Un comptage de stationnement a permis d'identifier cette demande :

(capacité globale de 170 places).

L'objectif de ce nouveau complexe est d'augmenter les surfaces commerciales, ainsi que les parkings, qui arrivent de plus en plus à saturation les vendredis après-midi et les samedis voir le jour. Effectivement, un PCA dérogatoire est en cours.

Aujourd'hui, Philippewill possède un complexe commercial de 9 grandes surfaces, occupant florissante pour ces commerces, étant donné qu'un deuxième complexe commercial devrait une quarantaine d'employés. Nous pouvons estimer que la situation est suffisamment voir le jour. Effectivement, un PCA dérogatoire est en cours.

- Complexes commerciaux :

- SNCB - Gare de Philippewill.
- Poste;
- Police communale;
- Agence Locale pour l'Emploi (ALE);
- C.P.A.S.;
- Administration communale;
- Les services publics :
- Polyvalente.
- Les équipements sociaux et de soins de santé :
- Terrains de foot et buvettes;
- Terrain de tennis;
- Piscine communale;
- Bibliothèque communale;

du tourisme.

Fagnolle, offre une infrastructure de déplacements cyclables, tant au niveau du loisir, que également due l'exploitation du RAVEL « La Petite Fagnarde » qui traverse, entre autres, Villers-le-Gambon, célèbre pour ses sources et l'exploitation qu'il en résulte, reste un pôle attractif malgré la nécessité de traiter la traversée d'agglomération et la place. Notons également que l'exploitation du RAVEL « La Petite Fagnarde » qui traverse, entre autres,

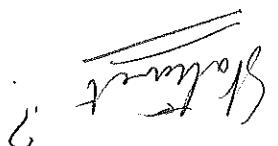
peu exploitée.

Les activités économiques de ces villages sont faibles à l'exception du tourisme qui est présent sous la forme de gîtes, restaurants, sites historiques, de campings, etc... mais

les Bâtisses en Site Rural (RGSR).

de Wallonie » et que ce dernier, ainsi que Roly, sont soumis au Règlement Général sur villages. Précisions d'ailleurs que Fagnolle est repars comme un des « Plus beaux villages volumétrique et coloristique, est sans conteste un atout non négligeable pour ces La qualité architecturale de l'habitat et son intégration paysagère, essentiellement

• Les autres villages et hameaux


Prochainement à la Rue de la Reine, un nouveau Centre Administratif du Ministère des Finances vera le jour. Il devrait drainer une certaine demande d'emplois.

• Centre Administratif du Ministère des Finances :

Mais nous ne possédons pas, à l'heure actuelle, de données suffisamment précises concernant ce projet.

Ce nouveau complexe sera situé à l'est de Philippeville, en sortie d'agglomération, sur la RN40. Ce qui impliquerait une augmentation des flux de circulations piétonnes et automobiles.

• Complexe sportif:

Roly nous intéressait également. Effectivement, cette augmentation concerne très certainement les parcs résidentiels, que nous avons évocées plus haut. On passe dès lors d'un statut de secondes résidences à celui de résidences définitives (160 domiciles) pour deux types de public :

- les personnes à revenus faibles.
- les personnes,

tertoriale.

plus grande augmentation de permis d'urbanisme, ce qui signifie donc une forte extension Neuville et Philippeville, qui sont les deux noyaux urbains majeurs de l'entité concentrant la

Le nombre de permis d'urbanisme augmente depuis 5 ans, comme nous l'indique le graphe ci-après. Cependant, à la lecture de la carte n°13, nous constatons que les permis en plus forte augmentation se situent à Neuville (+62), à Philippeville (+44), à Roly (+42) et à Jamagne (+10).

1.2.3 Développement urbainistique

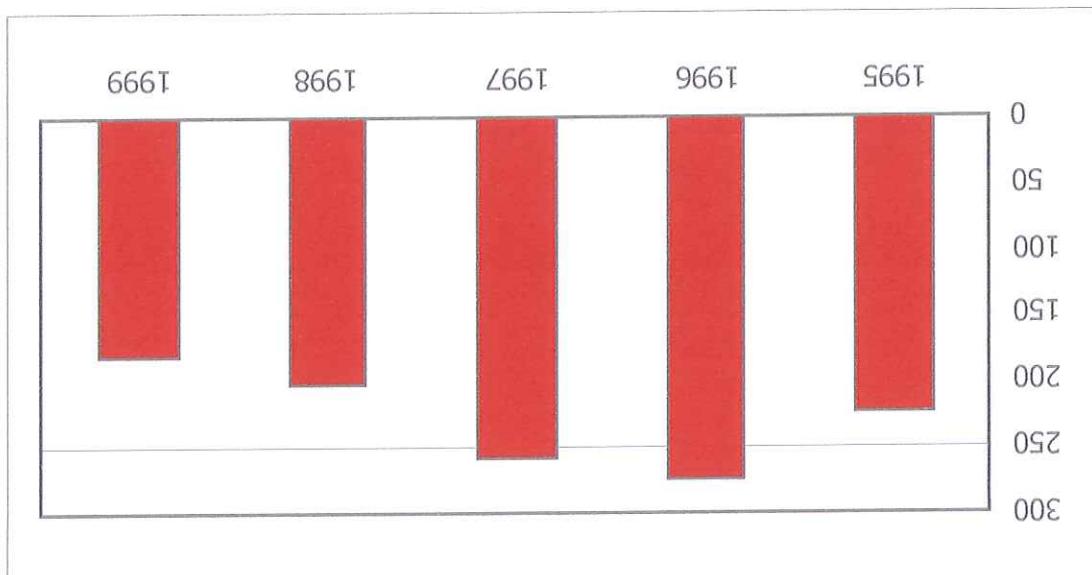
Ces données sont évidemment importantes au niveau des déplacements, tant locaux qu'extérieurs.

Cependant, peu de commerces de proximité et services divers sont présents dans les villages. Cette situation oblige les habitants à se rendre dans des centres plus importants, mais dont les moyens de communication restent difficiles pour les personnes ne possédant pas de véhicule. Il sera dès lors nécessaire de repenser cette problématique dans le cadre de notre étude.

Jamioille, Jamagne, Villers-le-Gambon, Vodcée, Samart et Neuville forment les villages centraux de la commune. Les activités économiques y sont peu importantes et le tourisme plutôt diffus. Neuville, de par sa position au cœur du réseau routier, présente un attrait tout particulier. Les autres villages, plus éloignés du centre administratif, ne concentrent pas vraiment de véritable dynamisme du fait justement de leur situation géographique et du manque de réseaux d'échanges entre eux et Philippeville.

La croissance actuelle de l'urbanisation à Philippville conditionne ainsi les politiques globales d'aménagement du territoire. L'influence de cette pression urbaniistique est importante tant sur la gestion des déplacements automobiles que pour l'accessibilité en transports en commun ou à pied, par exemple.

Nombre de permis d'urbanisme entre 1995 et 1999 (Données communales)



Cette situation oblige les élus à revoir les politiques à entreprendre à ce sujet, en termes de mobilité. Une accessibilité plus sécurisante est à revendre, en opposition au danger permanent que représente la Nationale 5.

Nous pouvons comprendre que Philippeville et Neuville sont les premiers pôles de la commune. Ce nombre important de population est certainement lié à sa fonction de centre administratif et de zone développée d'emplois et de services. Neuville, de par sa situation à proximité de la Nationale 5, est également une zone importante de concentration de population. De même, la présence du chemin de fer occasionne une densification importante pour ces deux pôles.

- Au niveau des répartitions générales de la population:
 - Une concentration le long des axes régionaux, surtout celle de la N5, et dans une moindre mesure, le long de la N40 ;
 - Au niveau de la répartition par âge de la population:
 - Une concentration le long des axes régionaux, surtout celle de la N5, et dans une moindre mesure, le long de la N40 ;
 - Au niveau du développement par âge de la population:
 - Une concentration le long des axes régionaux, surtout celle de la N5, et dans une moindre mesure, le long de la N40 ;
 - Au niveau du tourisme :
 - Une concentration le long des axes régionaux, en particulier celui de la N5.
 - Peu de besoins spécifiques en accessibilité et en mobilité,
 - Peu d'actions développées,

À ce stade, nous pouvons observer plusieurs facteurs :

CONSTANT

d'augmentation de population.

Il apparaît donc que l'axe de la RN5 est un axe majeur en termes de concentration et

plus au Sud de Neuville, le long de la RN5.

L'augmentation du chiffre de la population concerne également les parcs résidentiels situés

Il est clair que si la commune de Philippeville souhaite développer le tourisme, des mesures adéquates seraient à prendre, en terme d'informations et d'infrastructures, ainsi que d'accessibilité.

La Fagne présente des paysages variés et remarquables, aux confins du Condroz et de l'Ardennais. En raison du peu d'infrastructures touristiques, de l'offre relativement restreinte, d'une faible promotion, les problèmes d'accessibilité touristiques sont peu présents.

La Fagne présente des villages variés et remarquables, aux confins du Condroz et de l'Ardennais. En raison du peu d'infrastructures touristiques, de l'offre relativement restreinte, d'une faible promotion, les problèmes d'accessibilité touristiques sont peu présents.

- **Tourisme et mobilité :**

L'analyse des répartitions de population nous a démontré que celle-ci est concentrée moins importante de concentration de population.

La RN5 et la RN40 sont les deux axes structurants majeurs en termes d'infrastructures combiné à la ligne SNCB, forme un axe Nord-Sud fort, alors que la RN40 est un axe cette zone que l'on enregistre le plus de permis d'urbanisme. Il est clair que la RN5, principalement depuis Jambage vers Rœly, le long de la Nationale 5. C'est d'ailleurs dans cette zone que l'on enregistre le plus de permis d'urbanisme. Il est clair que la RN5, combiné à la ligne SNCB, forme un axe Nord-Sud fort, alors que la RN40 est un axe moins importante de concentration de population.

Exploration :

- la partie Sud-Est de l'entité de Philippeville, moins bien desservie, est plus isolée, qui draine tout le flux de population les plus importants.
- la RN5 et la RN40 sont les deux axes structurants majeurs en termes d'infrastructures qui draine tout le flux de population les plus importants.

- **Relief, développement urbainistique et accessibilité :**

Nous allons voir en quoi le cadre physique, croisé au cadre humain, peut avoir une incidence sur la mobilité.

DIAGNOSTIC des Cadres généraux

- Peu d'activités liées aux secteurs agricole et carrière.
- Ce qui diminue les impacts au niveau de la mobilité (mouins de charroi lourd, ou en tout cas, un charroi qui a peu d'incidence sur la vie locale, à l'exception des Dolomies de Meremont).
- une augmentation du secteur des services, ce qui implique une augmentation des besoins en déplacements individuels.

• Economie et mobilité :

³ A ce sujet, cf. Actes de la journée. Comme se déplace-t-on en Belgique. Les résultats de la première enquête nationale sur la mobilité des ménages, 30 mars 2000.

spécifique à Philippeville pourrait réellement appuyer les résultats escomptés. Comparaison avec les données générales issues de la reccente enquête fédérale sur les déplacements des ménages. Cette comparaison permet ainsi d'appuyer ou non les données déplacées ci-après³. Précisons toutefois que seule une enquête ménages-déplacements présentees ci-après. Ces données générales sont cependant étendues en motorisation généralisée des déplacements. Ces données ont été mises en évolution en matière ont été, depuis lors, sensibles, notamment en ce qui concerne la localisation. Il est bon toutefois de préciser que ces données ont presque dix ans et que, les noues permettent d'avoir une image générale des comportements modaux de la population de déplacement. Pour ce faire, seules les données du recensement de la population de 1991 il semble nécessaire de spécifier les comportements généraux de la population en matière de déplacement.

2.1.1. Comportements modaux

2.1.1.1. Mobilité générale

CHAPITRE 2: Cadre de la Mobilité

On voit également que près de 80% des ménages possèdent au moins une voiture pour leurs déplacements. Toutefois, le pourcentage de ménages ne possédant pas d'automobile est absolument nécessaire de proposer des alternatives modalles à la voiture pour ce 1/5ème commune où vivre sans voiture induit une forme d'exclusion importante. Hors, on voit qu'il donnees s'expliquent notamment par le contexte très rural de la commune de Philippeville, reste important (22%) mais inférieur au pourcentage régional (27%). Ces différentes tendances démontrent que les ménages locaux.

Au niveau des pourcentages de ménages possédant un véhicule, on constate globalement que les ménages de l'entité communale de Philippeville suivent, en 1991, les tendances générales de la Province de Namur et de la Région wallonne.

1991 - Pourcentage des ménages possédant un véhicule (données INS)			
	Philippeville	Prov. Namur	Région wallonne
2 autos et +	13%	15%	14%
1 auto	65%	58%	52%
0 auto	22%	27%	27%
2 motos et +	1%	0%	0%
1 moto	3%	3%	0%
0 moto	96%	97%	91%
2 cyclo. et +	1%	1%	0%
1 cyclomoteur	7%	7%	6%
0 cyclomoteur	92%	92%	88%
2 vélos et +	17%	17%	15%
1 vélo	17%	16%	15%
0 vélo	66%	67%	64%

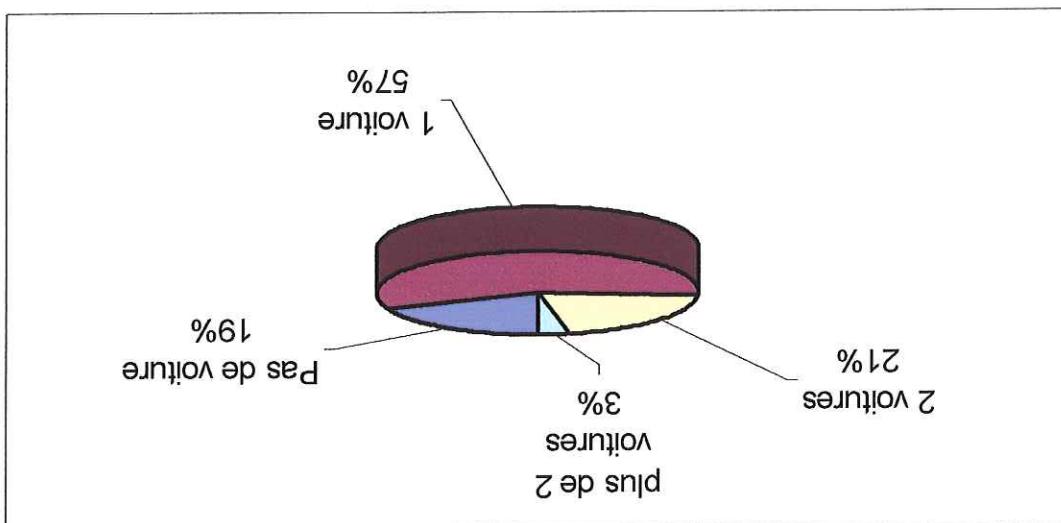
⇒ Les données de 1991

2.1.1.1. Les véhicules

modifications au cas de Philippeville, par une augmentation d'au moins 18% de ménages intéressants pour le développement d'une politique cyclable. Si l'on rapporte cette, 90, du vélo de loisirs, les ménages ont acheté plus (souvent) de vélos. Un élément de 60% en 1991. Ce qui peut dès lors signifier que, si le développement durant ces années wallonne, moins de la moitié des ménages ne possèdent pas de vélos alors qu'ils étaient plus nivau de la possession d'un vélo. Comme le montre le graphique ci-dessous, en Région Au niveau des autres modes de déplacements, il semble y avoir un net changement, au égallement.

Ces données peuvent apparaître être confirmées par l'enquête fédérale de 1999 où l'on indique que la proportion de ménages belges ne possédant pas de voiture est de 19%, soit un 1/5^{me} des ménages. Ce qui confirme ainsi le pourcentage de 1991, pour Philippeville

Belgique, pourcentage des ménages possédant une voiture (enquête fédérale - 1999)



» Comparaison avec les données de 1999 (enquête fédérale)

Ces données montrent également que le second moyen de déplacements que possèdent les ménages est le vélo puisque 34% des ménages de la commune disent posséder au moins un vélo. Une donnée intéressante pour le développement d'une politique de déplacements de proximité.

De façon encore plus précise, le nombre de déplacements mécanisés (tous les déplacements sauf la marche à pied) étant de 2,5, cela représente alors 14.275 déplacements

déplacements par jour pour Philippeville. Personnes effectuerait en moyenne, par jour, trois déplacements. Ce qui signifie 17.130 personnes effectuerait 5.710 personnes. Toujours selon l'enquête fédérale, ces moins 6 ans se déplace. Si l'on rapporte ce pourcentage pour l'entité communale de Philippeville, cela représente 5.710 personnes. Toujours selon l'enquête fédérale, ces moins 6 ans se déplace. Si l'on rapporte ce pourcentage pour l'entité communale de

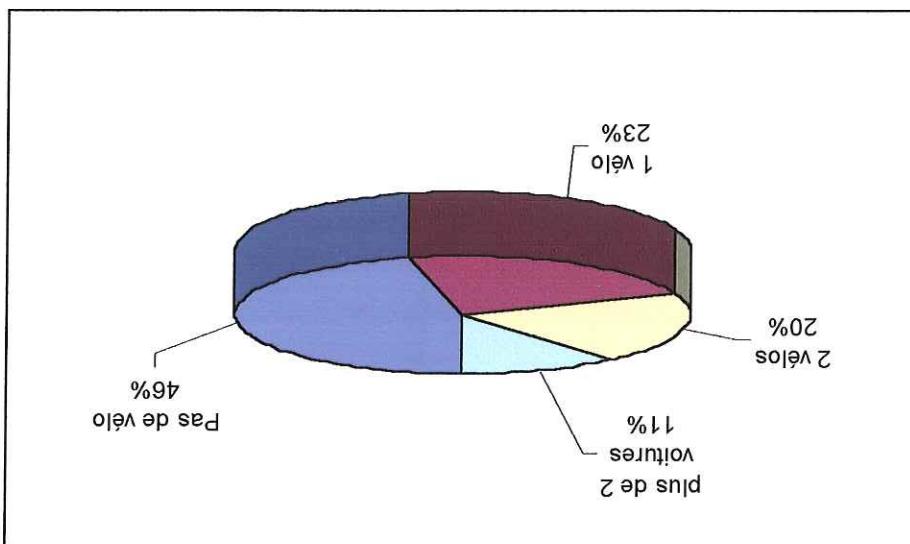
Ainsi, on y apprend que seulement 74% de la population résidente en Wallonie aînée d'autrefois, les informations de l'enquête fédérale de 1999 peuvent nous donner ainsi des indicateurs globaux relativement intéressants.

Nous ne possédons aucune donnée particulière relative aux déplacements, en général, pour l'entité communale de Philippeville.

• Les déplacements de la population

2.1.1.2. Les déplacements

Wallonie, pourcentage des ménages possédant un vélo (enquête fédérale - 1999).



environ 1 ménage sur deux ne possède pas de vélo.

possédant au moins un vélo, cela signifie alors que 48% de ménages philippévois soit

463 personnes!

♦ 6% des personnes se déplacent uniquement à pied, soit pour Philippewillie,

Au sein de ces 74%, la répartition peut être considérée suivant le rapport :

Philippewillie : 5.710 personnes.

- 74% des personnes se déplacent au moins une fois par jour; soit, pour 26% des personnes ne se déplacent pas, soit pour Philippewillie: 2.006 personnes.
- appartenir à Philippewillie. Ce qui donnerait le rapport suivant :

Ainsi, on peut reprendre les données de 1999 pour les déplacements quotidiens et les

transposables au contexte de l'entité communale de Philippewillie.

Au niveau de la répartition modale, les données sont plus difficilement identifiables et

Tableau synthétique de la mobilité générale de la population âgée de plus de 6 ans résidente dans l'entité communale de Philippewillie (analyse établie sur une extrapolation des données de l'enquête fédérale de 1999)

Nombre de personnes n'effectuant aucun déplacement au cours de la journée	2.006	Nombre de personnes effectuant au moins un déplacement au cours de la journée	5.710
Nombre de déplacements quotidiens	17.130	Nombre de déplacements quotidiens mécanisés	14.275
Nombre de déplacements effectués par la population locale	17.130	Nombre de déplacements quotidiens mécanisés effectués par la population locale	14.275
Nombre de déplacements à pied effectués	2.855	Nombre de déplacements à pied pour la population locale	2.855

Ces différentes données sont repries synthétiquement dans le tableau ci-dessous

Philippewilliane.

meilleures uniquelement pour la population de plus de 6 ans résidente à Philippewillie. En revanche, 2.855 déplacements à pied sont réalisés quotidiennement par la population

Ces données sont très intéressantes car elles permettent, notamment, de voir, sous un autre regard, l'analyse des données relatives aux déplacements domicile-travail et domicile-école, de 1991. Notons toutefois que ces déplacements ne couvrent que respectivement 22% et 10% de l'ensemble des déplacements de la population.

Si on souhaite encore mieux préciser les modes de déplacement utilisés (en se basant une répartition par jour: 60,5% des personnes utilisent la voiture, 6% la marche à pied ; 6% un bus TEC et 3% le vélo, de nouveau - et avec précision - sur l'enquête fédérale de 99), on peut estimer avoir

- ♦ 3 % des personnes se déplacent uniquement en transports en commun, soit pour Philippeville, 232 personnes;
- ♦ 5% des personnes se déplacent soit en transport en commun soit en transport privé, soit pour Philippeville, 389 personnes;
- ♦ 59% des personnes se déplacent uniquement en transports privés (vélo, cyclomoteur, moto ou voiture), soit pour Philippeville, 4.553 personnes;
- ♦ 1% n'ont pas déclaré leurs déplacements.

Wallonie (en %)	Philippeville	Nbre	%	
8%	Train	100	5,1%	
2%	Employeur	25	1,3%	
9%	Auto passager	170	8,7%	
59%	Auto conducteur	1.205	61,6%	
5%	Bus	55	2,8%	
2%	Bicyclette / Cyclomoteur	39	2%	
0%	Moto	9	0,5%	
7%	A pied	164	8,4%	
8%	Inconnu	188	9,6%	

• Modes de déplacements

• Les déplacements domicile-travail

Enfin, la marche compte 1% de plus par rapport aux moyennes wallonnes, cela se justifiant par un taux élevé d'emplois locaux, réduisant fortement les distances domicile-travail.

zone d'étude.

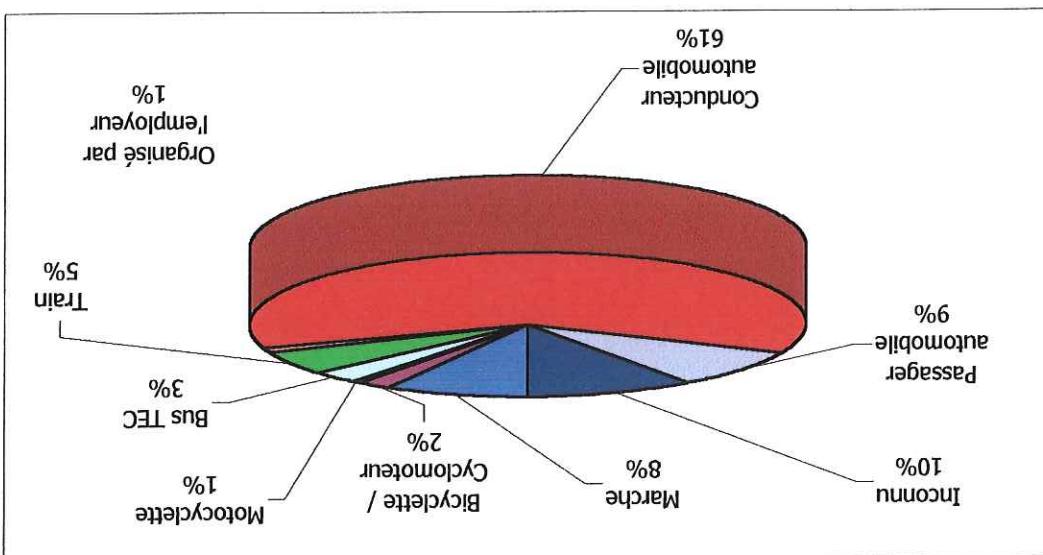
Il s'agit principalement de l'usage des transports en commun (seulement 5,1% pour le train direct), une souplesse horaire restreinte pour l'utilisation des réseaux SNCB et TEC dans la faible. Cela s'explique principalement par une offre réduite, des trajets complexes et peu pour 8% en Région wallonne et 2,8% pour le bus pour 5% en Wallonie) nettement plus

Toutefois, des spécificités locales ne suivent pas les tendances générales wallonnes.

(cfr. supra).

Confirme, de façon plus générale, par rapport aux données de l'enquête fédérale de 1999 conducteurs dans la zone d'étude pour 59% en Région wallonne). Cela est également niveau de l'usage de la voiture comme premier mode de déplacement (61,6% de suivent les grandes tendances de celles rencontrées en Région wallonne, principalement au notre zone d'étude (données du recensement de la population de 1991), on voit qu'ils quand on observe les modes de déplacements utilisés par la population active occupée de

1991 - Modes de déplacements utilisés lors des déplacements domicile-travail par la population active occupée (données INS)



- ♦ 71% sont des déplacements extérieurs à la commune;
 - ♦ 29% sont des déplacements intérieurs à la commune;
- population active occupe lors des déplacements domicile-travail:
- Si on affine plus spécifiquement les données de 1991 relatives aux déplacements de la

km, alors que seulement 8% des déplacements ont lieu à pied.

Il est également étonnant que 15,2% des déplacements domicile-travail sont inférieurs à 3

important d'emplois locaux.

ce taux important de faibles distances de déplacement sexplique notamment par la présence peuvent être, sous certaines conditions, effectuées à vélo, par exemple. La raison première de population active occupée effectue quotidiennement des déplacements fonctionnels qui 3km. Si on y ajoute les distances inférieures à 10km (soit de 0km à 9km 999m), 27,5% de la locale. En effet, 15,2% de la population réalisent un déplacement domicile-travail inférieur à déplacements domicile-travail révèle bien les trajets très courts effectués par la population Les données sur les distances parcourues par la population active occupée lors des

1991 - Distances parcourues (pour un trajet) par la population active occupée lors des déplacements domicile-travail (données INS).

Moisins de 3 km	303	15,2	4,8	97	De 3 km à moins de 5 km	7,5	149	De 5 km à moins de 10 km	16,2	181	9,1	366	18,4	61	De 50 km à moins de 70 km	3,1	174	8,7	340	17	Distance inconnue	

Philippev. %

▷ Distances de déplacements

Les déplacements domicile-école constituent également une part de 10% des déplacements de la population. Nous allons en analyser les composantes principales.

*Population entre 3 ans et 25 ans en cours de scolarisation et domiciliée dans la zone d'étude

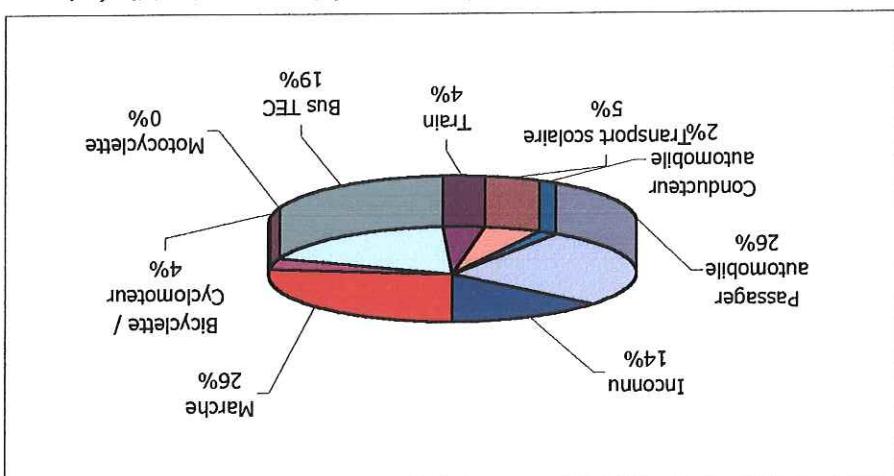
• Les déplacements domicile-école

Il semble dès lors intéressant de tenir compte de ces données afin, notamment, de privilégier certaines liaisons tant internes qu'externes. Ainsi, on voit que l'on peut promouvoir certaines destinations comme Florennes, Couvin, Charleroi (Bruxelles et Namur, dans une moindre mesure). Des données plus récentes comme l'implantation de la ligne 56 Couvin-Philippeville-Namur ont peut-être été influencées ce type de déplacement.

- 1/5 de la population travaille dans l'Arrondissement de Charleroi;
- 1/4 de la population travaille dans l'Arrondissement de Philippeville ;
- 2/3 de cette même population travaille à l'extérieur ;
- 1/3 de la population active occupe se déplace localement pour les déplacements domicile-travail ;
- complète notamment dans l'ancien (1991), on peut toutefois au vu de la situation actuelle, en tenir compte notamment dans l'ancienne

- 6% pour le reste de la Belgique.
 - 2% pour l'Arrondissement de Thuin;
 - 2% pour l'Arrondissement de Dinant;
 - 6% pour l'Arrondissement de Namur;
 - 7% pour la Région de Bruxelles-Capitale;
 - 23% concernent l'Arrondissement de Charleroi (dont 78% pour la Ville de Charleroi);
 - avec en ordre décroissant : Florennes, Couvin, Walcourt, Ceffontaine, Viroinval et Doische.
- 25% concerne les déplacements internes à l'Arrondissement de Philippeville

*1991 - Modes de déplacements utilisés lors des déplacements domicile-école
par la population scolaire (données INS)*



Wallonie (en %)	Philippeville	Nbre	%	TOTAL
5% Transport scolaire	63	4,8%		
6% Train	51	3,8%		
31% Auto passenger	361	26,8%		
3% Auto conducteur	23	1,7%		
18% Bus	251	18,6%		
3% Bicyclette / Cyclomoteur	48	3,5%		
0% Moto	1	0%		
23% A pied	365	27%		
11% Inconnu	186	13,8%		
	1.349			

↗ Modes de déplacements

Les données relatives à la mobilité de la population scolaire pour notre zone d'étude sont proches de celles pour la Région wallonne (données 1991, INS). Cependant, ici aussi, les transports en commun accusent un usage plus faible que la moyenne wallonne car la proximité de nombreuses écoles secondaires locales limite les déplacements (le bus est un mode de déplacement fort utilisé par les élèves du secondaire en zone rurale).

Enfin les déplacements en voiture, à vélo et à pied suivent (parfois un peu à la baisse) les tendances wallonnes, le vélo ayant subi une forte chute depuis une vingtaine d'années (encore 6% en Région wallonne en 1981). Une concurrence existe encore entre les déplacements en automobile (28%) et par des modes « doux » (marche et vélo : 30%). Si nous ne possédons aucun résultat récent pour établir une comparaison, il semble toutefois auprès de la population scolaire récemment recueues de la Commune devrait pouvoir affiner nécessaire de préciser que l'usage de la voiture a certainement augmenté. Les enquêtes ces données.

Dans le cadre du Plan Social Intégré (PSI) de Philippeville, l'équipe d'éducateurs-animateurs a réalisé une enquête auprès des jeunes rencontrés. Ceux-ci ont répondu à diverses

» Suivant l'enquête auprès des jeunes de l'entité communale

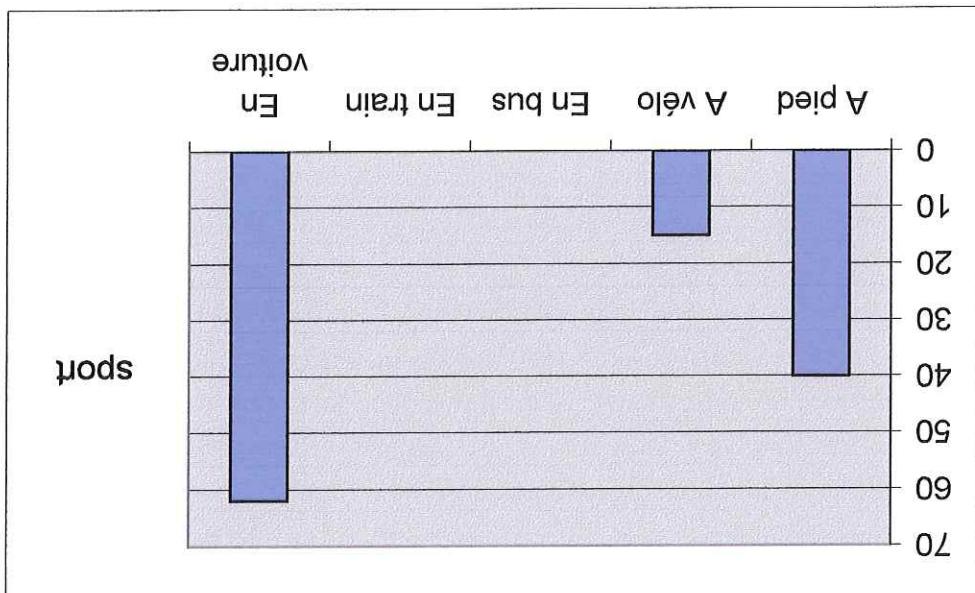
également rencontrées soit par vélo ou par un système bus + vélo. Les écoles secondaires, parfois plus éloignées, pourraient être maternelles et primaires. Les écoles secondaires, parfois plus éloignées, sont surtout distantes de déplacement quotidien par une présence bien répartie d'écoles, sous certaines conditions, effectuées à vélo, par exemple. La raison première de ce taux important de faibles distances quotidiennes des déplacements fonctionnelles qui peuvent être, sous certaines conditions, inférieures à 5km (soit de 0km à 4km 999m), 44,1% de la population scolaire les distantes inférieures à 5km (soit de 0km à 4km 999m), 44,1% de la population scolaire la population scolaire réalise un déplacement domicile-école inférieur à 3km. Si on y ajoute les distances inférieures à 5km (soit de 0km à 4km 999m), 44,1% de la population scolaire domicile-école révèlent bien les trajets très courts effectués par les élèves. En effet, 37% des données sur les distances parcourues par la population scolaire lors des déplacements effectuée quotidiennement des déplacements fonctionnelles qui peuvent être, sous certaines

1991 - Distances parcourues (pour un trajet) par la population scolaire
lors des déplacements domicile-école (données INS)

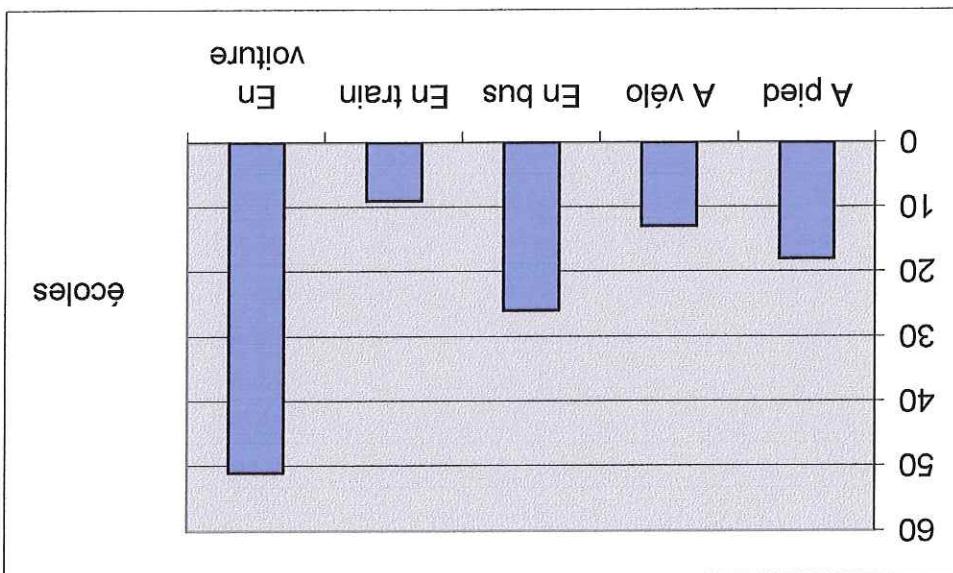
	Nombre	%
Moins de 3 km	499	37%
De 3 km à moins de 5 km	96	7,1%
De 5 km à moins de 10 km	157	11,6%
De 10 km à moins de 20 km	182	13,5%
De 20 km à moins de 30 km	61	4,5%
De 30 km à moins de 50 km	71	5,3%
De 50 km à moins de 70 km	6	0,4%
70 km et plus	12	0,9%
Distance inconnue	265	19,7%

» Distances de déplacements

2000 - Répartition des modes de déplacements domicile-loisirs (données enquête PSI)



2000 - Répartition des modes de déplacements domicile-école (données enquête PSI)



déplacement domicile-école et domicile-loisirs :

Parmi, les résultats obtenus ont possédent notamment des informations sur leurs modes de

24ans ont été interrogé. La moyenne d'âge est de 13ans.

questions sur leur mobilité et leurs désirs en la matière. Notons que 17 jeunes entre 6 et

Ainsi, si globalement les déplacements motorisés dominent, on constate un certain maintien des déplacements à pied mais aussi à vélo, notamment pour les déplacements de loisirs. Les transports en commun sont fort peu utilisés par la tranche de jeunes sondés.

Parmi ceux-ci, un tiers sont des déplacements internes à la commune et près des trois quartiers sont extrêmes à la commune. Un quart de la population locale travaille dans l'arrondissement de Philippeville et un cinquième travaille dans l'arrondissement de Charleroi (dont près de 80% à Charleroi).

- 4 ménages sur 5 possèdent une voiture ;
- 1 ménage sur 2 ne possède pas de vélo ;
- $\frac{3}{4}$ de la population se déplace quotidiennement ;
- 17.130 déplacements quotidiens sont effectués journalièrement par la population de Philippeville (dont 1/5 à pied) ;
- La part des déplacements mécanisés est assurée à au moins 60% par automobile ;
- L'usage des transports en commun et du vélo reste faible ;
- Peu de déplacements intermodaux (5%) .

L'analyse relative aux comportements modaux, nous permet de mettre en évidence les aspects suivants :

- réseau communal et est en cours de remplacement par le réseau EPE.
- Un éclairage classique ancien placé sur façade ou sur mat électrique. Il constitue l'ancien type d'éclairage est principalement posé le long des voiries régionales.
- Un éclairage de type autoroutier au sodium placé sur poteau de 7 mètres de haut. Ce type d'éclairage sur la commune de Philippesville, quatre types d'éclairage public :

• **Eclairage public**

- De façon générale, les trottoirs et accotements sont généralement difficilement praticables par les piétons dans des conditions générales de confort et de sécurité à l'exception de ceux recemment réalisés, notamment dans le centre de Philippesville.
- Les infrastructures cyclables sont inexistantes à l'exception de la piste longeant la RN 978, entre la RN 5 et les barrages de l'Eau-d'Heure. Cette piste n'est cependant plus signalée comme telle.

- route de liaison entre la RN 40 et Vodcée (depuis le carrefour avec la rue de la Fontaine Voiries intérieures des parcs résidentiels ;
- Rue Fontaine d'Ogne à Philippesville ;
- Quartier de la Petite Suisse à Sart-en-Fagnie ;
- Nos relevés nous ont permis d'identifier l'état technique général des infrastructures de déplacement, en particulier de réseau routier. Globalement, nous pouvons dire que l'état du réseau routier communal et régional est satisfaisant. Toutefois, certaines voiries, essentiellement en dehors des agglomérations sont peu satisfaisantes :

• **Etat technique général**

Nous avons réalisé un relevé *in situ* de toutes les voiries principales tant communales que régionales. Ces relevés nous ont permis également d'identifier les composantes techniques générales du réseau. Nous en présentons la synthèse générale.

2.1.2. Composantes techniques du réseau

La nature est un élément permanent du cadre général de la commune de Philippéville. Arbres, haies, bosquets, etc. participent également à l'embellissement des infrastructures de déplacement. Dès lors, afin de respecter certains sujets végétaux, il y a lieu, lors d'aménagement d'infrastructures, de tenir compte de cet aspect et notamment de protéger les éléments arborescens à l'inventaire des arbres, haies et ensembles arborés remarquables établis par la Commune.

• Accompagnement végétal

Une révision du mobilier urbain existant devrait être menée. Dans ce cadre, il y aurait lieu de se référer à la « Charte d'Aménagement » intégrée à l'étude de réaménagement des coûts de villages.

• Accompagnement de mobilier urbain

La signalétique mise en place tant de police que directionnelle est généralement de bonne qualité et efficace. On ne connaît que quelques cas isolés d'incohérence ou de manquement. Il serait cependant intéressant de réviser celle-ci, notamment pour le problème du transit dans le centre de Philippéville.

• Accompagnement de signalétique

Lenfouissement des câbles aériens pourrait se justifier à plusieurs endroits, pour des raisons esthétiques, notamment.

Globalement, on peut dire que la commune de Philippéville est bien éclairée même si nous semblons que l'on pourrait jouer plus fortement sur les types et les intensités de luminosité tant à usage décoratif que de sécurité routière. Un « Plan Lumière » pourrait améliorer sensiblement la qualité lumineuse des espaces publics et voiries.

- Un éclairage de type décoratif en différents lieux : Philippéville - Place d'Armes, Philippéville - Place du Quartier Brûlé, Fagnolle - Centre du village.
- Un éclairage communal et est en cours d'installation généralisée.
- Un éclairage type EPE place sur façade ou sur mât électrique. Il constitue le nouveau réseau communal et est en cours d'installation généralisée.

- Dynamique, la Commune de Philippeville a lancé diverses actions d'aménagement en cours ou en projets, notamment l'aménagement de la place d'Armes de Philippeville et de la rue de la Reine. D'autres projets pourraient être réalisés au vu, notamment, de l'étude de réalisation d'un complexe sportif, une extension du zoning commercial. Notons également la création essentiellelement la réfection et l'enretien. Au niveau communal, il y a final concerne essentiellement la réfection et l'enretien. Au niveau communal, il y a également la création de logements sociaux (Philippeville et Merlemonet), ainsi que la réalisation d'un nouveau Centre du Ministère des Finances sera prochainement construit, à la rue de la Reine.
- D'autres projets sont également portés par divers opérateurs :
 - Pour le MET :
 - Continuation du projet de modernisation de la RN 5 (notamment création d'un échangeur à Jamagne et un pont au lieu dit « Maisons Pinchot ») ;
 - Un remplacement du carrefour dit « de la Gendarmerie », sur la RN 40 à echangeur à Jamagne et un pont au lieu dit « Maisons Pinchot ») ;
 - Pour l'OWDR :
 - Dans le cadre du remembrement de la zone Jamagne-Jamolle, plusieurs voies agricoles seraient créées (cfr. Infra).
 - Pour la SNCB :
 - Le remplacement du matériel de la ligne 132 afin d'augmenter la vitesse (45, pour Charleroi-Couvin au lieu de 60, actuellement) et ce dès 2002.

2.1.3. Projets en cours (carte n°1.2.)

Précisions qu'une série de ponts et de passages à niveau structureront le réseau. De nouveaux échanges sont notamment installés le long de la RN 5 afin de supprimer les carrefours actuels (voir carte n°1.2.).

• Ouvrages d'art

- La Voirie Provinciale reliant la Barrière Luc et la RN 40.
 - La RN 978, depuis Ceffontaine, vers l'entité de Philippeville.
 - La RN 98, depuis Vodécée, vers Florennes ;
 - La RN 97, depuis Philippeville, vers Dinant ;
 - La RN 40, depuis Beaumont, vers Givet ;
 - La RN 5, depuis Charleroi, vers Couvin ;
- Pour l'entité communale de Philippeville, les voiries de transit sont :
- la voirie de transit est une voirie ayant une fonction principale soit de simple transit à travers commune et l'extérieur, et inversement.

• Niveau 1. Voirie de transit

Le principe de hiérarchie du réseau se base sur trois niveaux :
 Rappelons que cette hiérarchie ne tient absolument pas compte du statut de propriété de la voirie.

Précisions que cette hiérarchie se fonde sur des données objectives développées dans cette étude telles que les charges, la structure des réseaux, les données accidentologiques, etc., mais également sur nos nombreuses observations sur place.

Le principe d'établissement de la hiérarchie du réseau des déplacements est un élément d'analyse.

2.1.4. Hiérarchie des réseaux (carte 1.6.)

- Crédit à une Centrale de Mobilité pour l'Entre-Sambre-et-Meuse (tel. : 0800/90.172) essentiellement tournée vers le développement du co-véiturage.

- La voirie de liaison est une voie de connexion entre différentes agglomérations généralement internes à la commune. Dans certains cas, ces connexions peuvent conduire à des liaisons extérieures à la commune mais qui resteront de l'ordre du local. Certaines de ces voiries peuvent avoir des extensions de liaisons vers les voiries de transit. Elles peuvent également servir de liaison entre deux voiries de transit.
- Pour la commune de Philippeville, on compte plusieurs voiries de liaison :
 - Depuis Jambagne vers Hempignie, via la rue Willy Squelear et de Jambagne vers la Nationale 5, via la rue Belle-Ruelle ;
 - Depuis Jambagne vers Hempignie, via la rue Willy Squelear et de Jambagne vers la Nationale 5, via la rue de l'Ancienne Gare et via la rue de Neuville ;
 - Depuis Philippeville vers Fagnolle et Martembourg, via les villages de Sautour (rue de la Calamine) et Roly (par les rues du Pont des Pierres et de l'Argillière et par les rues de la Boste et du Jardin des Oliviers) ;
 - Depuis Neuville vers Senzeilles, via la route de Senzeilles ;
 - Depuis Roly vers Villers-en-Fagnie, via la rue du Bois Saint-Jean et la rue d'Auvivoyes ;
 - Depuis Merlemonet vers Merlemonet, via la rue des Tillœuls et de la Sauvenière ;
 - Depuis Merlemonet vers Franchimont, via la rue du Vivroux et des Abreuvoirs
 - Depuis Villers-le-Gambon vers Franchimont, via la rue de Franchimont ;
 - Depuis Franchimont vers Lautenne via la rue du Pige ;
 - Depuis Franchimont vers Surice, via les rues de La Chinelle et Croix Marons ;
 - Depuis Romedenne vers la N40, via la rue Grande, vers Vodelée et vers le nord de l'entité, via les villages de Surice (rue Grande) et de Lautenne (rue de Chirat et de la Croix des Dames).

• Niveau 2. Voirie de liaison

Ce niveau n'a pas été indiqué sur la Carte 1.6.

importante en nombre de voies.

Toutes les voiries régionales ou communales qui n'ont pas été repérées dans les niveaux repêchés ci-dessus, font partie des voiries de desserte. Il s'agit de la catégorie la plus

dépuis une voirie de transit ou de liaison.

Il s'agit de voirie ayant uniquement une fonction de desserte d'un village, d'un quartier

• Niveau 3 : Voirie de desserte

Ainsi, il est assez clair que Philippeville-centre apparaît comme un pôle utilitaire générateur de trafic piéton important car on y trouve, concentré dans un très faible rayon, les services de l'administration communale, des écoles, des commerces de détail, une église, etc. Notons que les liaisons piétonnes entre le centre-ville et le CARP (Centre d'Adaptation et de Reclassement Professionnel pour personnes handicapées) implanter le long de la RN 40 sont plutôt difficiles et peu sûres. De même, les liaisons piétonnes entre la gare, qui est excentrée, et les écoles, engendrent des risques pour les élèves (voir carte n°1.7.).

En effet, au sein de l'automobile dans le rapport temps/distancce parcourue, celui-ci doit être égal ou compétitif à l'automobile dans le rapport temps/distancce parcourue, celle-ci doit être égale ou Rappelons, en effet, que pour qu'un déplacement piéton soit intéressant et éventuellement généralement composées d'une forte concentration de services privés et/ou publics. Ces zones servent de déplacements piétons ont ou peuvent avoir une certaine importance. Ces zones sont au nombre de pôles utilitaires, on peut comparer essentiellement diverses zones où les

infrérieure à 1km.

• Les pôles utilitaires

On peut clairement distinguer les pôles que l'on peut qualifier d'utilitaires de ceux de loisirs ou de tourisme.

Toutefois, certains pôles ou plus globalement certaines zones sont généralement plus attractives pour les piétons que d'autres.

Ce serait une lapalissade que de dire que l'ensemble du territoire est un pôle générateur de trafic piéton car la chaîne modale d'un déplacement comprend à tous les moments une ou plusieurs phases de déplacement piéton.

2.2.1.1. Les pôles générateurs de trafic piéton et la demande piétonne

2.2.1. Les déplacements piétons (cfr. Carte n°1.7.)

2.2. Approche modale

A côté des infrastructures de loisirs comme les terrains ou les salles de sport ou encore les bibliothèques, on trouve évidemment une part importante de pôles génératrices de trafic piéton de type touristique. Il semble que l'on puisse les classer en deux catégories : les pôles d'hébergement touristique reprenant principalement les hôtels et les campings, et les pôles d'attrait touristique reprenant à un titre ou à un autre les touristes.

• Les pôles de loisirs et touristiques

Alliés, dans les autres villages, la part modale des déplacements piétons est faible à l'exception des liaisons entre les écoles villageoises et les zones d'habitat. Plus localement d'autres infrastructures peuvent attirer les piétons dans un village comme les commerces de proximité, les cafés, les zones de sports, etc.

Ces déplacements ne sont pas solidaires à une infrastructure piétonne sécurisante, ce qui justifie les points conflictuels relevés.

Il est nécessaire de souligner que les zones de conflit ou de danger potentiel se situent principalement le long de la N40, à l'entrée Ouest de Philippeville, ainsi qu'à hauteur de la gare et des boulevards.

Les déplacements relatifs à l'accèsibilité du CARP (Centre d'Adaptation et de Reinsertion Professionnelle) démarrent depuis la Place d'Armes (arrêts d'autobus) et vont rejoindre la N40.

Les déplacements scolaires sont concentrés entre la gare de Philippeville et les établissements scolaires.

Haut du village

situé le zoning commercial.

La carte des déplacements piétons nous indique que les déplacements piédestres de type commercial se situent à l'Ouest de Philippeville, du côté de la rue de France, où sont concentrés les commerces. De même, ce circuit va jusqu'à l'entrée Ouest de la ville où se

- depuis le centre-ville vers le CARP,
- vers le zoning commercial, vers la rue de France, la Place d'Armes, la rue de Namur,
- depuis la gare, vers les écoles et le centre-ville ;
- Au sein de Philippeville même :

De manière générale, la population de Philippeville souhaite une meilleure accessibilité:

Actuellement, les déplacements piétons seraient de l'ordre de 5 à 6%. Ils peuvent toutefois être plus importants pour certains types de déplacements (commerces de proximité, écoles, etc.).

• La demande de déplacements piétons

Enfin, nous avons diagnostiqué précédemment que l'offre touristique était curieusement peu développée, alors que la région possède de nombreuses qualités paysagères. Mais la situation économique de la région semble stable, même si des indices (projet du nouveau complexe commercial, un taux de chômage en baisse) tentent de nous démontrer le contraire.

Toutefois, parmi tous ceux-ci, certains sortent du lot par leur valeur d'attrait plus importante que chez d'autres: château de Fagnolle, souterrains de Philippeville, etc.

Au niveau des pôles d'attrait touristique, l'identification est difficile tant ils sont potentiellelement nombreux: villages ou quartiers de caractère, monuments ou sites classés ou remarquables, espaces sportifs, etc.

Il s'agit ambiteux et inutile de décrire tous les pôles touristiques d'hébergement qui ont une incidence sur les déplacements piétons de loisir. Il est intéressant de repérer ceux qui possètent problème, notamment en termes de liaison, de confort et de sécurité. Globallement, toutefois, il n'a pas été fait état de problèmes spécifiques à l'accès de certains sentiers et chemins (problèmes d'entretien et d'accès fermés arbitrairement par des riverains).

Nous avons trouvé peu de facilité d'accès pour les personnes à mobilité réduite, à l'exception de certains débouchés de trottoirs suburbains et l'aménagement de plain-pied de la Place d'Armes à Philippeville-centre. Aucun équipement n'est prévu pour les non-voyants (feux sonores, dalles tactiles, etc.).

2.2.1.3. Les déplacements des personnes à mobilité réduite

Une partie importante du réseau de sentiers et chemins est utilisée actuellement comme structure pour des balades piédestres et VTT. Seules les balades VTT ont fait l'objet d'une étude et d'un balisage. Il existe pas actuellement de balades piédestres balisées sur l'entité communale.

Enfin, Philippeville-centre possède encore plusieurs rues qui offrent des possibilités de liaisons piétonnes pratiques et efficaces. On retrouve également cette structure à Neuville.

A l'exception exclusive de Philippeville-centre, les villages ne possèdent pas ou peu d'aménagements spécifiques pour les piétons. Les trottoirs y sont généralement absents, les accotements stirs et confortables sont rares, et les traversées piétonnes ne sont pas légion. Le problème est particulièrement aigu en ce qui concerne l'accessibilité aux écoles de villages.

Toutefois, certains aménagements tels que des sentiers, des chemins, des accotements stabilisés, des trottoirs ou des traversées piétonnes sont autant d'éléments qui peuvent sécuriser les trajets et/ou les rendre attrayants et confortables.

Certes, le piéton peut (quasiment) aller partout et n'a pas, à proprement parler, besoin d'aménagements particuliers.

2.2.1.2. Les infrastructures de déplacement pour les piétons

- depuis les villages de/vers les écoles,

Au sein de l'entité de Philippeville :

Cette problématique a notamment été prise en charge par le C.A.R.P. (Centre d'Adaptation et de Reclassement Professionnel). Cette entreprise occupe 130 personnes à l'heure actuelle qui se rendent au siège d'exploitation située à la sortie de Philippeville, le long de la RN 40. Le C.A.R.P. s'occupe donc de la réinsertion, dans le circuit professionnel, des personnes dont la mobilité réduite les retranche hors du circuit économique. La prise en charge est d'autant plus difficile que le lieu d'habitation des personnes employées se situe parfois à plus de 25 km du lieu de travail.

Actuellement, pour accompagner les travailleurs de leur point de débarquement (gare, place de Philippeville), une navette a été mise en place avec une camionnette de l'entreprise.

Les horaires proposés par les transports en commun sont bien adaptés aux horaires de travail en vigueur au sein du C.A.R.P.

Cependant, pour les personnes à mobilité réduite, la liaison piétonne entre la Place d'Armes et le C.A.R.P. reste problématique, vu le manque de facilité en termes d'accèsibilité.

- Pour Philippeville-centre, les problèmes sont situés essentiellement:
 - Au niveau de l'accessibilité entre la gare de Philippeville et les écoles. Les infrastructures piétonnes sont soit inexistantes, soit inconfortables.
 - Au niveau de la liaison pour les personnes à mobilité réduite entre la Place d'Armes et le CARP.
- La commune ne possède aucun réseau pédestre touristique balisé.

CONSTAT

Chaque aire de départ est équipée d'un panneau de présentation du réseau et de 5 panneaux de Namur (BEP). Un « road-book » est actuellement en préparation.

Une carte générale du réseau a été produite par le Bureau Économique de la Province de Namur. Une carte générale du réseau a été produite par le Bureau Économique de la Province de Namur (BEP). Un « road-book » est actuellement en préparation.

- Fagnolle, place du village;
- Sautour, dans le village;
- Romedenne, abords de l'église;
- Philippeville, centre;

La commune compte actuellement un réseau de circuits pour VTT en collaboration avec quatre autres communes. Dans la commune, plusieurs boucles existent (pas de précision quant au kilométrage) et utilisent des voies à faible trafic ou sentiers. Quatre points de départ ont été implantés dans la commune:

• Les réseaux cyclables actuels

2.2.2.2. Les infrastructures de déplacement pour les cyclistes

Les pôles génératrices de trafic cyclable sont identiques à ceux des déplacements piétons, tant utilitaires que de loisirs. Il faut toutefois tenir compte du fait que les déplacements cyclables peuvent balayer plus large puisque l'on estime une distance moyenne d'un déplacement de 3 à 5 km par rapport au lieu de départ, pour les déplacements utilitaires. Ces données ont été détaillées dans l'étude cycliste de Couvin-Philippeville-Viroinval. Ainsi, cette étude estime, après diverses enquêtes, que la demande cycliste utilisatrice potentielle serait de 15%. Son usage actuel semble être plutôt autour de 3 à 4%.

2.2.2.1. Les pôles génératrices de trafic cycliste et la demande cycliste

Bien que minoritaires, les déplacements cyclables constituent une part des déplacements quotidiens et de loisirs des habitants de l'entité communale. Malgré un relief peu enclin à l'usage du vélo, on peut voir souvent des cyclistes, notamment dans les cours de village.

2.2.2. Les déplacements cyclables (carte 1.8.)

Le Réseau Autonomie de Voies Lentes (RAVEL) est déjà présent dans la région.

• LE RAVEL

L'état d'avancement de ce plan est actuellement peu développé. La Ville souhaite voir aménagé, dans un premier temps, l'îlot ferme «Philippeville - Franchimont». Elle a également prévu d'implanter divers stationnements pour vélos lors de certains travaux notamment pour la Place d'Armes.

- Notons que la Ville de Philippeville possède un Plan intercommunal d'itinérailles cyclables établi en 1998 avec les Communes de Couvin et Viroinval. Pour la commune de Philippeville, il a été proposé d'implanter :
 - deux itinérailles cyclables utiles :
 - Philippeville - Vodecée - Villers-le-Gambon - Franchimont (8,5km) ;
 - Philippeville - Neuville (5,4km) ;
 - un itinéraire cyclable touristique à travers la Fagne entre Philippeville et Martembourg (Commune de Couvin) : le Véloroute de la Pierre.
 - des lieux de stationnement pour vélos : 190 places prévues en 27 endroits.

- Le Plan intercommunal d'itinéraires cyclables Couvin-Philippeville-Viroinval

Nous avons répété plusieurs systèmes de stationnement pour vélos : 25 dans le centre de Philipville (piscine communale et centre commercial) et 5 à chaque autre point de départ de circuits VTT (cfr. supra).

Un he trouve pas de lieu de location de vélos, y compris à la gare SNCF.

Il y a pas d'aménagements spécifiques pour cyclistes, en voie à l'exception d'une piste cyclable bi-directionnelle sur le côté Sud de la RN978 depuis le rond-point de l'échangeur et ce, vers Géfrotaine. Cette piste est actuellement déclassée.

• Les aménagements spécifiques pour cyclistes

- lignes :
Le projet RAVEL devrait encore être développé dans la région via la réaffection de diverses lignes :
 - ligne ferroviaire 136b entre l'actuelle ligne SNCF 134 et Senzeilles (Commune de Géfrotaine) se connectant ensuite sur la ligne 132 (liaison intéressante entre Philippeville et les Barraques de l'Eau d'Heure);
 - ligne 138a entre Doische et Florennes, via Romedenne, Merremont et Villers-le-Gambon.

Notes également que cette voie pourrait être intégrée au projet Euro-Vélo dans le cadre de la mise en place d'un itinéraire trans-européen reliant la Norvège (Trondheim) à Saint-Jacques-de-Compostelle.

Son taux de fréquentation est très élevé surtout par beau temps pendant les week-ends et les vacances scolaires. Les usagers cyclistes sont divers : cyclotouristes seuls ou en groupe, personnes seules, familles, etc. On y croise ponctuellement des randonneurs pédestres et des cavaliers.

Cette piste est dans un très bon état technique. Elle n'est pas équipée d'éclairage. En outre, une signalétique informative et touristique a été recemment posée.

De façon plus précise, l'ancienne ligne 156, rebaptisée la Petite Fagnarde, s'inscrit dans le tracé RAVEL 2 qui reliera à terme Marembourg à Hergden sur près de 100 km. Cette voie est consacrée aux piétons, aux personnes à mobilité réduite, aux cyclistes et, dans certains cas, aux cavaliers. Les usagers motorisés sont spécifiquement exclus à l'exception des véhicules autorisés pour l'entretien de la piste ou l'accès aux champs, prairies et bois.

En 1995, la Région wallonne (le MET en particulier) a réaffecté l'ancienne voie ferrée Marembourg - Doische - Hermeton-sur-Meuse (ligne n°156) en une piste asphaltée d'environ 2,5m de large combinée, en partie, à une cendrée. Dans la commune de Philippeville, elle concerne exclusivement Fagnolle.

Plan Communal de Mobilité - Phase 1 (Décembre 2000)

5 Prévisions due pour les déplacements automobiles, des poids lourds et des transports en commun, les principaux

- la RN 98 depuis Florémont jusqu'au carrefour avec la RN 975 ;
- la RN 97 en provenance de Vodécée vers Philippeville ;
- la RN 40 (reliant Dolschée vers Philippeville, Beaumont, Erquelinnes et Mons) ;

Cette catégorie concerne les voiries régionales à trafic moyen comme

véhicules/jour)

- Niveau 3 : les voiries à charge moyenne (comprise entre 2500 véhicules/jour et 5000

- RN 978, qui rejoint la N5 depuis Cerfontaine.
- trouve la voirie régionale suivante :

Ces voiries constituent la part générale du réseau, principalement communal. En outre on

- Niveau 4 : les voiries à faible charge (inférieure à 2500 véhicules/jour)

quantité de charge de trafic constatée :

avec nos données de terrain, on peut aisément dégager des catégories de voiries suivant la compactages effectués épisodiquement par le MET sur son réseau régional et la corroboration diffuse que celui de l'entité communale de Philippeville. Toutefois, en se basant sur les Il est peu évident d'identifier les charges réelles du trafic automobile sur un réseau aussi

2.2.3.1. Les charges de trafic automobile du réseau (carte 1.9)

problème des poids lourds et du charroi spécifique.

de trafic automobile, l'organisation locale de la circulation, le stationnement automobile et le déplacements automobiles dans le cadre de l'entité communale de Philippeville : les charges nous vous proposons de présenter une série de points de vue essentiels sur les utilises à l'étude en cours, sans tomber dans une " inventorie " exagérée. C'est pourquoi, étendue. Il est dès lors nécessaire de servir de façon plus précise les informations qui sont mobilité. Toutefois, la complexité des domaines qui concernent la mobilité automobile est Les déplacements automobiles et des poids lourds constituent une partie importante de la

2.2.3. Les déplacements automobiles et des poids lourds (cartes n° 1.9, n° 1.10, 1.11, et 1.12)

pôles générateurs de trafic n'ont pas été précisés tant ceux-ci sont nombreux et éparés.

En annexe 1, nous avons repris les tableaux présentant les répartitions horaires sur une série de voies régionales. Ces comptages ont été effectués par le MET durant les années 1998 et 1999. L'analyse horaire ne présente pas de spécificités particulières. Ainsi, les charges de trafic, assez classiquement, augmentent avec les heures du matin et du soir, queles que soient les axes.

- Analyse horaire des charges de trafic

Il est bien évident que parmi les informations glanées sur place, il semble intéressant de cibler les données spécifiques relatives des certains points particuliers.

• Approches particulières des charges de trafic

Les voies communales ont généralement une charge peu limitée à l'exception de celles du centre-ville de Philippeville. Il n'est toutefois pas possible d'effectuer actuellement de comptage au vu de travaux sur la Place d'Armes. En outre, la voirie provinciale reliant la RN 40 à la Barrière Luc offre une charge de trafic importante. Une campagne de comptage pourrait être prochainement organisée pour en vérifier la charge.

Cette catégorie concerne la Nationale 5.

• Niveau 1 : voirie à charge très importante (supérieure à 10000 véhicules/jour).

Cette catégorie concerne le tronçon de la N97 compris entre la Barrière Luc, le début du contournement de Philippeville et sa jonction avec la N5.

• Niveau 2 : voirie à charge importante (comprise entre 5000 et 10000 véhicules/jour) :

La voirie provinciale entre la Barrière Luc et la RN 40 a depuis quelques années acquis une fonction de transit et de liaison locale entre ces deux points. Si ce transit permet de décharger la connexion RN97 - RN98 à Philippeville, il est cependant néfaste à la vie villageoise locale (village de Vodécée). En outre, notes que la signalisation en place renforce également ce transit puisqu'il est clairement proposé.

- *Seconde observation*

Cette analyse démontre ainsi la problématique de l'entrée Est comme zone d'échange entre Philippeville-centre (et de là, vers certains villages du Sud comme Sautour, Villers-en-Fagnes ou Sart-en-Fagnes) et le réseau routier.

- nous constatons également une charge à l'Ouest, de 300 véhicules/jour.

comme le CARP qui souffre de ce passage important

negligeable sur la vie des quartiers Est de Philippeville, notamment pour certains services transfert de charge entre le contournement Nord et la RN 40 a un impact non négligeable sur la vie des quartiers Est de Philippeville (à affiner avec des compétences ultérieures). Le certainement par le centre de Philippeville (à affiner avec des compétences ultérieures).

contournement d'environ 3500 véhicules/jour, charge qui doit être absorbée certainement par le centre de Philippeville (à affiner avec des compétences ultérieures).

Il existe une partie de charge de traffic entre les RN 97 et RN 40 vers et/ou depuis le contournement environ 3500 véhicules/jour, charge qui doit être absorbée transfert de charge entre le contournement Nord et la RN 40 a un impact non négligeable sur la vie des quartiers Est de Philippeville, notamment pour certains services

A l'analyse de cette situation, on constate deux choses :

- l'autre vers la RN 40 (Givet), charge de 5700 véhicules/jour.

- l'autre vers la RN97 (Florennes-Dinant), charge de 5000 véhicules/jour

deux morceaux:

On constate ainsi que la charge de la Nationale 40 prolongée, pour le contournement Nord, cumule entre 6 et 2700). Hors, à la sortie Est du contournement, cette charge éclate en par la RN97, est comprise entre 7200 et 7500 véhicules/jour (moyenne avec les deux sens

Une analyse plus détaillée de la zone proche du centre de Philippeville peut offrir une possibilité de vision spécifique des problèmes de mobilité et de transit.

- Analyse particulière des charges de traffic aux abords de Philippeville-Centre.

- *Première observation*

- **120 Km/h** (autoroutes ou voies pour automobiles)

Toutes les autres voiries sont fixées à une vitesse de 90 Km/h.

- **90 Km/h**

On en trouve aux abords de la Barrière Luc, sur la RN 97.

raisons (principalement faible densité de l'habitat).

agglomération à laquelle on ne souhaite pas donner un statut d'agglomération pour diverses raisons (principalement faible densité de l'habitat).

Les zones de 70km/h sont assez rares. Elles ont été installées soit pour préparer l'automobiliste à l'entrée d'une agglomération (zone de déceleration), soit pour délimiter une agglomération à laquelle on ne souhaite pas donner un statut d'agglomération pour diverses

- **70 Km/h**

agglomères.

villages de Neuville, Vodcée, Omécée, Lautenne, Sart-en-Fagnie et Sautour ne sont pas et est circonscrite par les traditionnelles panneaux d'agglomération F1 et F3. Notons que les La majorité partie des villages de l'entité communale est soumise au statut d'agglomération et est circonscrite par les traditionnelles panneaux d'agglomération F1 et F3. Notons que les

- **50 Km/h** (zone d'agglomération)

section à Sart-en-Fagnie.

Il existe pas de zone 30 mais une voirie est toutefois limitée à cette vitesse sur une courte

- **30 Km/h** (zone 30)

Les voiries des parcs résidentiels sont soumises à ce régime de vitesse.

- **20 Km/h** (zone résidentielle)

revue :

Diverses régimes de vitesse sont applicables dans la commune. Nous allons les passer en

• **Régimes de vitesse**

2.2.3.2. L'organisation de la circulation automobile (carte 1,10)

Toutefois dans le cas de l'entité communale de Philippeville, nous pouvons dire, d'après nos observations, qu'il n'existe pas de réels problèmes de stationnement de véhicules dans les villages. Seul, Philippeville-centre, est parfois congestionné lors d'évenements qui sont toutefois ponctuels (fêtes, marchés, etc.), ce qui génère des flux de circulation plus densés. Il semble également intéressant de faire des études de stationnement dans le centre de Philippeville mais il faudra, pour cela, attendre la fin des aménagements de la Place d'Armes afin de ne pas analyser une situation fortement modifiée.

Le stationnement automobile est l'un des points importants dans l'analyse des déplacements,

2.2.3.3. Le stationnement automobile et l'organisation de la circulation à Philippeville-centre (carte 1.11)

On trouve ainsi plusieurs carrefours giratoires (entrée Ouest de Philippeville, Barrière Luc (carrefour RN 97/98) et échangeur entre la RN5 et la N978), des plateaux relativiseurs (principalement aux abords d'écoles de Philippeville-centre, Surice, Villers-le-Gambon et Fagnolle) et enfin plusieurs aménagements de traitement de l'espace public (comme la Place d'Armes et la Place du Quartier Brûlé à Philippeville-centre).

La commune compte peu de système de réduction des vitesses.

• Effets de porté et systèmes de réduction des vitesses

La commune ne comporte qu'un seul carrefour à feux entre la rue de la Gendarmerie et la rue de Namur à Philippeville.

Le système général de gestion des carrefours est celui de la priorité de droite. Seules, les voiries régionales sont prioritaires (signal B.9) et les carrefours avec ces voiries sont dès lors gérés soit par un stop (signal B.5), soit par un " céder le passage " (signal B.1).

• Carrefours

Seul le contournement de Philippeville dans le sens RN5 - Florennes est praticable à 120km/h.

En matière de stationnement, la police de Philippeville a établi une analyse de l'offre dans l'hyper-centre de Philippeville et ce, à trois moments. Dans les semaines futures et après la réouverture de la Place d'Armes, il y aura lieu d'analyser précisément l'offre réelle et son taux d'occupation. Actuellement, il est très difficile d'analyser cet aspect car la fréquentation commerciale de l'hyper-centre est (très) faible.

Il est clair que ce nouveau plan a pour ambition une meilleure distribution du trafic au centre de Philippeville, une meilleure gestion du parking ainsi que l'utilisation des boulevards périphériques qui pourraient être utilisés plus efficacement en tant que ceinture de distribution des flux motorisés, tant depuis l'intérieur de la ville que depuis l'extérieur de Philippeville.

- Une augmentation du trafic dans certaines rues (rue du Moulin, rue des Religieuses notamment).
- Une fréquentation plus accrue au niveau des boulevards.
- Les conséquences à prévoir sont notamment:

- une accessibilité aux arrêts de bus dans le centre-ville et près des écoles,
 - une sécurité et une régularisation du trafic dans les rues de France et de Namur,
 - à des besoins réels de stationnement à proximité des commerces;
- Ce nouveau plan de circulation répond bien entendu:

mise à sens unique et gain de 24 places de parking.

Pour la rue de l'Arsenal, comprise entre la Place d'Armes et la rue de la Fabrique, projet de

- Le plan prévoit pour la rue de l'Hôpital une mise à sens unique, étant donné le danger que représente les croisements.
- Au niveau des rues de l'Hôpital et de l'Arsenal:
- Ce qui implique une circulation moyenne.
- un stationnement des deux côtés.

avec bennes « Guillaume ».

- Les carrières Berthe :
 - exploitation de blocs en marbre rouge.
 - tonnage total annuel : 3000 tonnes.
 - enlèvement : suivant les commandes.
 - type de véhicule : chargeurs sur pneus, grues, camions avec benne surbaissée, camions

• Charro! Carrer

Le charroi lourd en transit constitue certainement une part importante de la charge routière ou de poids lourds. Ce problème semble se poser principalement sur l'axe de la RN5, mais également sur les RN 97, 98 et 40 (liaison vers la vallée de la Meuse, notamment).

• Carroi en transit

Les poids lourds constituent une catégorie particulière d'usager au sein de la commune. C'est pourquoi, nous proposons de présenter les spécificités rencontrées dans l'environnement communal de Phillipville.

Les poids lourds et le charroi de type industriel (cfr. carte n° 1, 12).

Analyse historique de l'offre de statutnement dans l'hyper-centre de Philippeville (d'après la Police Communale)

doublé en été.

Le nombre de camions entrant et sortant par jour est de l'ordre de 100. Ce chiffre est

aux négociants, entrepreneurs, transporteurs et pour des administrations.

La production des concasses est destinée à l'industrie et la production de pierres est destinée

- type de véhicule : propres à l'exploitation de carrières circulant en site propre.

- * pour l'industrie : constant tout l'année.

- automne.

- * pour l'aménagement : 40% au printemps et hiver ; 60% en été et

- enlèvement saisonniers :

- graviers).

- tonnage total annuel : +/- 750.000 (+/- 260.000 de concasses et +/- 490.000 de

- d'engrais, graviers d'ornementation.

- commercialisation de concasses et de graviers de dolomie, concasses pour la fabrication
expérimentale de gisement de dolomie, concassage et criblage de cette dernière,

- exploitation de Villers-le-Gambon et Dolomie de Merlemon S.A.)
de Villers-le-Gambon (groupe Lhoist ayant intégré les activités des Dolomies

- Nous ne pouvons détailler rue par rue les itinéraires empruntés par les camions, faute de
précision, mais nous pouvons situer leur zone d'intervention. L'entreprise effectue une
boucle depuis Vodcée vers Philippeville et depuis cette dernière vers Flôrennes.

Itinéraire emprunté :

- Le nombre de camions entrant et sortant par jour est trop faible pour pouvoir donner un
chiffre.

- les destinataires sont des particuliers, des entreprises d'aménagement de jardins belges,
hollandaises et allemandes, et également les marbrieres de Francimont (seuils et
pavés).

Cette société de transporteurs privés exploite pour le compte des TEC 8 lignes sur l'entité de Philippeville. Sur les 24 véhicules de la société, 21 rouent sur le réseau de Philippeville.

- Dépot de Bus Sophibus .

- Les détails des itinéraires empruntés ne nous ont pas été fournis à l'heure actuelle.

- Angleterre et au Moyen-Orient ;

- Clientèle : celle-ci se situe en Belgique, en France, en Allemagne, aux Pays-Bas, en

- Nombre moyen de camions sortant/jour (panneaux) : 10 à 15 ;

- Nombre moyen de camions entrant/jour (bois) : 12 ;

- tonnage total annuel : moyenne de 25 tonnes ;

- Spécialisation dans le traitement du bois ;

- La SA Sovabois.

RN40, via Philippeville.

Le trajet des livraisons, qui ne concerne que Villers-le-Gambon et Philippeville, emprunte la

camions par jour vers Villers-le-Gambon. Ce chiffre est double en été.

transporteurs privés pour ses livraisons. Cette société (TTS) qui siège à Liège, envoie 1 à 2 camions par jour vers Villers-le-Gambon. Ces deux sociétés sont donc les principales fournisseurs de la commune.

Cette société qui occupe une trentaine de personnes, fait appel à une société de

- La SA Villers-Monopole

- **Charroi lié aux entreprises et aux industries**

est le suivant : Meremont - Philippeville - Charroi.

La destination des graviers est diversifiée géographiquement. L'itinéraire le plus important

est le suivant : Meremont - Philippeville - Charroi.

L'unité de production d'engrais est située au nord de Gand. L'itinéraire probable emprunté

- Itinéraire emprunté :

Philippeville est une commune encore tournée vers les secteurs de l'exploitation agricole et sylvicole (8% sur la répartition des secteurs d'activités). Ces types d'activités génèrent bien toutefois pas possible de parler de rôle génératuer de trafic agricole tant les fermes sont localisées de façon très diffuse sur le territoire communal. Cependant, les voies doivent être adaptées à ce type de trafic, d'autant que des problèmes liés à ce charroi existent, principalement sur les voies situées entre la Nationale 40 et la Nationale 97, à hauteur de la Barrière Luc. Effectivement, la Police de Philippeville régule chaque année, vers la moitié du mois de novembre, lors de la récolte des maïs, des plaintes de la population. En effet, à cette époque, les chaussées sont encorobrées de déchets issus des récoltes, et entraînent une circulation. De plus, ce charroi agricole le long se situe également sur la RN5, qui devient une autoroute. Cela pose dès lors des problèmes en matière de sécurité.

• Charroi agricole et forestier

De manière générale, il apparaît que le charroi de ces entreprises reste faible, et empêche l'accès aux axes régionaux. Ce qui implique que la vie locale n'est pas perturbée. Cependant, la S.A. Dolomie de Villers-le-Gambon totalise à elle seule, pour la livraison de la dolomie, près de 100 camions par jour. Ceci a une incidence sur la traversée de Villers-le-Gambon et sur l'entrée Est de Philippeville, au niveau de son contournement.

Type d'entreprise	Nombre moyen de camions/jour	itinéraires	Total de camions/jour
Carrères Berthe	exploitation minéral	peu	RN40 vers Phil. et Vodocée
Dolomie Villers-le-G.	exploitation minéral	100	RN40 vers Phil.
Villers Monopole	exploitations sources	2,5	RN5 vers Chart.-Flandres
Sovalbois	transformation du bois	13	RN40 et RN5 vers Liège



Les difficultés rencontrées concernent principalement les boulevards.

58 voyageurs.

Ainsi, en moyenne, par jour de semaine, la gare de Philippeville accueille 282 passagers. Le constat que globalement la gare de Lentilly de Philippeville est assez bien fréquentée.

La SNCB nous a fourni une série d'informations sur les fréquentations des gares concernées,

heures.

La fréquence des trains est d'un par heure dans chaque sens, en semaine. Le samedi, le dimanche et les jours fériés, cette fréquence diffère, à raison d'un train toutes les deux heures.

Cette ligne est bien desservie via les gares de Philippeville, Marembourg, Couvin et Yves-Gomezée.

Une seule ligne SNCB dessert la commune de Philippeville sur l'axe Charleroi-Sud-Couvin.

- **Situation existante**

2.2.4.1. Le chemin de fer

2.2.4. Les déplacements en transports en commun (cfr. carte I.13.)

des problèmes majeurs.

Les divers sites touristiques importants (village de Fagnolle, la ligne RAVEL, etc,...) n'ont pas

Philippeville nous a informé que la majorité partie des visiteurs arrive en voiture, mais lors, ne genre pas de problème particulier. En outre, le Syndicat d'initiative du niveau du stationnement. Toutefois, l'analyse a démontré la faiblesse de l'activité touristique touristiques. Il ne génère pas spécifiquement de problèmes de déplacement mais plutôt au transport par autocars est un transport spécifique dans la chaîne des déplacements

- **Déplacements touristiques**

fréquence est réduite le week-end.
La fréquence est d'un bus par heure dans chaque sens. Il n'y a pas de bus en soirée et la succès tant en termes de déplacements longs que de liaisons entre agglomérations. La ligne desserte Jambes, Namur, Fosses-la-Ville et Philippeville. La ligne rencontra un succès tant en termes de déplacements longs que de liaisons entre agglomérations. La fréquence est réduite le week-end.

- ligne 56 : Namur - Couvin

- Réseau interrégional :

Deux types de réseaux existent : un réseau interrégional et un réseau régional et local.

Comme toute commune rurale, Philippeville est desservie par des lignes de bus TEC mais dont la fréquence et le type de parcours sont essentiellement fonctionnelles :

- des connexions avec les trains.
- des heures scolaires ;

- Description générale du réseau

2.2.4.2. Les bus TEC

Dans le cadre de son investissement en matière de matériel roulant, la SNCB a décidé d'installer dix nouveaux autorails de « type 41 » sur la ligne 132 (Charleroi-Couvin). Cet investissement aura un avantage certain sur le temps de déplacement : on passera ainsi d'une liaison actuelle en 41, entre Philippeville et Charleroi-sud à 22, et ce dès 2002. Dans ce cadre, une politique de promotion du transport ferroviaire sera certainement nécessaire pour montrer les avantages par rapport à la route.

- Projet de nouveaux autorails

Cependant, la gare est assez décentrée par rapport au centre de la ville, générant des flux de circulation essentiellement piétons entre la gare et l'intérieur de la ville.

Aux abords de la gare, on compte 22 places de stationnement. Leur taux d'occupation de ces places entre 7h30, et 18h30, est de 67%.

Cette ligne qui passe par Silenrieux et Walcourt a une fonction uniquement locale.

- ligne 561 : Philippeville - Thy le château ;

cette ligne.

Cette ligne est de fréquence très faible et tous les villages ne sont pas desservis par

trajet. Vodécée, Villers-le-Gambon, Franchimont Surice et Romedenne sont traversés par

- ligne 453 : Philippeville - Heer-Agimont ;

Fagne.

Cette ligne passe principalement aux heures scolaires et passe par Sautour et Villers-en-

- ligne 452 : Philippeville - Matagné-la-Petite ;

aucun service n'est assuré le week-end.

Cette ligne à la fréquence importante passe par Fagnolle et Marembourg. Cependant,

- ligne 156b : Marembourg - Heer - Agimont;

Cette ligne passe par Vodécée, Villers-le-Gambon, Merlemon, Sart-en-Fagne et Romedenne.

- ligne 138a : Florennes - Doische ;

Cette ligne à la fréquence importante, passe par Philippeville, Jambagne et Jamoille.

- ligne 136a : Florennes - Walcourt ;

Cette ligne reliant Philippeville via Silenrieux et Senzeilles.

- Ligne 132a : Walcourt - Philippeville ;

■ Réseau régional et local:

Le week-end, la fréquence est réduite à un bus toutes les deux heures.

ligne rencontre des besoins en terme de liaison entre agglomérations. La fréquence est de deux bus par heure, dans chaque sens, aux heures de pointe et d'un bus aux heures

creuses. Le week-end, la fréquence est réduite à un bus toutes les deux heures.

Le trajet de cette ligne passe par Jambagne, Neuville et Roly, (au niveau de la RN5). Cette

“

- ligne 451 : Charroi - Philippeville - Couvin

Localités	Nombre de bus un jour scolaire	Nombre de bus un jour de vacances	Nombre de bus un week-end	Nombre de bus le week-end
Fagnolle	0	0	0	0
Francimont	2	2	0	0
Jamagney	35	NS	25	19
Jamoillie	1	0	0	0
Mellemont	0	0	0	0
Neuville	22	18	14	
Romedenne	3	3	0	0
Smart	0	0	0	0
Sart-en-Fagnie	0	0	0	0
Sautour	2	0	0	0
Surice	2	2	0	0
Villers-en-Fagnie	2	0	0	0
Villers-le-Gambon	3	2	0	0
Vodcée	3	2	0	0

Accessibilité en bus TEC depuis les villages de l'entité vers Philippeville

- Fréquence et accessibilité de et vers Philippeville, à l'échelle communale.

Neuville est donc mieux desservie en son cœur, que Jamagne.

9 en reviennent.

Pour Neuville, le problème est inverse. Les données concernent les arrêts sur la RN5: 7 bus vers Philippeville et 9 en retour. Pour l'arrêt dans le village: 14 partent vers Philippeville et

venant de Philippeville, il y a 3 bus par jour vers Philippeville et idem en sens inverse.

Philippeville, mais ceci concerne l'arrêt sur la RN5. Pour l'arrêt « Jamagne-village », en effetivement, Jamagne concentre 28 trajets par jour vers Philippeville et 20 depuis

Neuville qui sont à proximité de la RN5, sont desservis irrégulièrement.

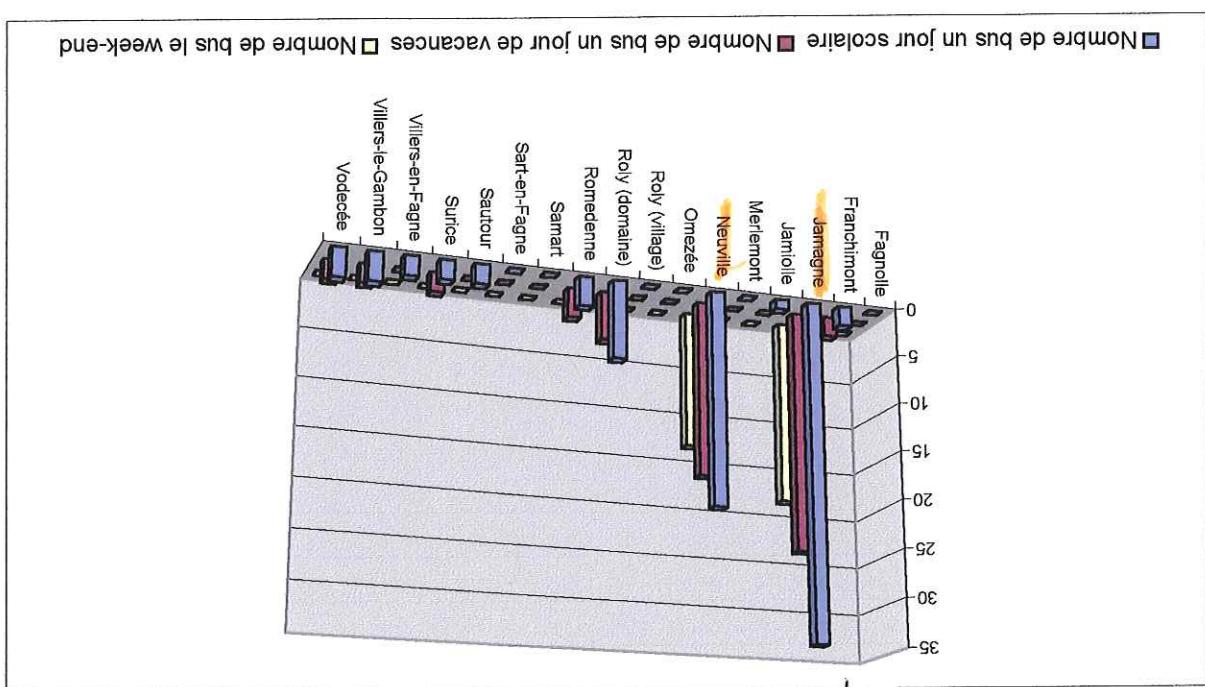
Le réseau de bus TEC pour rejoindre Philippeville. Hors, les villages de Jamagne et de

Ainsi, on constate que l'axe de la RN5 et les villages périphériques semblent bien drainés par

l'accès difficile depuis une bonne partie de l'entité communale vers le centre de l'entité.

L'analyse de l'accessibilité en bus depuis les villages vers Philippeville-centre démontre

2000 - Fréquences des bus TEC depuis les villages vers Philippeville-centre



Localités	Nombre de bus un jour scolaire	Nombre de bus un jour de vacances	Nombre de bus le week-end
Vodcéée	6	2	0
Villers-le-Gambon	6	2	0
Villers-en-Fagnie	4	0	0
Surcée	6	2	0
Sautour	4	0	0
Sart-en-Fagnie	0	0	0
Samart	0	0	0
Romedenne	7	3	0
Roly (domaine)	10	6	1
Roly (village)	0	0	0
Omezée	0	0	0
Neuville	23	16	14
Merlemont	0	0	0
Jamagne	2	0	0
Jamagne	38	28	19
Franchimont	6	2	0
Fagnolle	0	0	0
A l'Est, vers Givet, certains villages sont également desservis: Franchimont, Villers-le-Gambon, Vodcéée qui présente le même problème que Neuville et Jamagne (un arrêt desservi sur la RN40 à plus d'1 km du village, à savoir 3 bus vers Philippeville et 6 en retour). L'arrêt au centre du village n'accueille que 2 bus en direction de Philippeville. Aucun bus en retour!			
On voit également que de nombreux villages n'ont aucune liaison possible directe vers Philippeville qui reste le centre, au moins administratif (mais également des commerces et services) de la commune : Fagnolle, Merlemont, Omezée et Roly (village).			
- Accessibilité en bus TEC depuis Philippeville vers les villages de l'enclave			

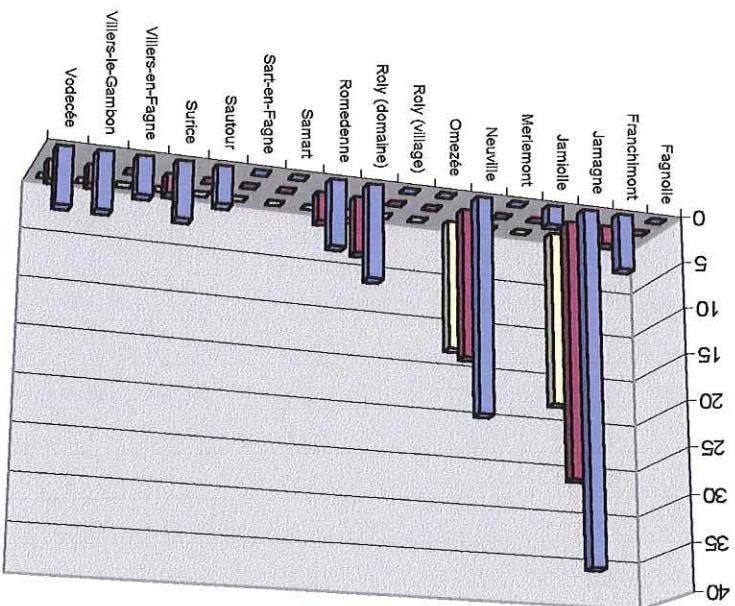
- Les horaires de passages ont une fonction presque exclusivement scolaire.
- Les villages desservis sont essentiellement ceux situés le long de l'axe Nord-Sud et Est-Ouest;
- Les villages desservis sont essentiellement ceux situés le long de l'axe Nord-Sud et Est-

CONSTAT

mesure, des villages de l'Est.
mêmes résultats : desserte maximale des zones et villages de la RN 5 et, dans une moindre mesure les villages des fréquentes de bus depuis Philippeville-centre vers les villages

1999 - Fréquences des bus TEC depuis Philippeville-centre vers les villages
(données TEC analysées)

■ Nombre de bus un jour scolaire ■ Nombre de bus un jour de vacances □ Nombre de bus le week-end



Autour de la ville

Les TEC n'ont pas effectué de compétages spécifiques de leur clientèle sur l'entité communale de Philippeville. Les TEC viennent de lancer des compétages.

• Fréquentation des lignes

- Une très forte différence entre le nombre global de bus par jour et le nombre de bus aux heures de pointe ;
- Une très forte différence entre les passages vers Philippeville et ceux depuis Philippeville ;
- La destination la mieux desservie depuis/vers Philippeville est Charleroi (normal au vu du nombre de résidents communaux y travaillant).

Nous constatons :

Philippeville
Les deux tableaux ci-dessus reprennent les fréquences de bus par jour entre Philippeville et ces grands centres régionaux limitrophes, durant l'année scolaire. Nous avons repris les fréquences durant les heures de pointe du matin et du soir.

2000 - Nombre de bus depuis/vers les centres régionaux depuis/vers Philippeville-centre.

Depuis Phil. vers	Nombre de bus/jour	entre 7h00 et 8h30	entre 16h00 et 18h30	Florennes
Charleroi	28	5	3	7
Namur	13	3	6	2
Couvin	15	3	2	5
Charleroi	29	3	6	14

Vers Phil. depuis	Nombre de bus/jour	entre 7h00 et 8h30	entre 16h00 et 18h30	Florennes
Charleroi	6	4	1	1
Namur	13	4	3	12
Couvin	15	5	3	15
Charleroi	28	7	6	3

- Fréquence et accessibilité de et vers Philippeville à l'échelle régionale

Globalement, les arrêts TEC sont correctement implantés. Précisions toutefois que ceux installés le long de la RN5 présentent un réel danger. Leur positionnement (et la modification éventuelle de la ligne) est en cours de révision par les TEC.

• Les arrêts

En annexe 2, se trouvent les tableaux qui ont permis cette analyse.

- bien vérifier les horaires et notamment les correspondances avec la ligne SNCB 134 (Couvain-Chareroi), les lignes TEC 56 (Couvain-Namur) et 451 (Couvain-Chareroi).
- étendre le bouclage à l'accès intime des parcs résidentiels.
- Les traces proposées semblent correspondre aux désirs de la population en matière d'accèsibilité depuis/vers les villages depuis/vers Philippeville-centre (et de là pour rejoindre Namur, Chareroi, Couvain, etc...). Il y aurait toutefois lieu de :

Ce projet de bus local a des chances d'être réalisé selon l'intérêt qu'il porte aux communes, des destinations, une prises en compte des origines et une conception des horaires. Ce projet de transport en commun s'est appuyé sur une simulation suivant une sélection sondées à ce sujet. Philippeville qui porte un intérêt certain à ce projet, se trouve parmi les communes à priorité. Toutefois, pour des raisons budgétaires, le projet ne semble pas actuellement progresser.

Cette étude visait à améliorer l'offre en heure de pointe de 1995, visé à combler l'absence de desserte de proximité, demandes ne pouvant être prises en charge par l'exploitation traditionnelle. Cette nouvelle alternative de transport en commun s'est appuyée sur une simulation suivant une sélection alternatif de transport en commun non satisfait, et suivant la densité de population rencontrée.

Ce projet, qui a été approuvé en 1995, visé à combler l'absence de desserte de proximité, suivant les besoins en déplacement de la population non satisfait, et suivant la densité de population rencontrée.

• Le projet de bus local

Ce programme a été élaboré en collaboration avec les différents services et associations sensibles à ce problème et sera développé et encadré grâce à l'aide d'un personnel formé. Le Plan social intègre a pour ambition de privilégier ses actions sur Philippeville - centre, les lieux de rassemblement habituels des jeunes dans les villages ainsi que les parcs résidentiels et les campings.

4. L'accompagnement favorisant la réinsertion des délinquants et l'assistance à leurs victimes.
3. La prévention de la toxicomanie ainsi que la prévention de la délinquance et de la petite criminalité ;
2. La cohabitation et l'intégration harmonieuse des communautés locales ;
1. L'insertion professionnelle, sociale et culturelle des jeunes ;

Ces Plans ont pour objectif de lutter contre l'exclusion sociale, et développent un programme subdivisé en 4 axes prioritaires, à savoir :

Les Plans sociaux Intègres :

- **Projet LIFT du Plan social intégré**

Les TEC organisent le transport scolaire. Les itinéraires et leurs combinaisons sont assez complexes. De plus, il n'est pas encore possible d'analyser les données pour l'année 2000-2001.

- **Le transport scolaire**

2.2.4.3. Les autres transports en commun

Au départ de Dinant, le service « Handicap et Mobilité » assure une desserte pour la commune. Il existe peu de données de fréquentation, mais celle-ci semble très faible.

- **TEC et personnes à mobilité réduite**

culture, etc,...).

Ils assurent presque uniquement le transport d'élèves lors d'activités para-scolaires (sport,

• Les bus communaux

Il n'existe pas, à notre connaissance, de société de taxi installée dans l'entité communale de Philippéville. Nous avons interrogé la société de taxis de Wallcourt (la plus proche) qui nous a dit ne pas faire de courses fréquentes dans l'entité communale de Philippéville.

• Les taxis

Ce projet consiste en l'élaboration d'un réseau alternatif de mobilité, fondé sur la solidarité entre les générations. Il mettrait en œuvre des personnes possédant un moyen de locomotion et celles n'en possédant pas, et à pour objectif de pallier à l'isolement de certains villages de l'entité, du fait du manque de desserte par les transports en commun, et permettrait ainsi de recréer des liens sociaux entre les générations.

Le projet « LIFT » :

La commune de Philippéville priviliege les axe 1 et 3.

Sur trois années, les routes et les rues ont fait 269 victimes, ce nombre est assez important et s'explique partiellement par les charges importantes des voitures (cfr. Supra). Au vu de ces

Nombre d'accidents et types de victimes dans les accidents avec dégâts corporels (données Gendarmerie)
1997-1998-1999 - Entité communale de Philippeville -

	Nombre d'accidents	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total
1997	54	5	24	53	82
1998	65	7	35	61	103
1999	65	4	26	54	84
Total	179	16	85	168	269

- Nombre d'accidents avec dégâts corporels et types de victimes :

accidents avec dégâts corporels sur voies régionales, uniquement.
Opérationsnelles du District de Dinant de la Gendarmerie. Elles reprennent tous les accidents avec dégâts matériels et corporels pour les années 1997, 1998 et 1999. Pour des raisons de facilité, nous n'avons repris ici que l'approche générale. Nous allons donc analyser les différentes compositions révélées par ces chiffres. Sur la carte ont été reproduits les accidents avec dégâts corporels sur voies régionales, uniquement.

Les données repises au niveau de l'accidentologie nous ont été fournies par la Direction Opérationsnelle du District de Dinant de la Gendarmerie. Elles reprennent tous les accidents avec dégâts matériels et corporels pour les années 1997, 1998 et 1999. Pour des raisons de facilité, nous n'avons repris ici que l'approche générale. Nous allons donc analyser les différentes compositions révélées par ces chiffres. Sur la carte ont été reproduits les accidents avec dégâts corporels sur voies régionales, uniquement.

• Accidentologie

Les indices relatifs à l'insécurité routière objective sont souvent d'une grande importance pour la détermination des problèmes de mobilité.

2.2.5.1. La sécurité routière objective

L'analyse de la réalité objective en matière nous permet de situer avec précision les lieux les plus critiques et à risques de l'étude et nous servira de levier de décision pour les phases ultérieures de l'étude.

La prise en compte de la sécurité routière est une donnée fondamentale lorsqu'on aborde la sécurité. C'est notamment le cas aujourd'hui sur des axes majeurs de transit et de liaison. Celle-ci sera malheureusement freinée si sa gestion offre plus de risques que de sécurité. Cela nécessite donc une gestion efficace et sûre des axes majeurs de transit et de liaison.

2.2.5. Un aspect particulier : la sécurité routière (cfr. Carte 1.15.)

Au niveau des types de victimes, les données fournies par la Gendarmerie ne nous permettent pas de spécifier la répartition des types de victimes. Toutefois, nous pouvons dire que sur les 179 accidents avec dégâts corporels enregistrés en 1997, 1998 et 1999, 3% impliquaient des cyclistes et 4% des piétons.

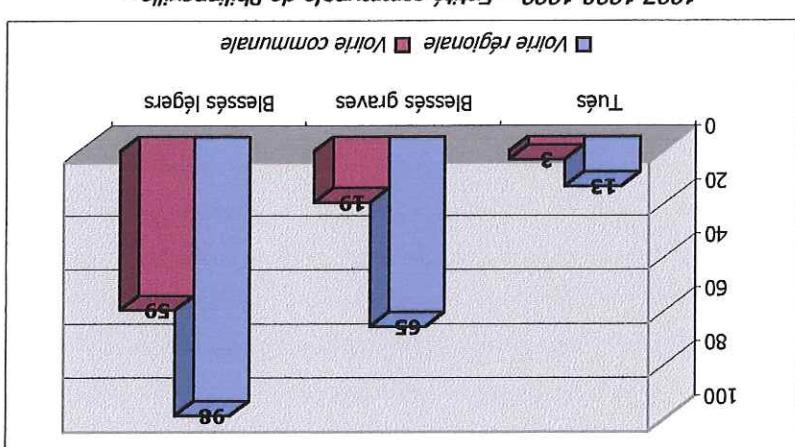
Le schéma ci-dessus démontre très clairement la prédominance du réseau régional comme zone principale accidentogène en sein de l'entité communale de Philippeville. Toutefois, le rôle des voies communales n'est pas négligeable dans l'identification de l'insécurité routière.

On retrouve notamment une concentration d'accidents dans le centre de Philippeville et à Fagnolle. Les voies communales suivent le statut de propriété de la voirie (données Gendarmerie) et jouent un rôle dans les accidents de voirie (données Gendarmerie).

Corporels répartis suivant le statut de propriété de la voirie (données Gendarmerie)

Nombre d'accidents et types de victimes dans les accidents avec dégâts

1997-1998-1999 - Entité communale de Philippeville -



- Répartition des accidents et des victimes suivant le statut de la voirie

accidents de roulage doit être un objectif majeur du PCM. Chiffres, on voit clairement que l'objectif de diminution de la quantité et de la gravité des

A côté des grandes voiries, les plus petites voiries régionales et les communales enregistrent un nombre faible d'accidents, excepté la RN 97 qui enregistre 17% d'accidents sur les trois ans analyses.

- La RN 5 est la seconde voirie régionale la plus dangereuse de la commune reliant Villers-le-Gambon et au carrefour vers Romedenne. + *Charente*

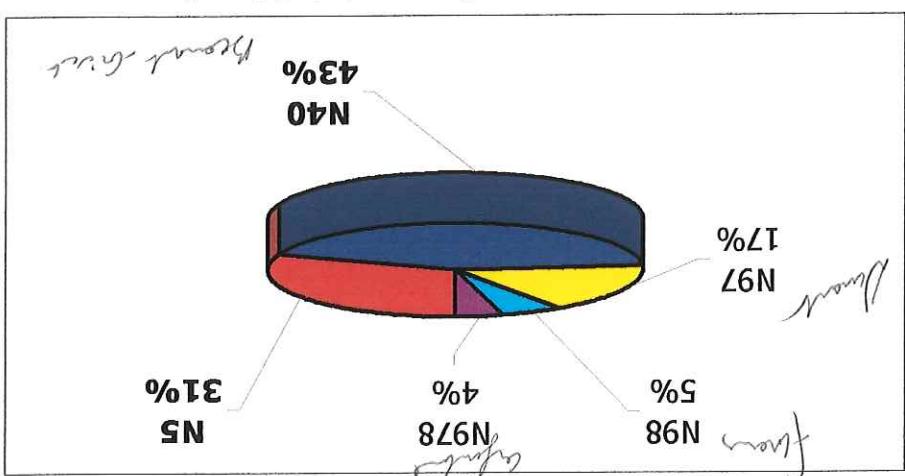
Charroi à la N5. Sur cette voirie régionale, les problèmes se situent majoritairement à hauteur des parcs résidentiels et également à hauteur de l'échangeur de Neuville-Saint-Sébastien.

- La RN 40 apparaît clairement comme la première voirie accidentogène de la commune des déplacements automobiles sur l'entièr e commune reliant Givet à Beaumont, via Philippeville. De façon plus précise, on constate très clairement que les zones les plus accidentogènes se situent à la fin du contournement de Philippeville, à la Barrière Luc, à Villers-le-Gambon et au carrefour vers Romedenne. + *Givet*

Cela semble d'ailleurs assez logique puisque ces voiries sont les axes majeurs (43%).

Le étude de la répartition par localisation sur route régionale des accidents avec dégâts corporels met en évidence une série d'informations très importante :

1997-1998-1999 - Entité communale de Philippeville
Recherche routier régional - Répartition par localisation sur route régionale
des accidents avec dégâts corporels (données Gendarmerie)



- Répartition des accidents avec dégâts corporels sur les voiries régionales :

- rue de la Calamine, peu plus de 20% de respect de la limitation à 50 km/h ;
 - rue de Charleroi, un peu plus de 20% de respect de la limitation à 70 km/h ;
 - rue de Namur, entre 30% et 40% de respect de la limitation à 50 km/h ;
 - rue de la Gendarmerie, à peine 10% de respect de la limitation à 50 km/h ;
 - rue de Neuville, un peu plus de 20% de respect de la limitation à 50 km/h ;
- Au sein de Philippeville-centre :

- à 50 km/h.
 - à Lautenne (devant la Petite Chapelle), il y a entre 40 et 60% de respect de la limitation à Romedenne (rue Grande), à peine 10% de respect de la limitation à 50 km/h ;
 - à Villers-le-Gambon (rue de Givet), à peine 20% de respect de la limitation à 50 km/h ;
- Au sein de l'entité, il y un partage au niveau du respect des limitations de vitesse :

La Police Communale nous a transmis les données relatives aux contrôles de vitesse effectuées sur le réseau de Philippeville. Ces données se retrouvent sur la carte n°1.15.

• Contrôles de vitesse

Ces données concernent toutes les voies régionales confrontées. Il apparaît que la partie de contrôle à droite est la raison majeure des accidents. Il s'agit généralement d'une combinaison entre la vitesse pratiquée et la forme de la voirie.

- 2% qui roulent à contre-sens.
 - 5% lors de « tourné à droite » et
 - 6% de dépassement sur la gauche;
 - 8% lors du démarrage;
 - 16% de partie de contrôle sur la gauche;
 - 24% de « tourné à gauche »;
 - 39% de partie de contrôle sur la droite;
 - légères, blessés graves et tués) concernent:
- De manière générale, les types d'accidents rencontrés sur les voies régionales (blessés

- Types d'accidents

L'insécurité majeure se situe à hauteur des parcs résidentiels où la traversée de la nationale 5 encaust des risques mortels. Effectivement, il existe une incohérence entre le statut de cette voirie et le trafic local (piéton, cycliste et automobile), rencontré au sein des parcs résidentiels. Cette incohérence est à l'origine des nombreux accidents qui ont eu lieu en ce point sensible.

Les villages moins bien desservis (région routière et réseau de transports en commun) attirent moins l'attention à ce sujet, excepté Fagnolle qui, comme nous l'avons vu, a été témoins de plusieurs accidents ayant impliqué des dégâts corporels, en 3 ans.

Philippeville de problème d'accèsibilité tant régionale que locale. Les problèmes sont situés majoritairement sur les voiries régionales (5 et 40) où l'insécurité routière a déjà été démontrée dans le point 2.2.5. Notons la forte concentration à Philippeville de problèmes d'accèsibilité tant régionale que locale.

- **Contenu**

Notre base de réflexion concernant la sécurité routière fut de prendre en compte à la fois les données accidentologiques analysées précédemment, des données fournies par la police et la gendarmerie, et des résultats (en terme de sécurité) des réunions de cœur de villages du mois de septembre 2000. En outre, notre rencontre avec les « forces vives » communales (cfr. Annexe 3) a apporté de nombreuses informations en matière. Ces données nous ont servi de base de réflexion pour élaborer une synthèse de la situation actuelle et servira d'outil de travail pour les phases suivantes du PCM.

- **Base de réflexion**

2.2.5.2. La sécurité routière subjective

Ce n'est qu'à Lutenece que le respect de la limitation de la vitesse s'observe, avec un pourcentage compris entre 40 et 60 (54,9%). Et pour Philippeville-centre, ce sont les axes contrôlés de la rue de Namur (32,60%) et de la rue du Château d'eau (57%) où les limitations de vitesses sont les mieux contrôlées.

De même, à Philippeville même, ce type de trafic se rencontra également à hauteur, au lieu de jonction de la N40 et de la N97, pour rejoindre le contournement. Effectivement, la signalisation actuelle induit un comportement automobile dont la conséquence est la rentree vers la ville et non pas le lien vers le contournement. Dès lors, la fonction de ce dernier est en partie gomme du fait de cette signalisation erronée et engendre dès lors un trafic parasite.

Remarquons enfin un trafic parasite à Vodécée, sur le tronçon qui démarre de la N97 vers la N40. Si ce type de trafic a tendance à augmenter, cette route sera témoin d'accidents, étant donné qu'elle traverse un village.

La traversée de Villers-le-Gambon semble également accuser une concentration de problèmes de sécurité ; de même, que le tronçon allant de Franchimont à Sautour, et traversant la N40.

La traversée de Villers-le-Gambon semble également accuser une concentration de problèmes de sécurité ; de même, que le tronçon allant de Franchimont à Sautour, et traversant la N40.

L'inter-modalité suppose que l'on puisse disposer aisément d'un offre de déplacement, quel que soit le lieu où l'on se trouve. Ceci n'existe pas encore dans l'entité de Philippville.

- une offre des transports en commun intéressante pour les liaisons régionales mais difficile au niveau local;
- une infrastructure, liée au trafic vélo existante, mais insuffisante ;
- une infrastructure, liée au trafic piéton, assez pauvre ;
- une infrastructure, liée au trafic automobile, importante ;

Ces informations relatives aux comportements modaux peuvent aisément être mises en regard des infrastructures proposées au sein de l'entité de Philippville :

- Au niveau des infrastructures et des réseaux:

- 1/5 des déplacements domicile-travail sont effectués vers l'arrondissement de Charleroi, l'arrondissement de Philippville ;
- 1/4 des déplacements domicile-travail sont effectués dans l'arrondissement de Philippville ;
- 1/3 des déplacements domicile-travail sont effectués localement ;
- Un usage faible des transports en commun et du vélo ;
- Un niveau du cout, de l'écologie, etc... ;
- Une utilisation abusive de l'automobile, ce qui implique des impacts néfastes, tant au niveau du cout, de l'écologie, etc... ;
- 1/6ème des déplacements se font à pied, d'où la nécessité de développer une infrastructure adéquate ;
- 1/5ème des ménages ne possède pas de voiture, d'où la nécessité de développer d'autres modes ;

Pour rappel, l'analyse des comportements modaux a mis en évidence diverses informations non négligeables :

- Au niveau des comportements modaux:

DIAGNOSTIC du Cadre de la Mobilité

Toutefois, consciente du problème, la ville de Philippeville a déjà pris les devants, au moins au niveau de la réflexion, pour mettre sur pied une série de projets afin d'augmenter la mobilité de sa population (n'a-t-on pas 1/5ème des ménages sans voiture) : projet LIFT, projet de Bus Local, Plan d'itinéraires cyclables, etc....

Les diverses analyses précédentes ont d'ailleurs appuyé ce diagnostic.

Allieurs dans la commune, seule la voiture reste le moyen de transport le plus utilisable, car pour les autres modes, soit les infrastructures sont rares ou inexistantes (piétons, cyclistes), soit les réseaux de transport public ne sont pas performants.

De façon précise, c'est essentiellement Philippeville-centre qui pose problème en terme d'accès à la zone principale de commerces et de services. On y accède aujourd'hui une alternative séduisante à la voiture pour rejoindre le centre de la commune. En outre, Philippeville-centre est un point d'ancre pour rayonner vers les pôles importants (Charleroi, Namur, etc...). D'ailleurs, Philippeville-centre est relativement bien relié aux centres régionaux, tant en voiture qu'en transports en commun. L'impact principal de cette situation, pour Philippeville-centre est l'échange de charge de trafic entre le centre-ville et les voiries environnantes (RN97 et RN40).

Philippeville-centre est le premier pôle utilitaire. L'accès à la voirie est cependant essentiellement favorisé par la voiture, principalement au niveau local (cf. Impact des charges de trafic sur l'Est de Philippeville-centre).

• Au niveau de l'accès à la voirie et des fonctions socio-économiques :

infrastructures de déplacement (axes routiers RN97 et RN40) ;

- un axe Ouest-Est (situé dans la partie Nord) moyen au niveau de la performances des

- un axe Nord-Sud fort, possédant des infrastructures performantes (RN5 et SNCB) ;

a. Le territoire se structure selon trois parties :

2. A l'échelle communale :

services, impliquant aussi des déplacements depuis toute la région.

c. Fonction polarisante de Philippeville au niveau des commerces, des écoles et des

Les sources d'emploi que ces arrondissements génèrent des besoins particuliers en mobilité.

- l'arrondissement de Charleroi.

- son arrondissement ;

b. Interaction entre Philippeville et :

en commun.

principalement), essentiellement de Philippeville-centre, tant en voiture, qu'en transports

a. Accessibilité relativement performante (depuis/vers Charleroi, Namur, Couvin

1. A l'échelle régionale :

- l'échelle locale.

- l'échelle communale ;

- l'échelle régionale ;

Ce diagnostic se situe suivant trois échelles :

SYNTHESE: DIAGNOSTIC GENERAL

- sur la sécurité routière, les charges de trafic, les nuisances environnementales, etc...);
 - 3. Cette dernière aura plusieurs impacts :
 - 2. La seule solution pour parer aux inconvénients précités est la voirie :
 - les transports en commun, qui sont très peu fréquents, voire inexistant (exemples : Rolly village, Fagnolle, etc...).
 - les modes « doux » ; se posent dès lors des problèmes de distances, de relief et du manque d'infrastructures ;
 - les transports en commun, qui sont très peu fréquents, voire inexistant (exemples : Rolly village, Fagnolle, etc...).
- Pour ce faire, on a le choix entre :

1. De la nécessité d'assurer des liaisons entre les villages et Philippeville-centre.

Les conséquences de cet aspect se situent aux niveaux :

- b. Fonction polarisante de Philippeville-centre (concentration de services, d'écoles et de commerces)

- Un isolement progressif de la zone Sud-Est, car on ne trouve pas de réseau routier et de transports en commun performants (une seule ligne TEC, par exemple vers Sart-en-Fagne, avec seulement 2 bus vers Philippeville et 3 en retour, par jour scolaire).

- une concentration de la population le long de l'axe Nord-Sud, où on a un réseau routier performant et des transports en commun relativement fréquents, du moins pour les liaisons régionales.

Les conséquences de cet aspect se situent à deux niveaux :

- La cause première de cette situation est la combinaison d'un relief accidenté et du positionnement régional.

- une zone Sud-Est assez isolée, où les infrastructures majeures font défaut.

- soit un danger au niveau de la sécurité routière (les parcs le long de la RN5).
 - soit un isolement total (notamment le parc de « La Gueule du Loup ») ;
- Des relations extrêmes-intermes difficiles, ce qui implique :

c. Pour les Parcs résidentiels :

- Des problèmes de sécurité routière objectifs et subjectifs.
- d'infrastructures sécurisantes ;
- Une desserte piétonne et cyclable vers/depuis les écoles peu performante, vu le manque évaluer, après la réouverture du centre (Place d'Armes).

b. Pour les villages :

- une modifcation de la circulation et du stationnement qui reste à en-Fagnie, etc...);
- des problèmes de transit vers les villages du Sud-Est (Sautour, Sart-
- des problèmes de sécurité routière à l'entrée Est (abords du CARP) ;

- une accessibilité piétonne parfois difficile, notamment entre les écoles et la gare ; entre le centre et le CARP ;
- Des problèmes d'échanges de charges de traffic entre Philippeville-centre et le contournement (du côté de son accès Est). Ce qui a pour conséquences :

a. Pour Philippeville-centre :

- la vie locale de Philippeville-centre (transit, stationnement,...).
- l'isolement des ménages non-motorisés (1/5ème des ménages), surtout des personnes âgées, les jeunes et les résidents des parcs résidentiels ;

3. A l'échelle locale :

Plan Communal de Mobilité.

Les problèmes de mobilité et d'accès à Philippewill ne sont pas uniquement locaux et interviennent à des échelles différentes. Il est donc bien nécessaire, de tenir compte de l'ensemble des éléments analysés pour mener à bien la poursuite des phases futures de ce