

23/03/21

# PCM de Philippeville

## Quick Scan et enjeux

Bureau d'études

Pour le compte



# Table des matières

<u>Introduction</u>	3
<u>QuickScan</u>	
❖ Contexte socio-Eco	4
❖ Evolution du contexte	12
❖ Modes actifs	20
❖ Transport en commun	32
❖ Mobilités alternatives	53
❖ Réseau Routier	58
❖ Mobilité scolaire	68
<u>Synthèse AFOM</u>	74
<u>Introduction des modules</u>	82

# Introduction

- Philippeville a déjà élaboré un Plan Communal de Mobilité (PCM) en 2003 et faisait partie la zone d'étude SESSAM<sup>1</sup> en 2015. Un PCDR<sup>2</sup> est également en cours comprenant un travail de terrain et des ateliers riverain. De ce fait, il a été convenu avec la commune de mener un PCM adapté plus ciblé reprenant :
  - Un dossier « **Quick scan et enjeux** » reprenant les éléments principaux de manière synthétique
  - Un **accompagnement** plus opérationnel de la Commune sur des thématiques plus précises (rénovation de la place, déplacement gare bus, visite de la gare, dossier d'aménagement,...)
  - Un **plan d'action en 8 modules** spécifiques

- ✓ Schéma multimodal pour le centre et la ZAE
- ✓ Elaboration d'une politique cyclable
- ✓ Audit sécurité routière des villages
- ✓ Politique de covoiturage et d'autopartage
- ✓ Développement d'un mobipôle à la gare

- ✓ Potentialité pour du transport à la demande (TAD) et navettes
- ✓ Accompagnement de 2 écoles pour la mise en place d'un plan de déplacement
- ✓ La communication/participation en matière de mobilité

- L'agenda a pour ambition la finalisation du plan d'action pour l'été 2021 et une enquête publique à la rentrée (septembre-octobre)

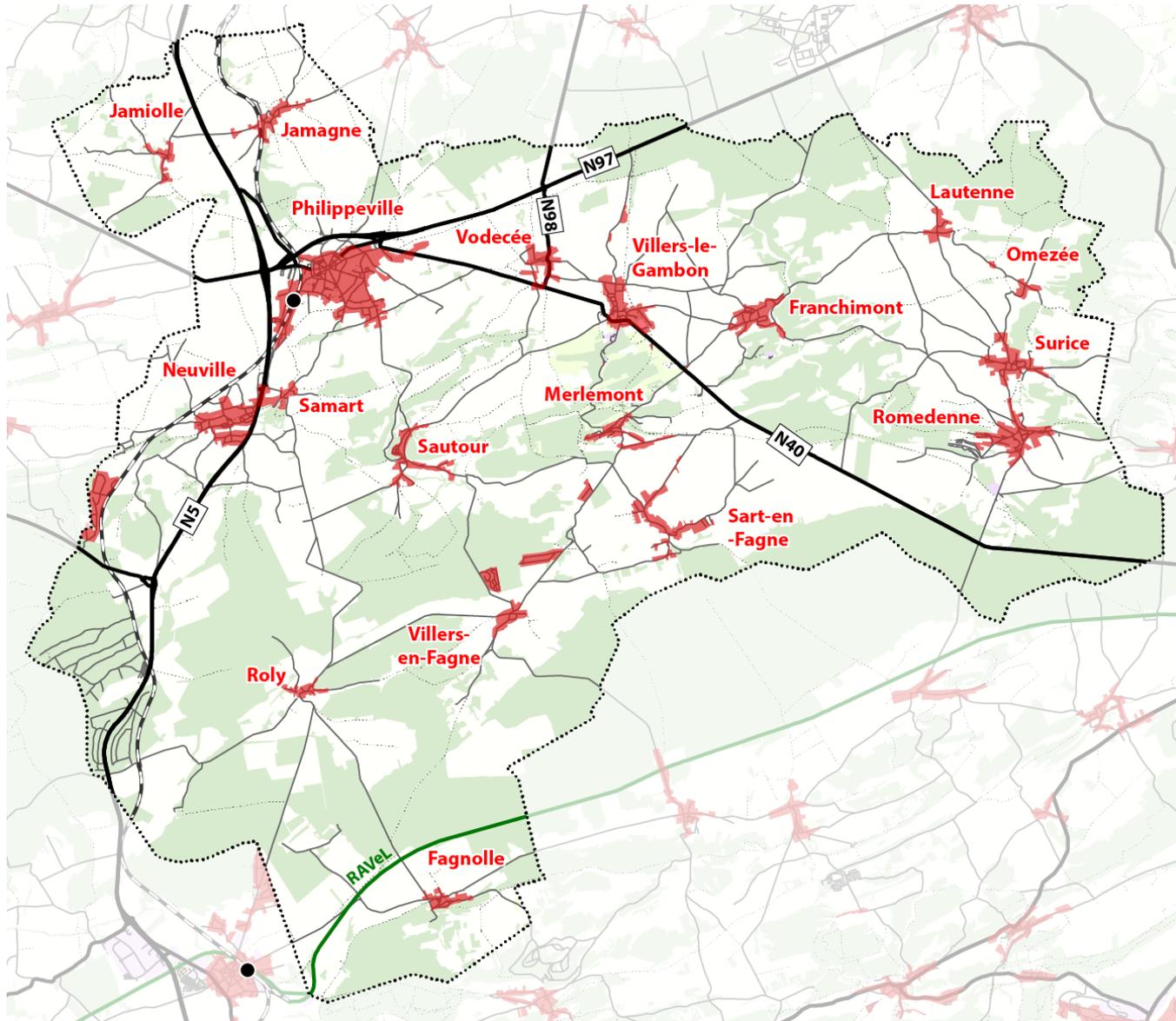
1: Schéma d'accessibilité et de mobilité du sud de l'Entre Sambre et Meuse (SPW, 2015)

2 : Plan Communal de Développement Rural

PCM Philippeville

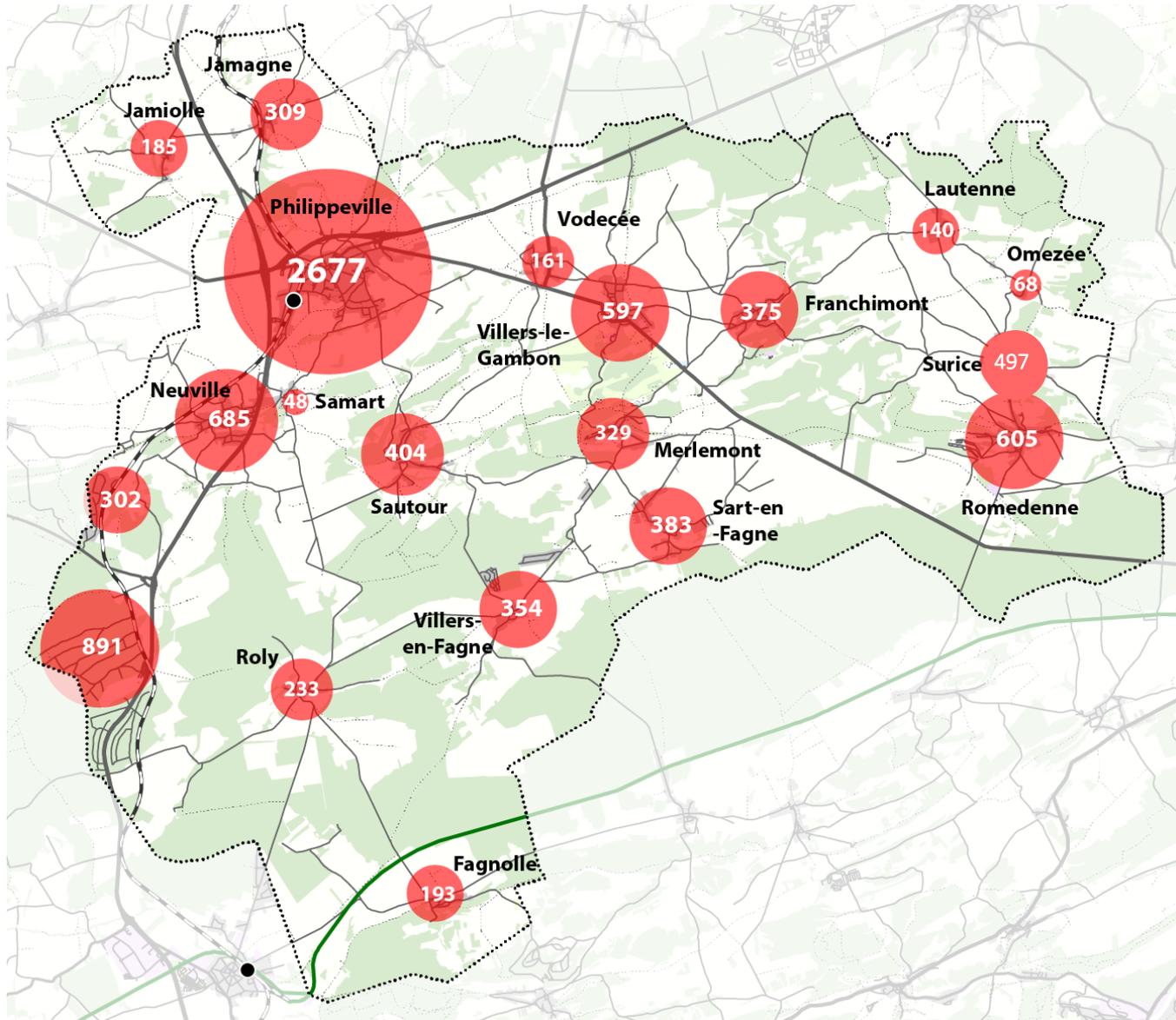
# Contexte socio-économique

# Structure du territoire



- ◈ Pôle principal = Philippeville
- ◈ Nombreux villages répartis sur un vaste territoire rural
- ◈ Présence de plusieurs zones d'Habitat Permanent (HP)
- ◈ Réseau routier structurant en lien avec Philippeville
  - N5 : Couvin – Charleroi - Bruxelles
  - N97 : Dinant - Ciney
  - N40 : Beaumont –Givet
  - N98 : Maillon entre la N40 et N97 (ancienne route provinciale reliant le village Vodecée à Ligny)
- ◈ 404 km de réseau routier revêtu communal (15<sup>ème</sup> au classement wallon)
- ◈ Ligne ferroviaire 132 Charleroi-Couvin et présence d'une gare à Philippeville
- ◈ RAVeL L156 en partie sud du territoire (lien Chimay – Meuse)

# Population

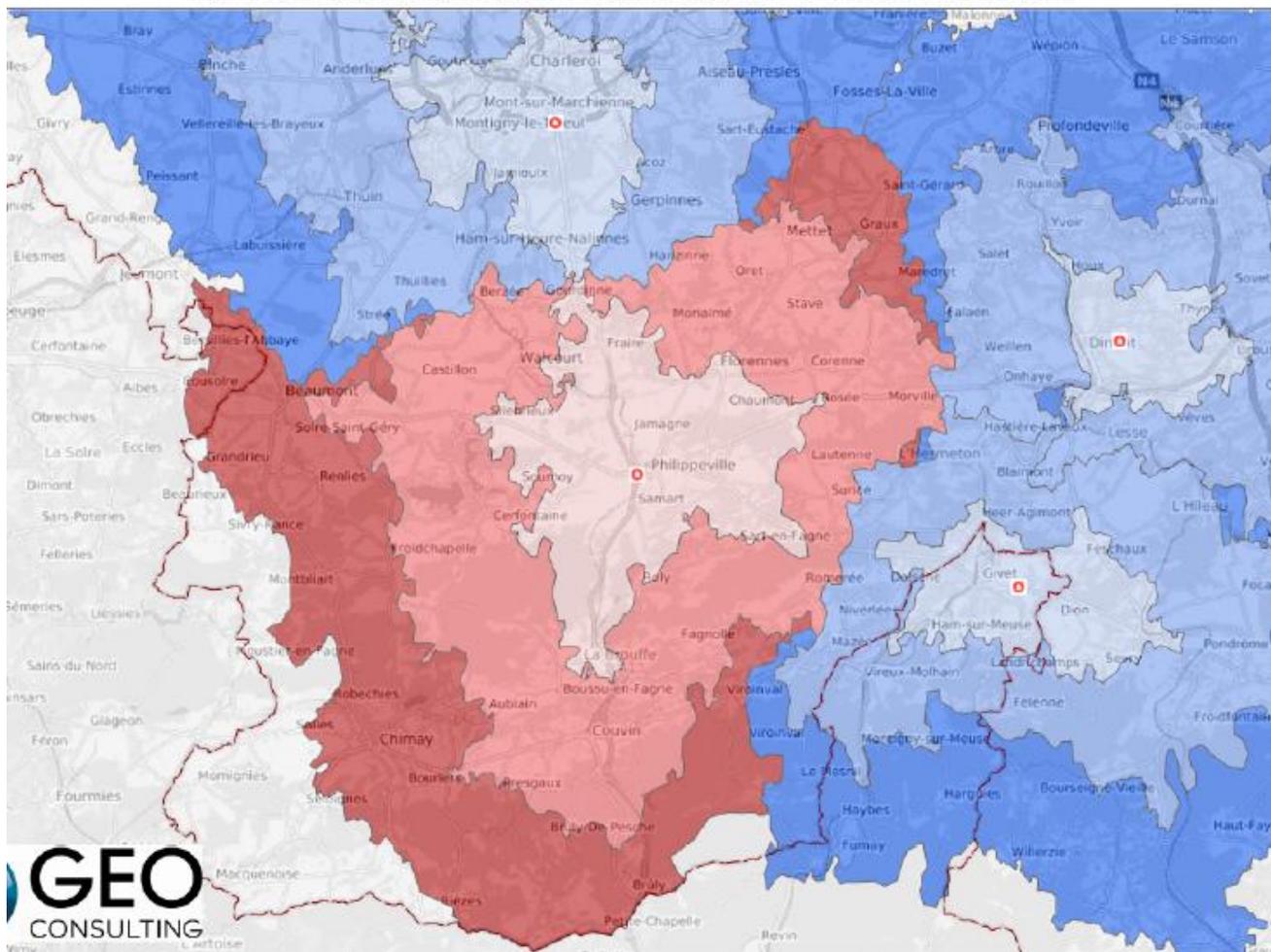


- ◆ 9.236 habitants en 2021 (9193 en 2020 et 9289 en 2019)
- ◆ Détail par village en 2019 (carte ci-joint) :
  - Pôle résidentiel principal : Philippeville avec 2.677 habitants
  - Tous les villages ont moins de 1.000 habitants
- ◆ Parmi les 50 communes les moins densément peuplées mais les habitations sont regroupées (moyenne wallonne : 215,7 hab./km<sup>2</sup>)

Commune limitrophes	Densité
Doische	35,3 hab./km <sup>2</sup>
Viroinval	46,6 hab./km <sup>2</sup>
Philippeville	58,5 hab./km <sup>2</sup>
Cerfontaine	59,8 hab./km <sup>2</sup>
Couvin	66,9 hab./km <sup>2</sup>
Florennes	83,9 hab./km <sup>2</sup>
Walcourt	148,9 hab./km <sup>2</sup>

# Commerces

Zone de chalandise du projet de Philippeville, limitée par l'attraction des pôles concurrents sur base d'une accessibilité automobile en 10, 20 et 30 minutes

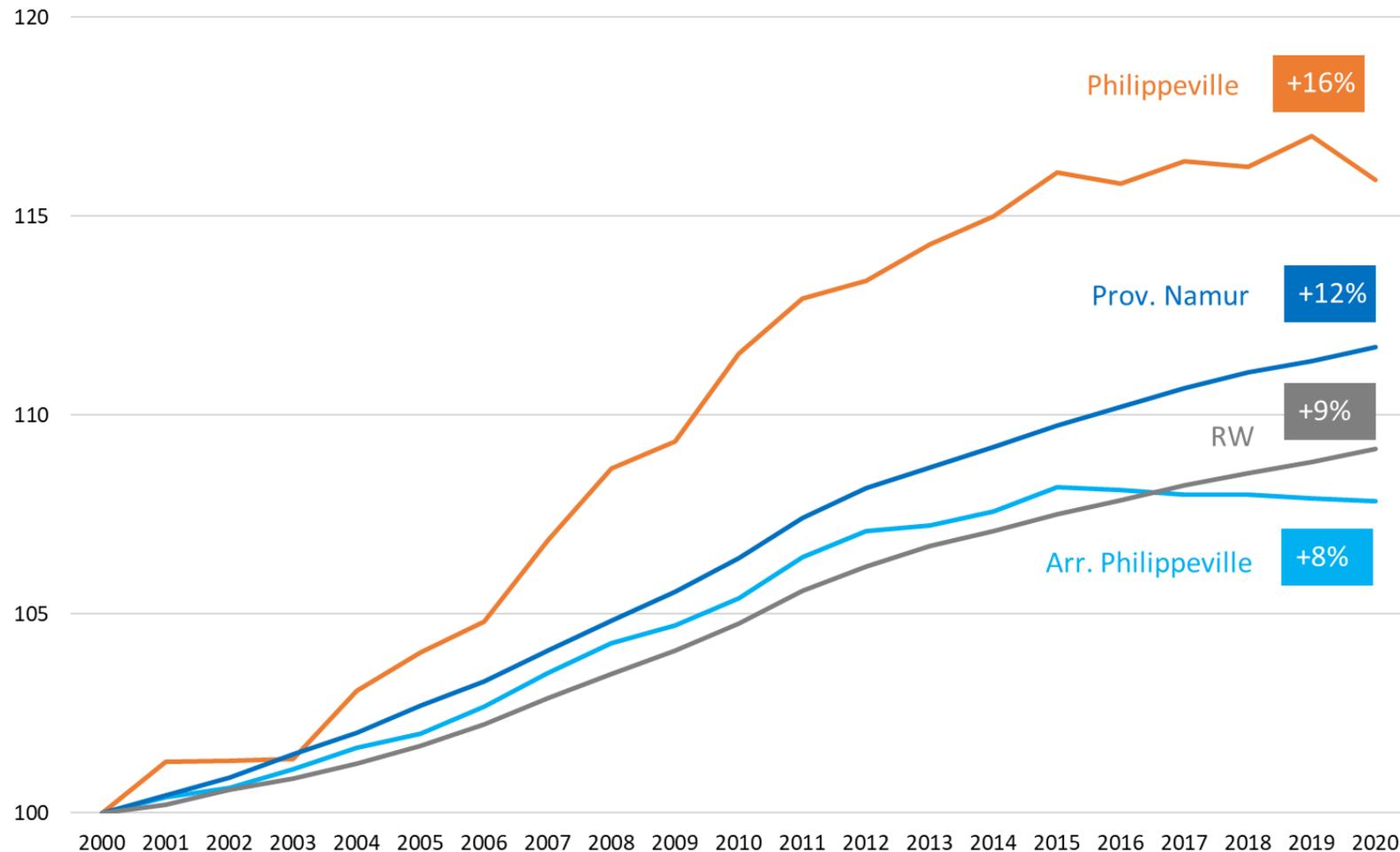


Le pôle commercial de la commune se caractérise par :

- ⦿ une **localisation centrale** au sud de l'entre Sambre-et-Meuse, au croisement de deux axes importants.
- ⦿ Une structure commerciale dominée par la mode et l'équipement de la maison aux 4 bras, tandis que l'Horeca et les services dominant le centre-ville. Localement, un manque de structure de l'offre des 4 bras, et de **lien avec le centre-ville**.
- ⦿ Un **projet commercial** qui attirera davantage de flux automobiles depuis la zone de chalandise.

# Evolution de la population

Evolution de la population de 2000 à 2020



- Croissance de la population de 16% en 20 ans
- Croissance supérieure aux moyennes des entités administratives supérieures
- En nombres absolus :
  - +917 hab. entre 2000 et 2010
  - +345 hab. entre 2010 et 2020
- Perspectives démographiques (IWEPS)
  - 9.426 habitants en 2024
  - 9.462 habitants en 2029
  - 9.442 habitants en 2034
  - Soit +240 hab. dans 15 ans

# Emploi : Origine – Destination (census 2011)

## Destination des travailleurs de Philippeville

### 🏠 Région :

- wallonne : 91%
- Bxl-Capitale : 5%
- flamande : 4%

### 🏠 Arrondissement :

- Philippeville : 51%
- Charleroi : 18%
- Namur : 9%

### 🏠 Province :

- Namur : 64%
- Hainaut : 23%

### 🏠 Commune :

- Philippeville : 35%
- Charleroi : 13%
- Florennes : 7%
- Namur : 5%
- Couvin : 5%

## Origine des travailleurs de Philippeville

### 🏠 Région

- wallonne : 97%
- flamande : 3%

### 🏠 Arrondissement :

- Philippeville : 51%
- Charleroi : 18%
- Namur : 9%

### 🏠 Province :

- Namur : 84%
- Hainaut : 12%

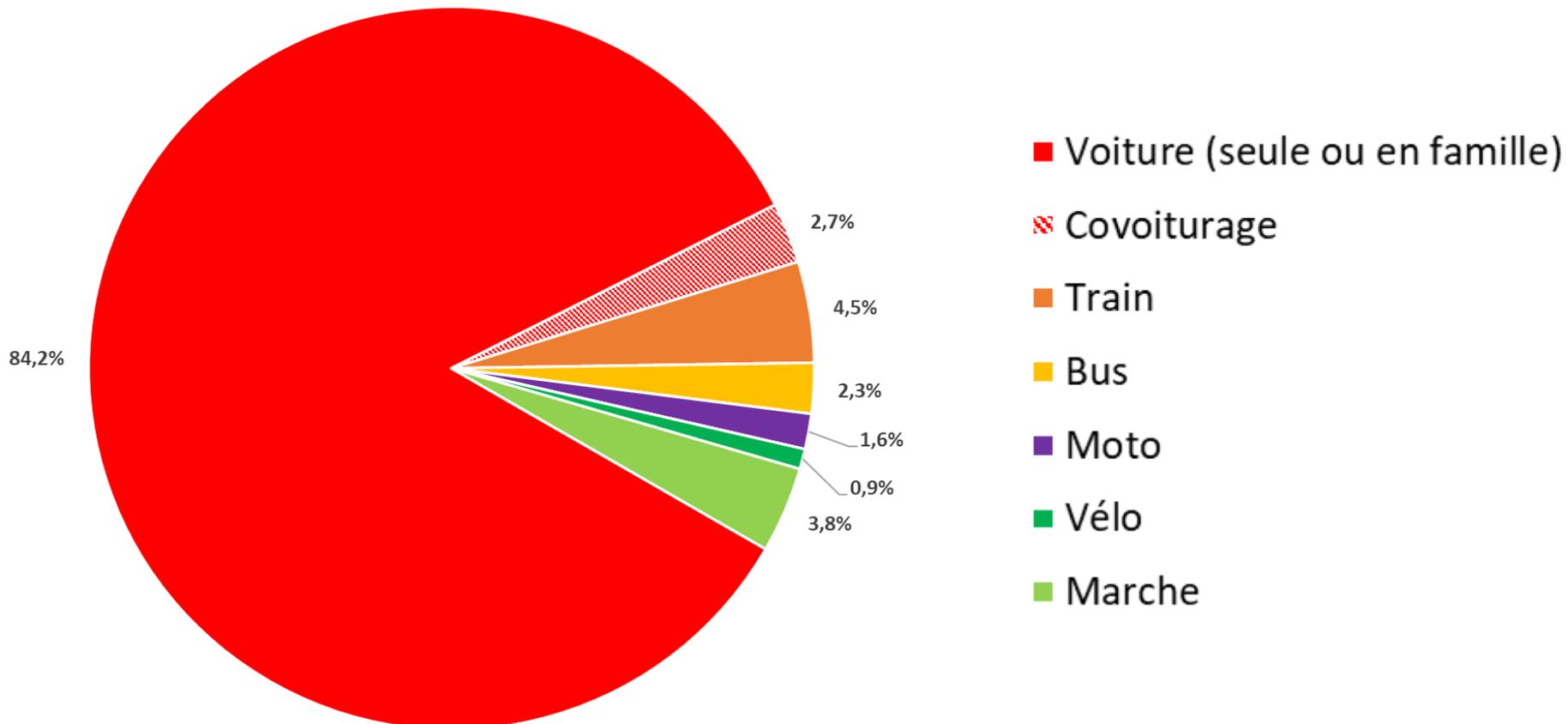
### 🏠 Commune :

- Philippeville : 39%
- Couvin : 7%
- Walcourt : 7%
- Florennes : 6%
- Cerfontaine : 5%

CENSUS 2011 : Cette enquête socio-économique au niveau national est la dernière en date concernant les origines-destinations pour le déplacements des ménages

# Emploi : modes de déplacement

- Enquête mobilité dans les entreprises (PDE) 2017 → enquête obligatoire pour les entreprises comptants au moins 30 travailleurs



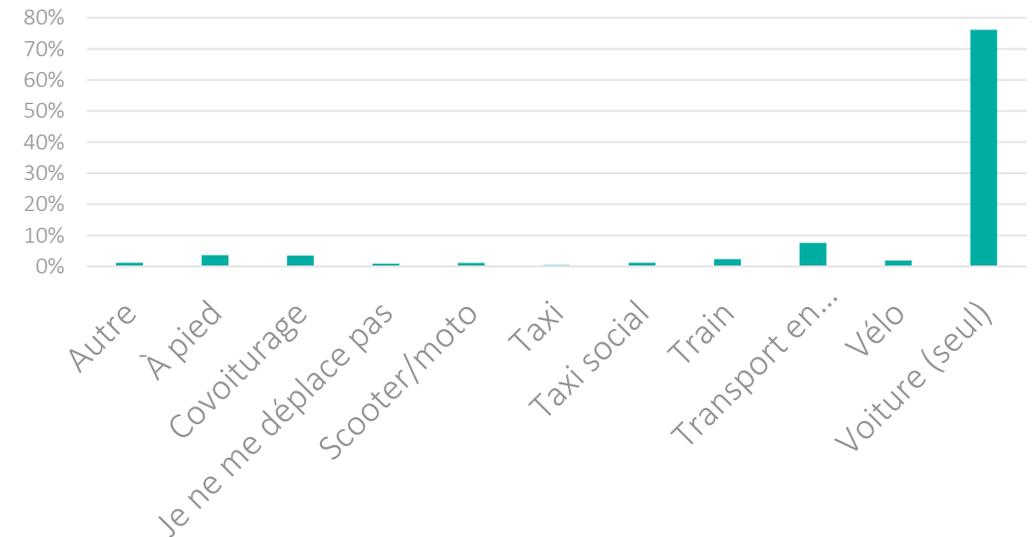
# Enquête sur le territoire de l'Entre Sambre et Meuse

Une enquête a été menée dans le cadre d'une démarche « Recherche – Action » menée par MOBILESEM, en collaboration avec les fondations Chimay-Wartoise et Roi Baudouin, visant à analyser les comportements en matière de mobilité sur le territoire de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

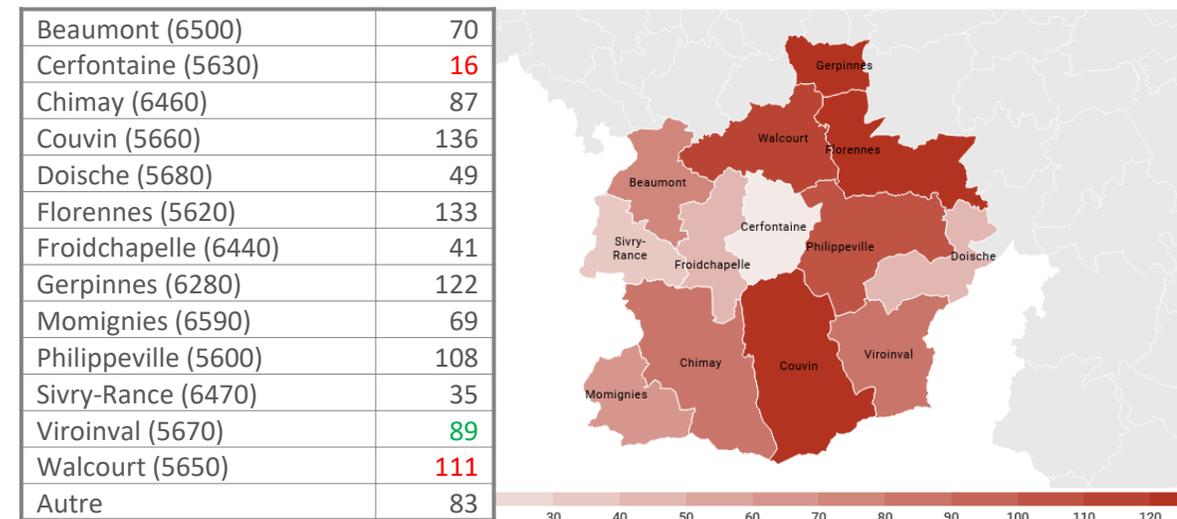
## Caractéristiques :

- ⬢ Durée de l'enquête : 9 semaines (01/10/20 au 29/11/20)
- ⬢ Public-cible : Tout public
- ⬢ Territoire : Entre-Sambre-et-Meuse
- ⬢ Mode de diffusion : Réseaux sociaux (principalement Facebook), mails, flyers, sites internet MOBILESEM et communes,
- ⬢ Nombre de réponses : 1149

Mode principal de déplacement



Domicile des répondants



PCM Philippeville

# Evolution du contexte

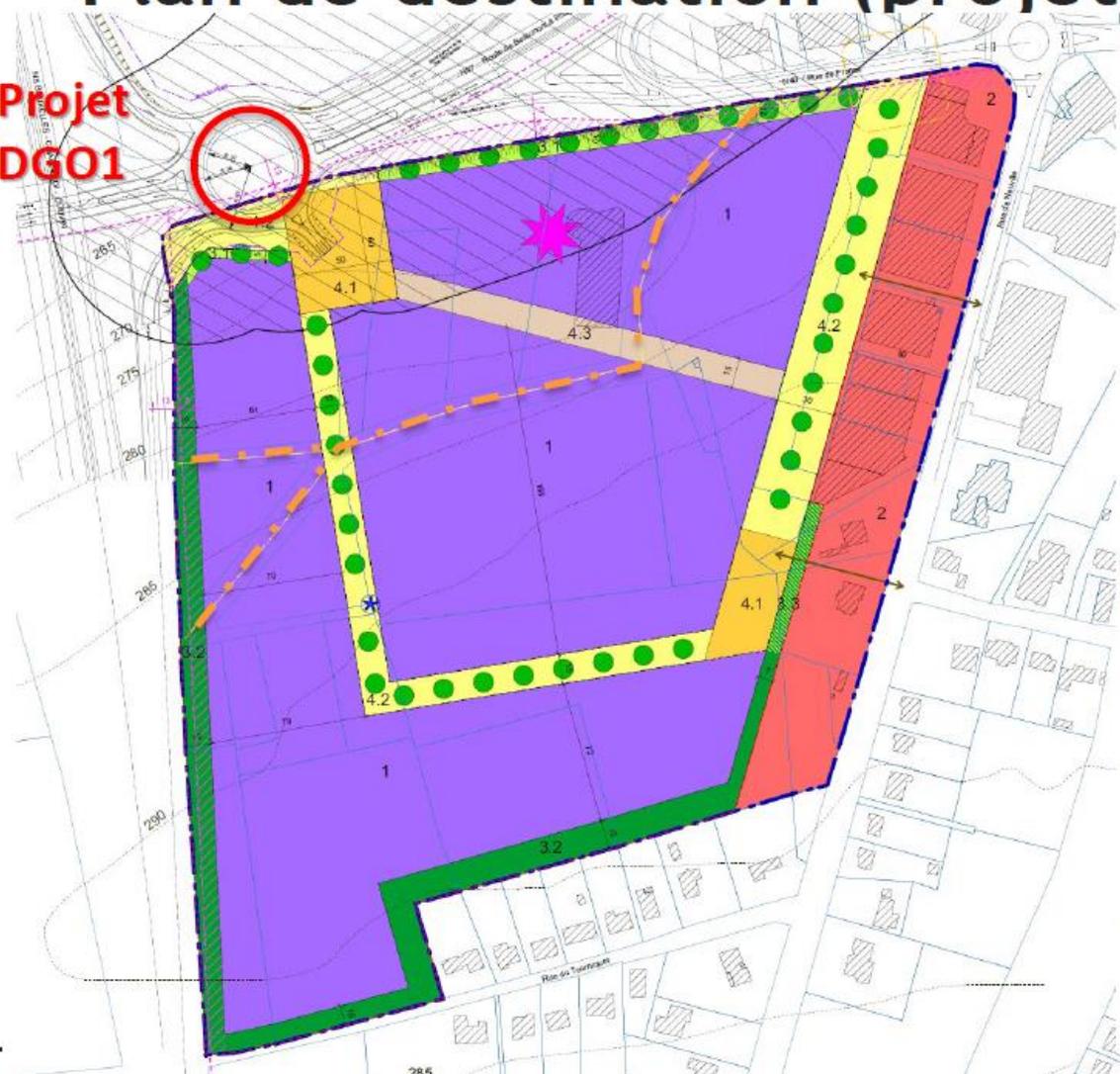
# Projet ZAEM « Les quatre Vents »

- ◈ Projet de création d'une zone d'activités économiques mixtes (ZAEM) à l'ouest de Philippeville (13,7 ha)
- ◈ Sa mise en œuvre a nécessité la réalisation d'un PCA en vue de modifier l'affectation du plan de secteur
- ◈ 3 zones sont concernées au plan de secteur :
  - La zone agricole de 13,7 ha qui devient une ZAEM à Philippeville
  - Compensation : une partie d'une ZACC (5,6 ha) qui devient une zone agricole à Roly
  - Compensation : une zone de loisirs (8,1 ha) qui devient une zone forestière à Sautour

# Projet ZAEM « Les quatre Vents »

## Plan de destination (projet février 2019)

Projet  
DGO1



### Indications graphiques

- Périimètre du PCA
- Périimètre de révision :  
Zone agricole => Zone d'activité économique mixte
- Alignement de gestion des voiries régionales
- Zone de recul par rapport aux voiries régionales
- Nouvelles limites d'emprise pour rond-point projeté
- Alignement
- Connexion vers le centre ville
- Périimètre de réservation au Plan de secteur (Projet de tracé de la N97)
- Chemin vicinal à déclasser
- Bâtiment emblématique
- Arbre à conserver
- Aménagement routier de sécurité

### Destinations

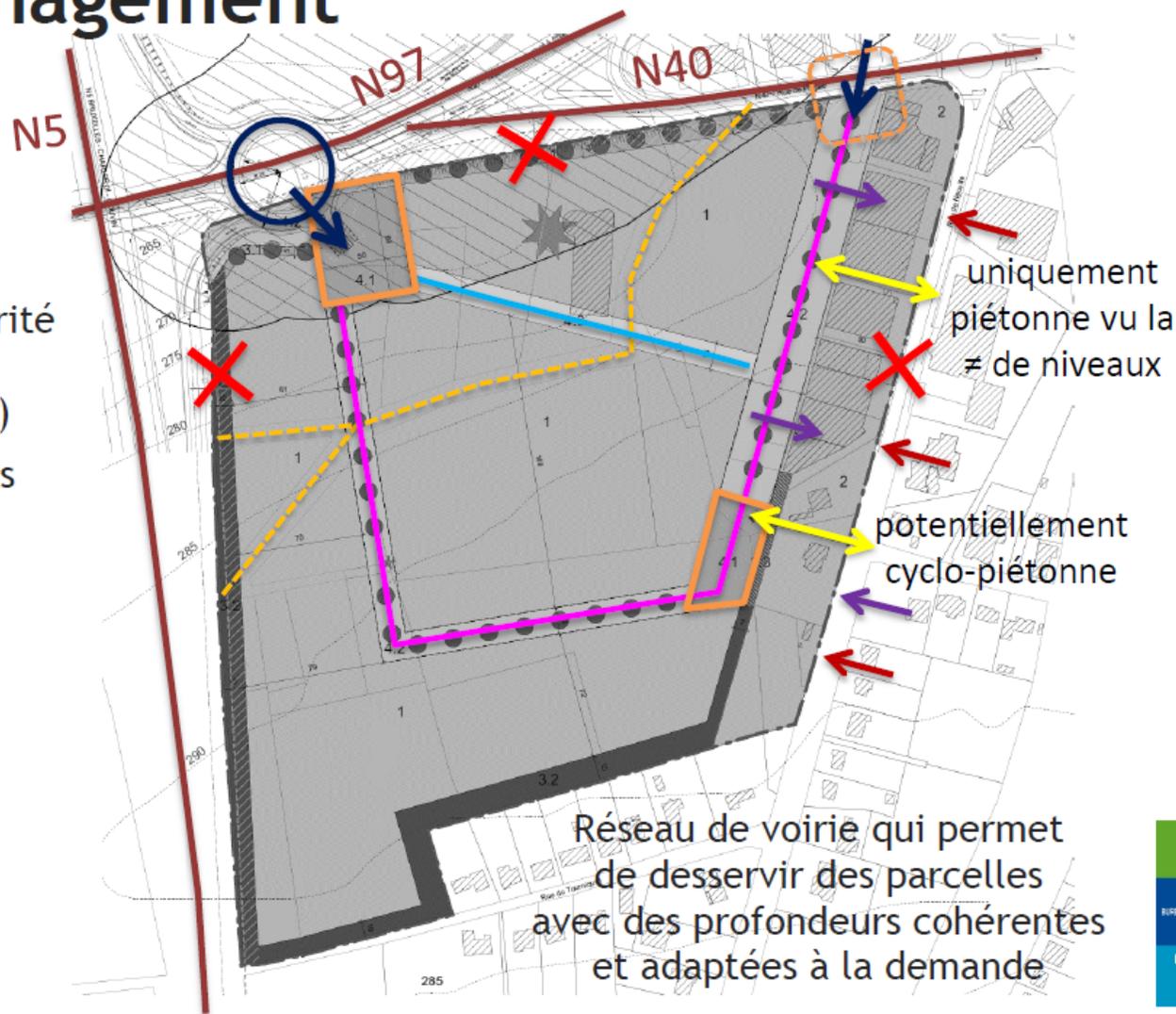
- Zone d'activité économique**
- 1 Zone mixte
- Zone d'habitat**
- 2 Résidence et activité tertiaire
- Espaces d'intégration paysagère**
- 3.1 Espace d'intégration paysagère avec alignement d'arbres
- 3.2 Espace d'intégration paysagère densément arboré
- 3.3 Espace d'intégration paysagère pouvant être supprimé en cas de conversion de commerce rue de Neuville
- Espaces de voiries**
- 4.1 Espace public structurant
- 4.2 Voirie principale
- 4.3 Desserte interne

# Projet ZAEM « Les quatre Vents »

## Options d'aménagement

### Structure viaire et mobilité

-  2 accès dont rond-point
-  Aménagement routier de sécurité → Sens de circulation définis par arrêté de police (hors PCA)
-  Pas d'accès direct aux activités
-  Voirie principale publique
-  Voirie secondaire
-  Espaces structurant
-  Connexion centre-ville
-  Accès logements
-  Accès commerces
-  Chemin vicinal à déclasser



# Rénovation de la place d'Armes (2020)



Vue aérienne 2019

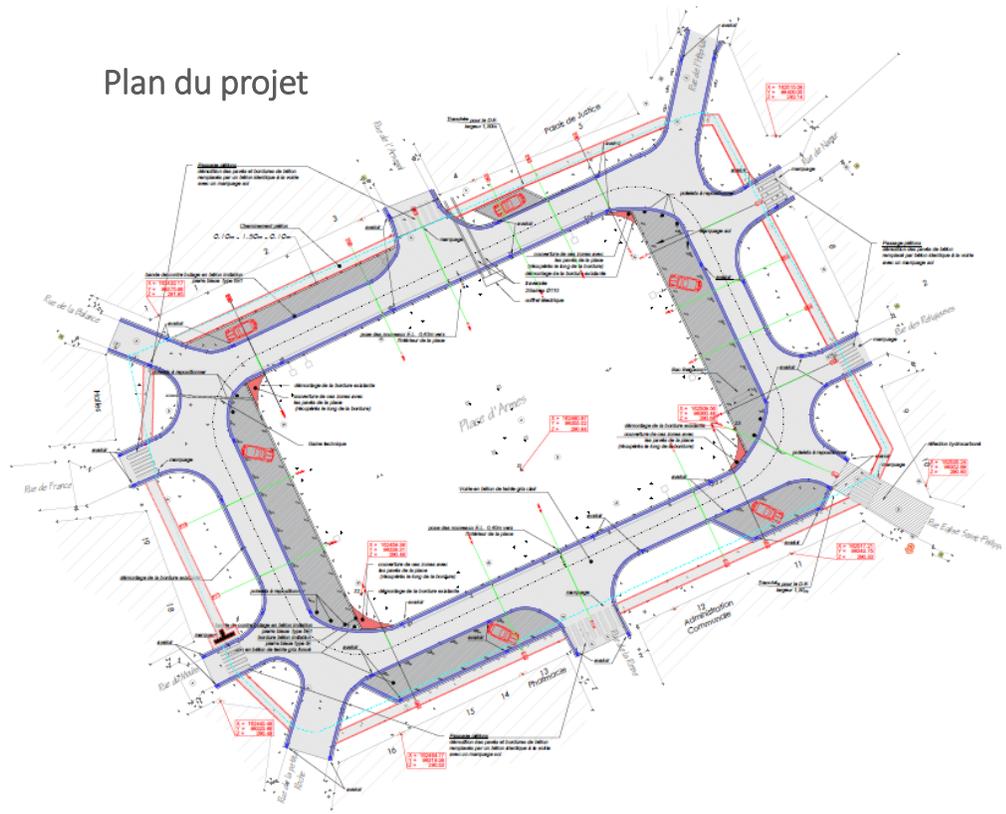
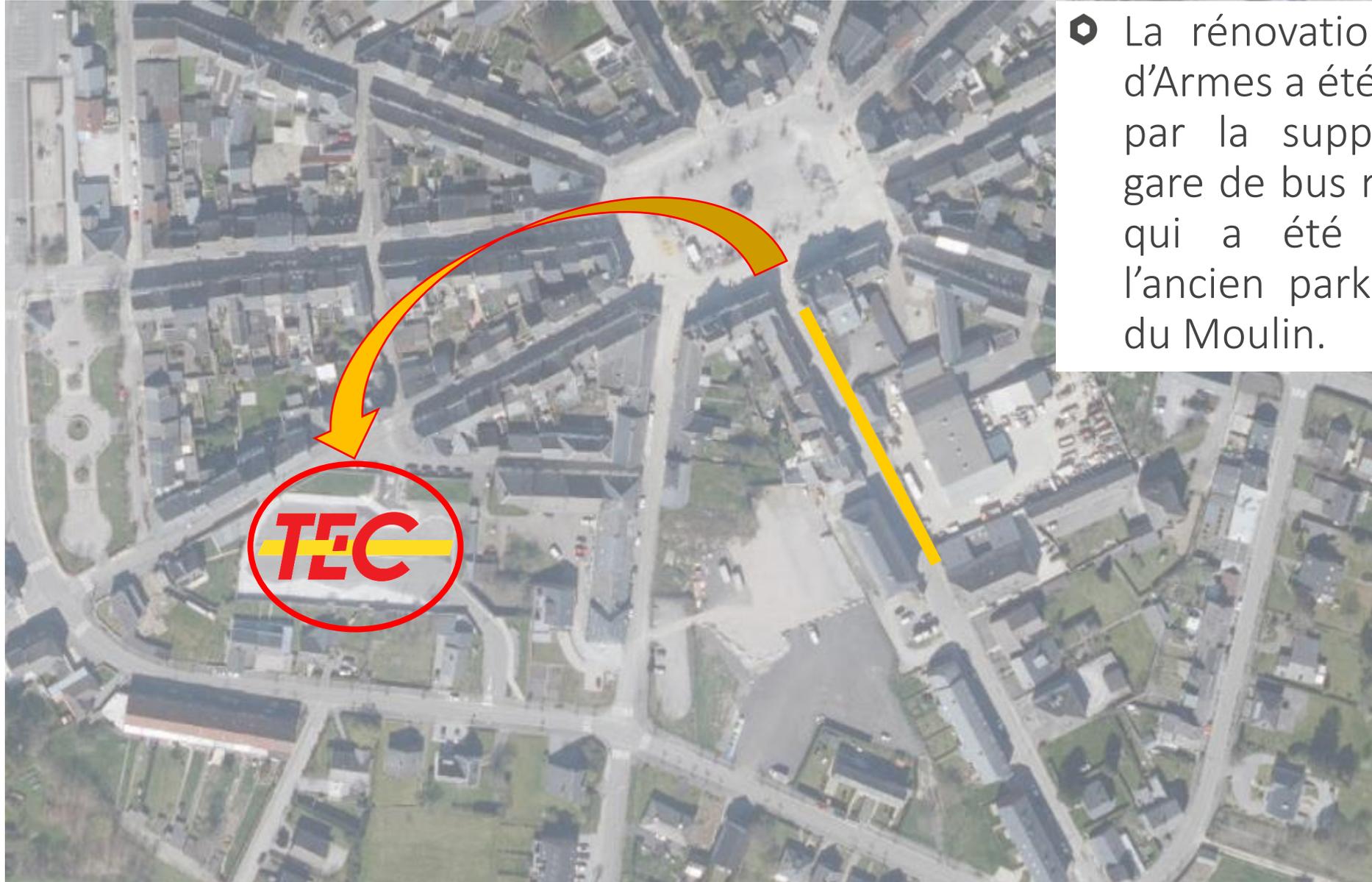


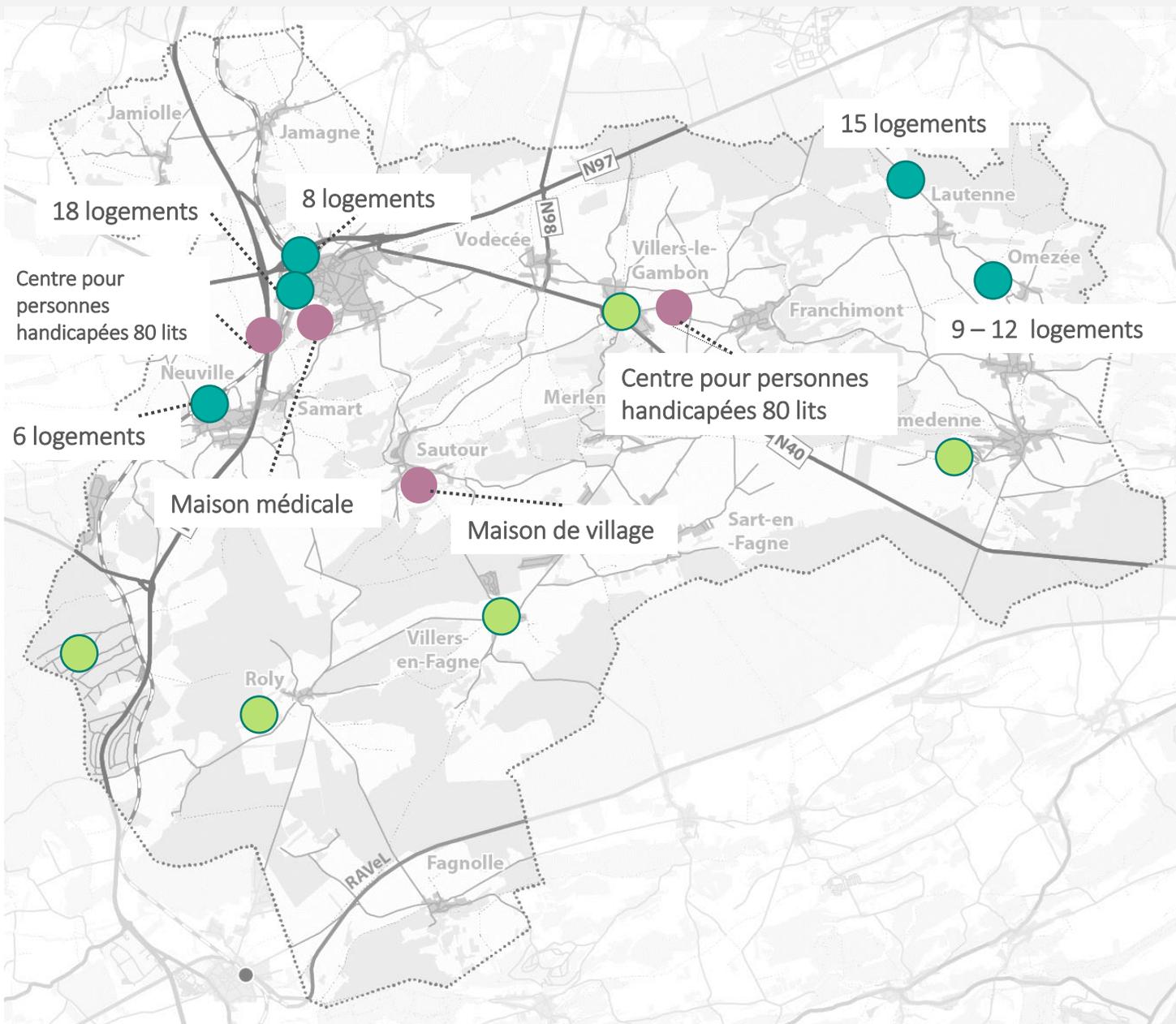
Photo de la place pendant les travaux  
© Jean-Marie Schietecatte

# Déplacement de la gare de bus



- La rénovation de la place d'Armes a été accompagnée par la suppression de la gare de bus rue de la Reine qui a été déplacée sur l'ancien parking public rue du Moulin.

# Conclusion : Carte de synthèse des projets



Les projets de **logement** (PU délivré ou en cours d'étude), or chantier en cours :

- 26 logements à Philippeville
- 6 logements à Neuville
- 15 logements à Lauterne
- 9-12 logements à Omezée

Les projets **médicaux** :

- 2 projets à Philippeville
- 1 projet à Villers-le-Gambon

Les projets de développement de **résidence-loisir-tourisme**

- Camping de Romedenne
- Domaines La Foret et les Valisettes à Neuville
- Bois de Roly
- Villers-le-Gambon et Villers-en-Fagne

➔ Les pôles continuent à se développer et à attirer un nombre accru de personnes dans le centre (pôles scolaire, centre médical, centre pour handicapés ,...)

PCM Philippeville

# Territoire et mobilité

# Modes actifs

# Espace public et déplacements piétons

**Constats :** Qualité très variable des cheminements piétons sur le territoire

- Quelques trottoirs et espaces de qualité (place d'Arme, rue de la Reine,...)
- Nombreux trottoirs étroits, envahis par le stationnement (village), ou avec des revêtements peu qualitatifs
- Des sections entières par fois manquantes (ex: avenue de Saulieu)
- Traversées piétonnes pas assez présentes pour permettre une bonne continuité ou n'étant pas adaptées pour une accessibilité



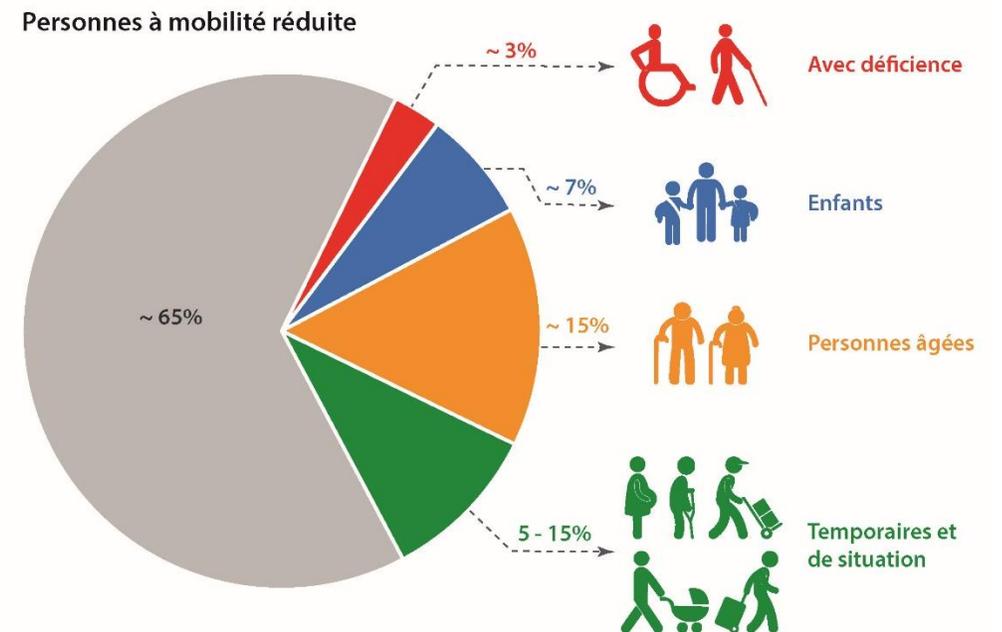
# Espace public et déplacements piétons

## Enjeux généraux

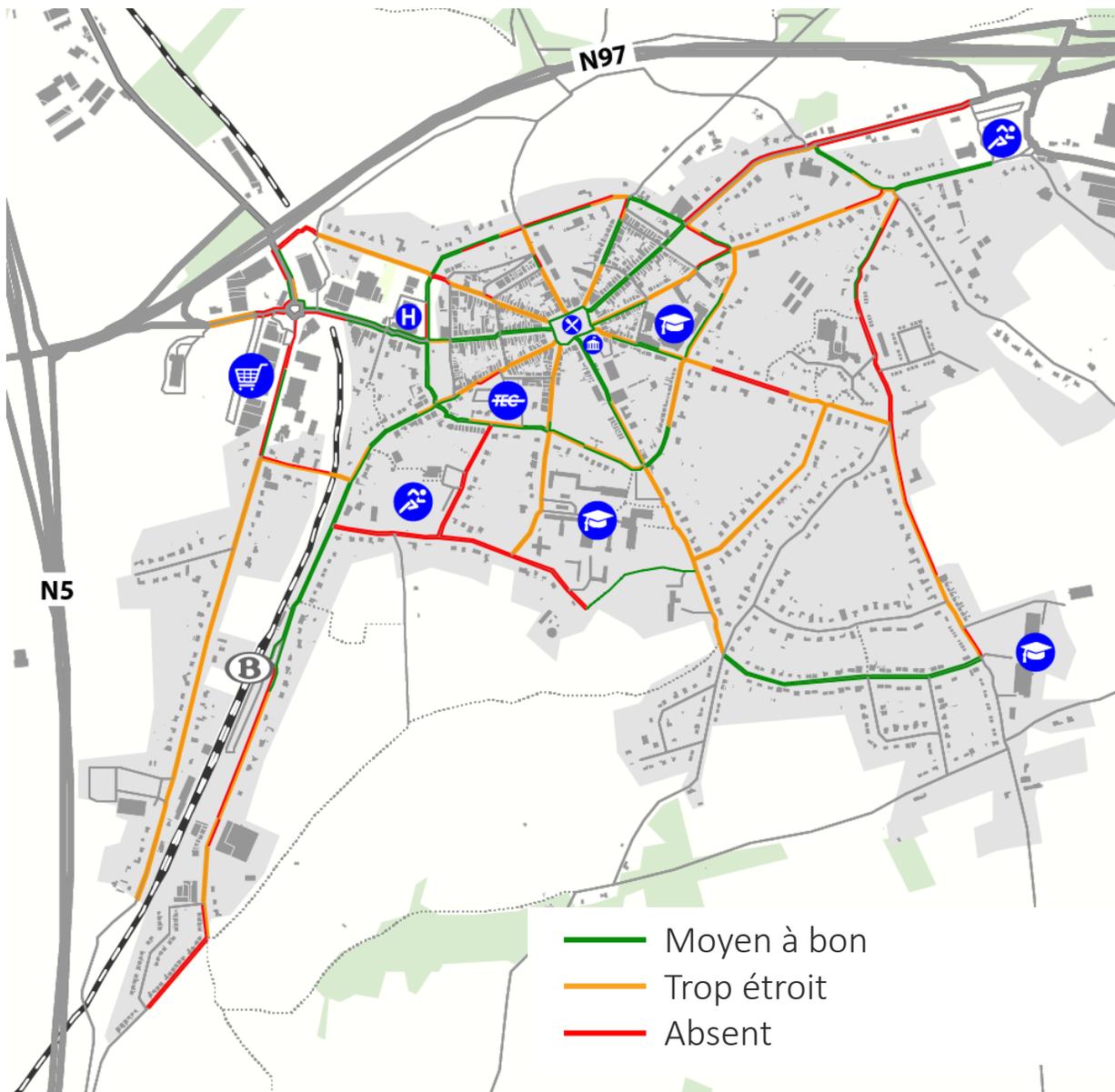
D'une manière générale, l'objectif est de renforcer l'avantage compétitif de la marche, en la rendant plus sûre et plus agréable. Ceci se traduit par des mesures qui concernent l'urbanisme, la promotion, la réglementation, etc. Dans le cadre du PCM, l'accent sera mis sur les objectifs et les mesures liées aux infrastructures physiques :

Il est techniquement et financièrement impossible de construire ou rénover des trottoirs et placer des traversées sécurisées sur chacune des rues du territoire.

- Concentration sur des axes piétons structurants (importance des flux et pôles d'intérêt)
- Prioriser les points noirs
- Valoriser l'espace public
- Accessibilité pour tous



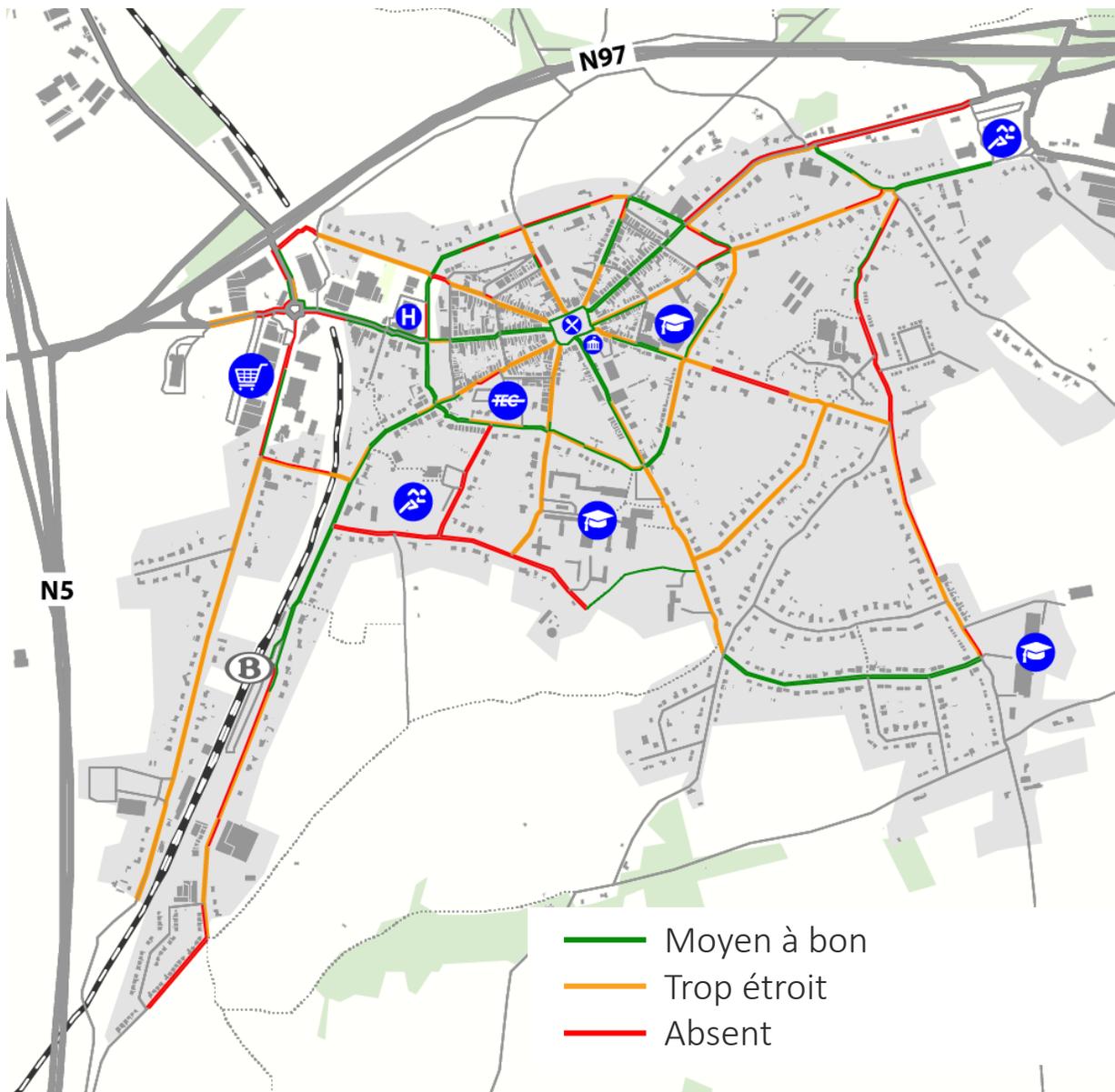
# Analyse du centre de Philippeville



Une analyse a été menée sur l'état des trottoirs pour le réseau piéton structurant du centre de Philippeville :

- La majorité des voiries du réseau piétons structurant sont équipées de trottoirs
- La qualité des trottoirs est souvent insatisfaisante car trop étroits
- Le stationnement des véhicules impacte négativement la circulation des piétons

# Etat des trottoirs sur le réseau piéton structurant



**Bon**, amélioration à la marge possible



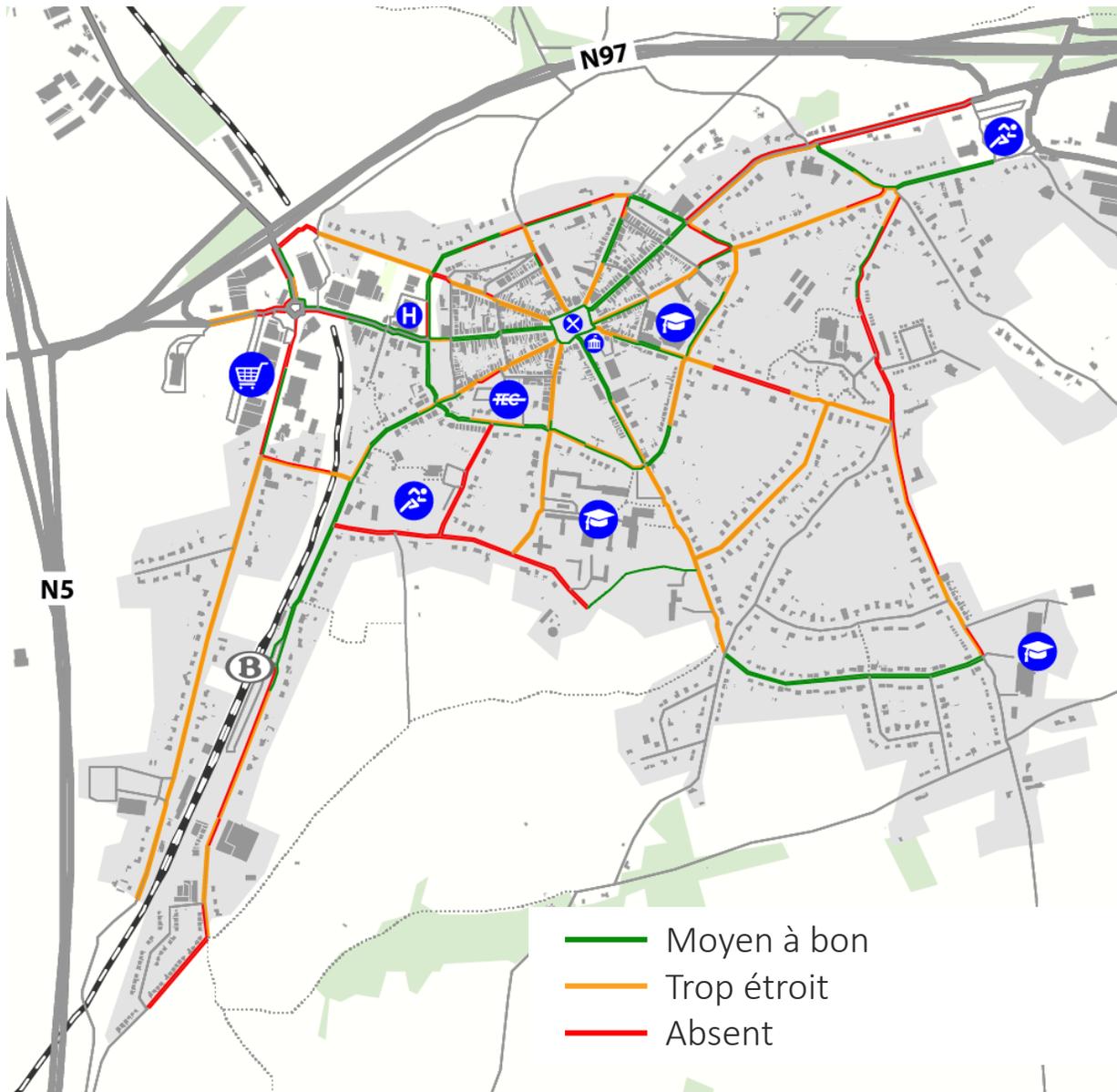
Rue du Moulin

**Moyen**, contexte demandant > 120cm



Rue de France

# Etat des trottoirs sur le réseau piéton structurant



## Trop étroit

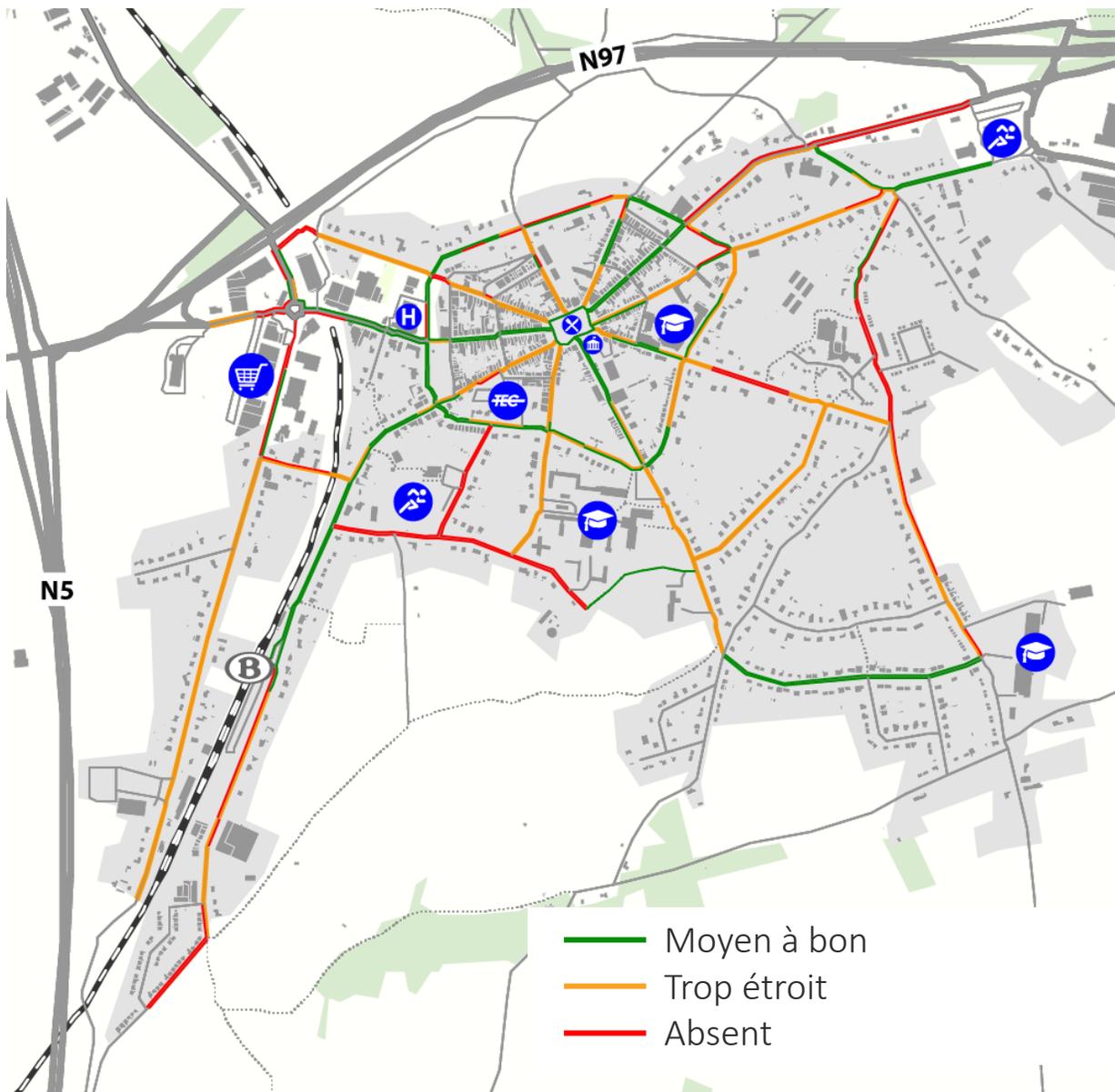


Rue de l'Arsenal



Rue du Moulin

# Etat des trottoirs sur le réseau piéton structurant



Absent

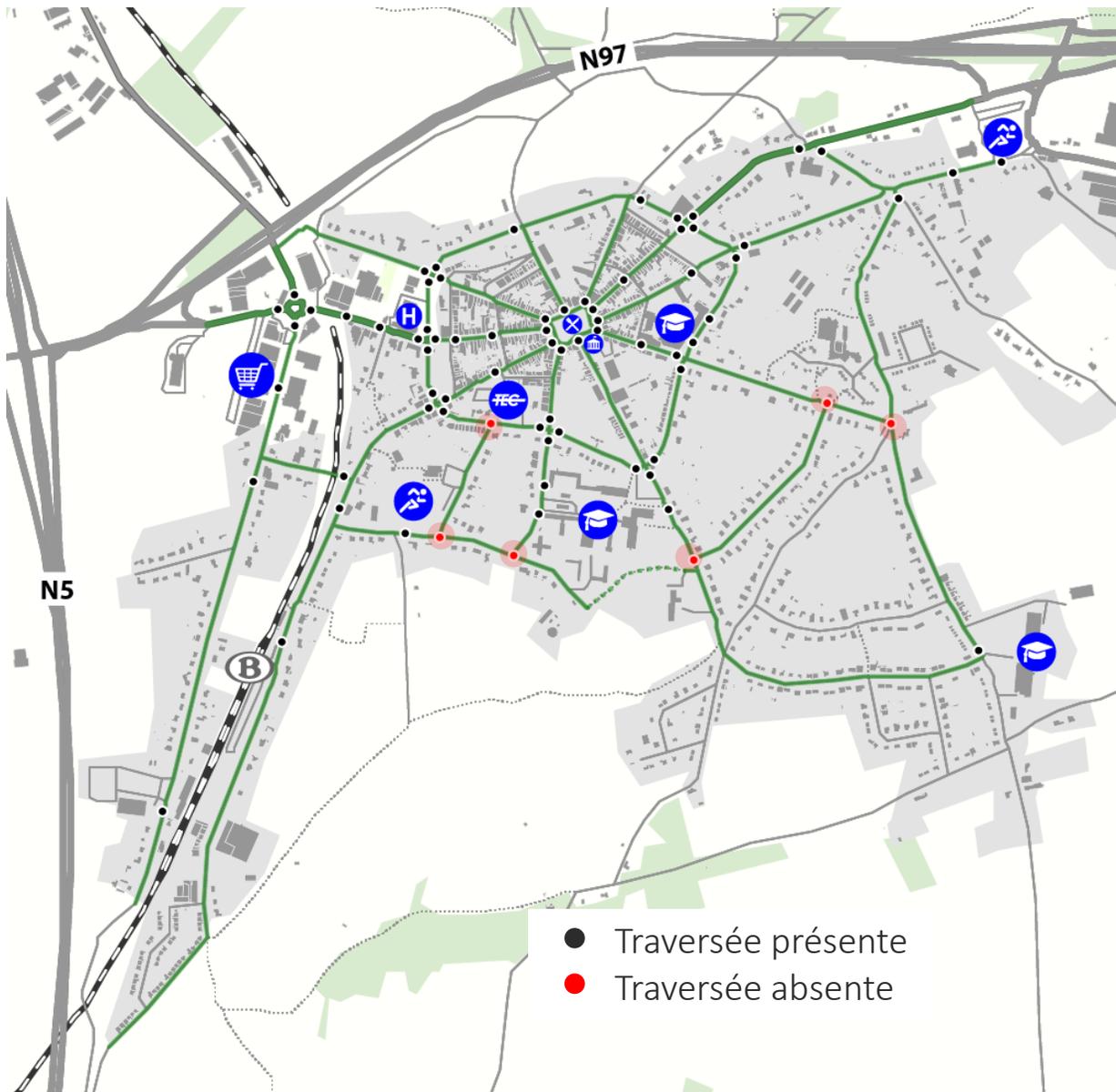


*Rue de l'Église Saint-Philippe*



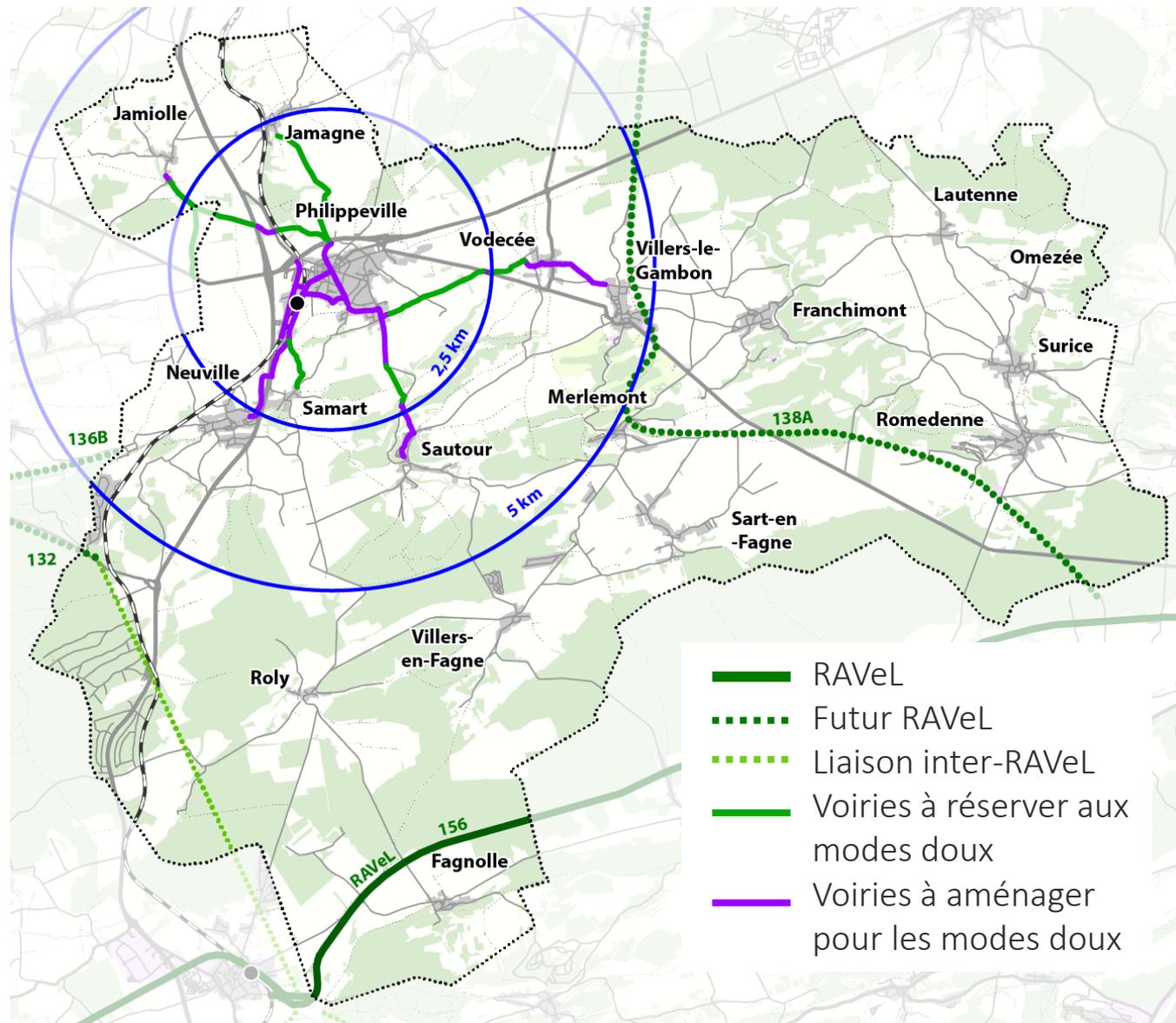
*Rue de la Balance*

# Traversées piétonnes



- ⬠ La plupart des carrefours du réseau piétons structurant sont équipés de traversées
- ⬠ La majorité des traversées sont non conformes aux normes PMR (dalles podotactiles et abaissement bordure)

# Réseau cyclable



## Éléments clés :

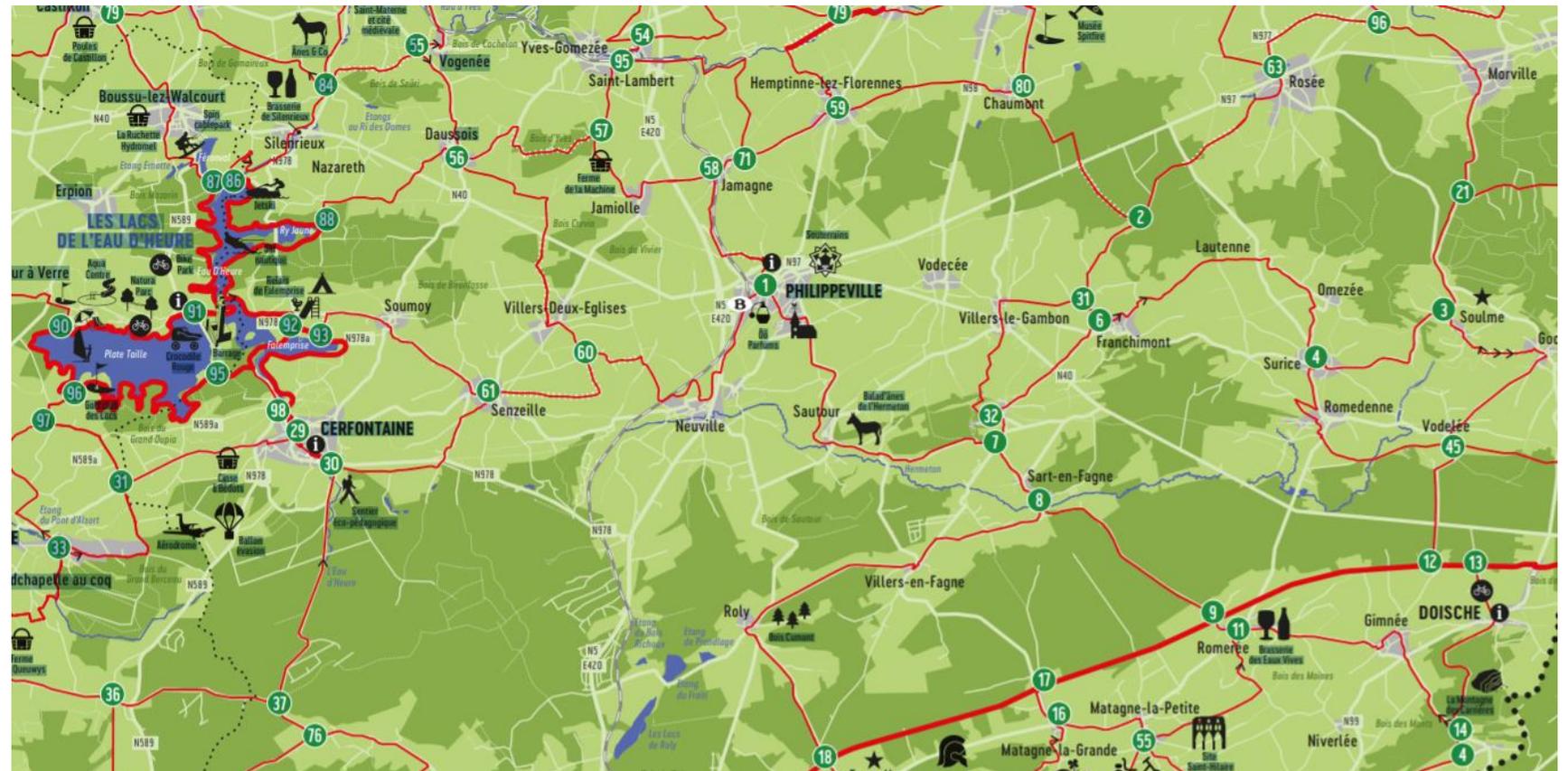
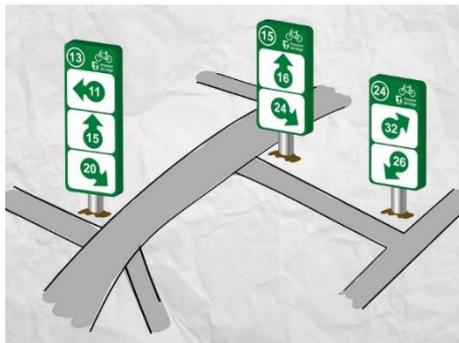
- 60% de la population (~5.800 habitants) réside à moins de 5 km du centre
- 8 villages sont à connecter au centre en priorité
- Des liaisons sécurées et directes sont à développer, pour viser un public large (scolaire, etc).
- Ossature du réseau grâce aux RAVeL :
  - RAVeL 156 est existant
  - RAVeL 138A comme potentiel

# Réseau Points Noeud

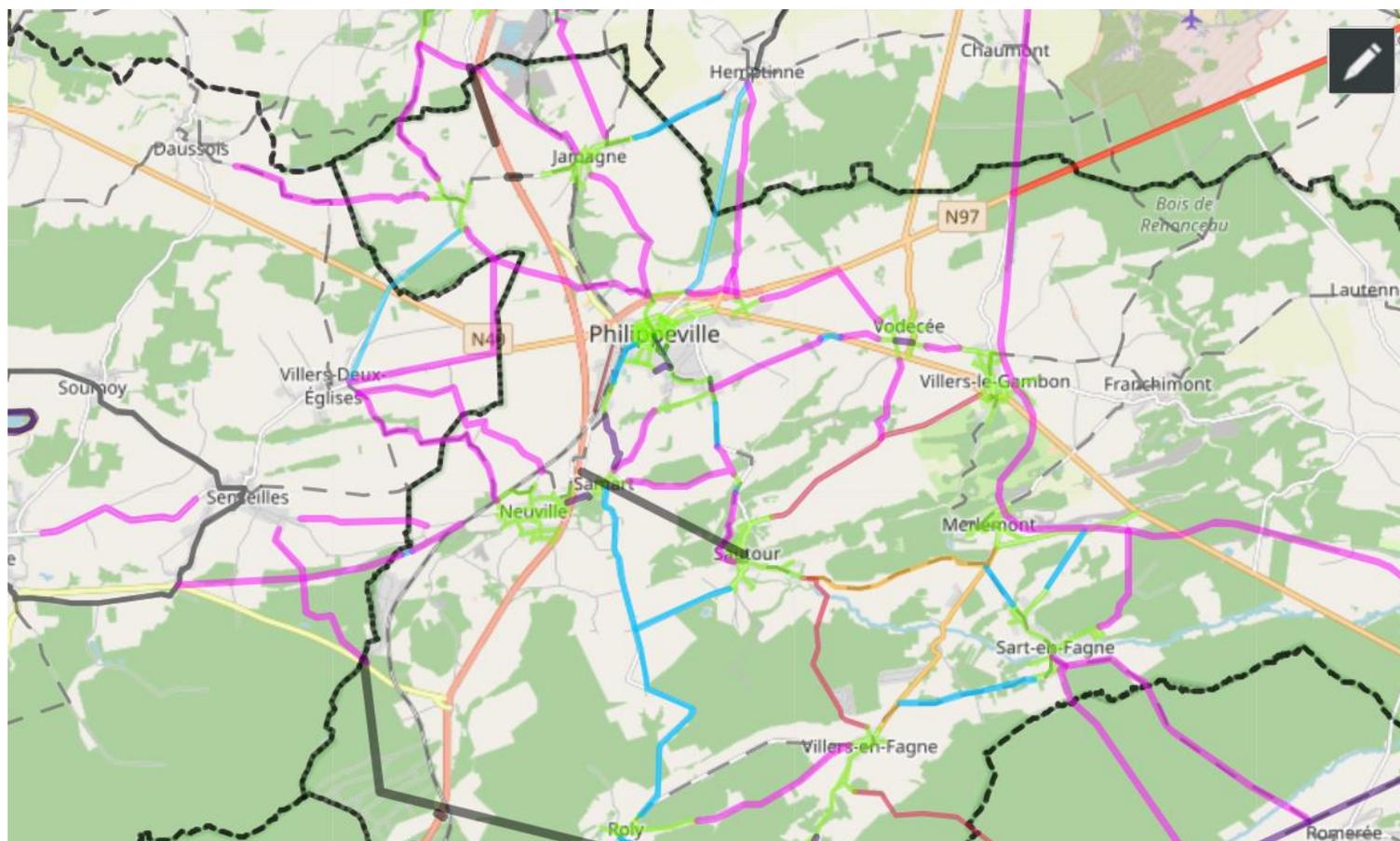
Un réseau à points-noeuds est constitué d'un maillage dense de voiries qui se croisent à des points-noeuds (carrefours numérotés). Sur le terrain, à chaque carrefour, une balise vous indique le numéro du carrefour et les directions possibles vers les numéros suivants. L'utilisateur définit lui-même son parcours en fonction de la longueur souhaitée, en boucle ou en ligne, en notant la succession de numéros qu'il veut suivre

## Réseau 1000 Bornes à vélo

- Depuis Chimay au Sud de Charleroi (Gerpennes) en passant par Philippeville et les Lacs de l'Eau d'Heure
- il emprunte majoritairement des RAVeL, des voies lentes et des routes peu fréquentées



# Propositions du Gracq



À propos Fermer

### PCM Philippeville - souhaits cyclables GRACQ

Filtrer...

- Déviation Trafic automobile
- Chemin réservé (existant)
- Chemin réservé (manquant)
- Piste cyclable suggérée (manquant)
- Piste cyclable marquée (manquant)
- Zone 30 existante
- Zone 30 manquante

Une antenne locale du Gracq (Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens) a élaboré un plan avec des propositions de liaisons cyclables pour le territoire de Philippeville.

# Modes actifs - Enjeux

## Enjeux prioritaires

### Piéton – centre ville

- Audit des cheminements piétons (trottoirs et traversées)
- Définir un réseau structurant pour le centre de Philippeville
- Identification des espaces à valoriser

### Piéton - villages

- Cheminements qualitatifs autour des pôles (écoles, administrations)
- Rabattement vers les arrêts TC principaux
- Identification des points noirs

### Vélo

- Définition d'un réseau cyclable structurant pragmatique pour les déplacements quotidiens (accessibilité des pôles principaux)
- Favoriser l'intermodalité Vélo/Bus, Vélo/Train
- Mise en place d'une politique globale vélo (stationnement, communication,...)
- Evaluation de la potentialité de liaisons à vocation touristique

## Plan d'actions

**Module : Schéma multimodal du centre**

**Module : Audit sécurité routière**

**Module : Réseau cyclable**

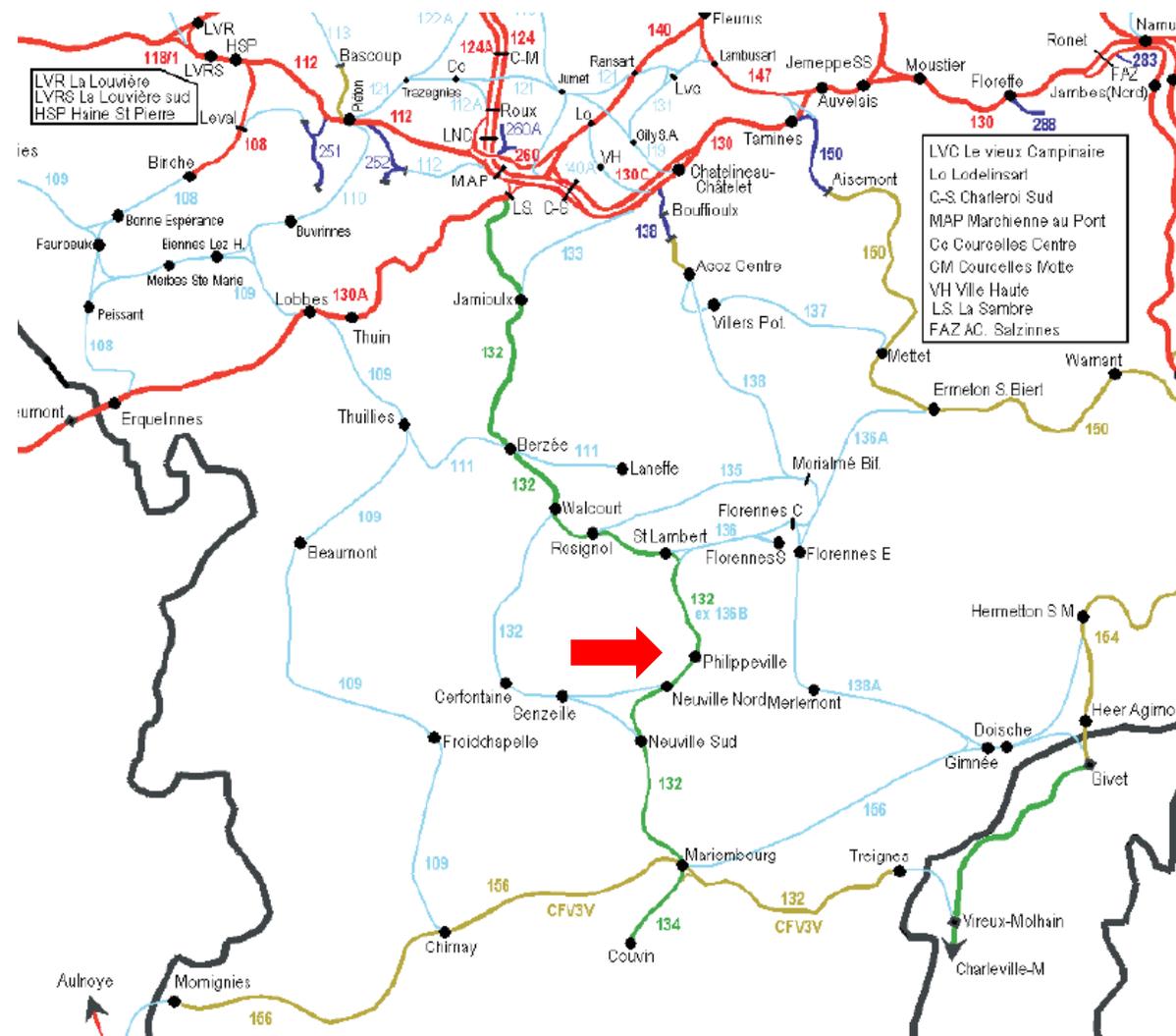
**Transport en commun**

# Réseau ferroviaire

## Situation existante

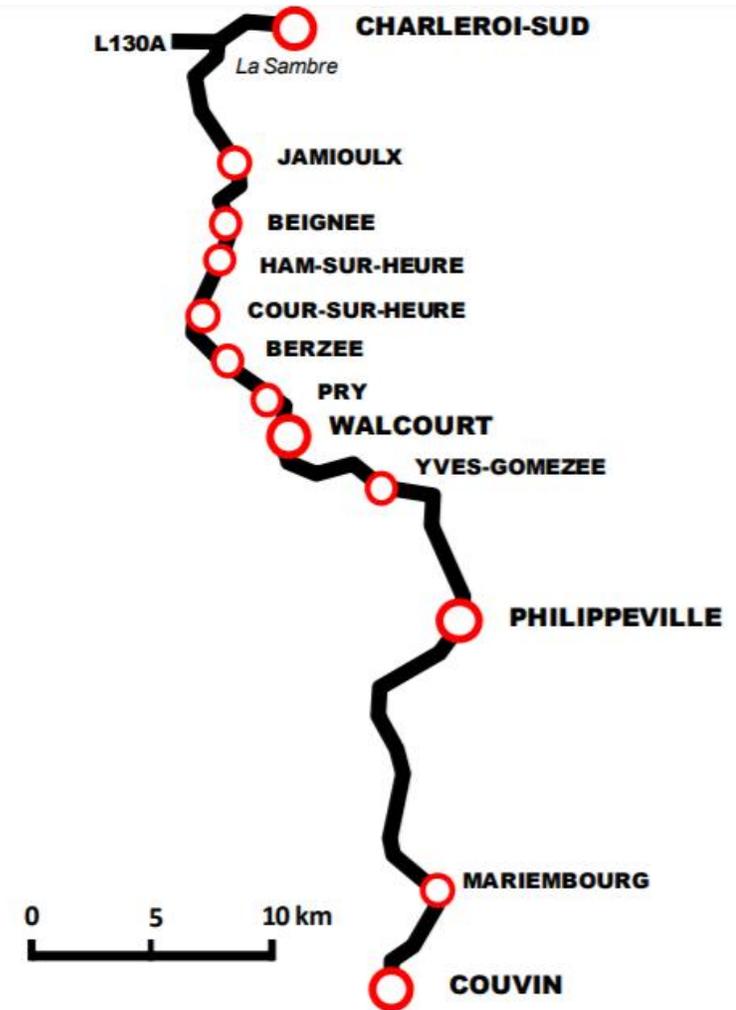
La commune est traversée par la ligne ferroviaire n°132 (Charleroi-Mariembourg) qui rejoint la ligne 134 entre Mariembourg et Couvin.

- Cet axe, en cul-de-sac du côté sud, est raccordé à Charleroi à l'axe est-ouest de la « dorsale wallonne », à la ligne Charleroi-Bruxelles-Anvers ainsi qu'à d'autres lignes du réseau. Cette ligne gérée par Infrabel est destinée tant au transport de voyageurs que de marchandises.
- La ligne 132 est à double voie entre Charleroi-sud et Walcourt. Elle partage toutefois l'infrastructure de la ligne 130A « Charleroi – Erquelinnes » sur un court tronçon entre Charleroi-sud et Marchienne-au-Pont. Par ailleurs, la circulation s'effectue à voie unique sur un court tronçon dans le tunnel de Jamioulx.
- Au sud de Walcourt, la ligne est à voie unique avec possibilités de croisement à Philippeville, et Mariembourg



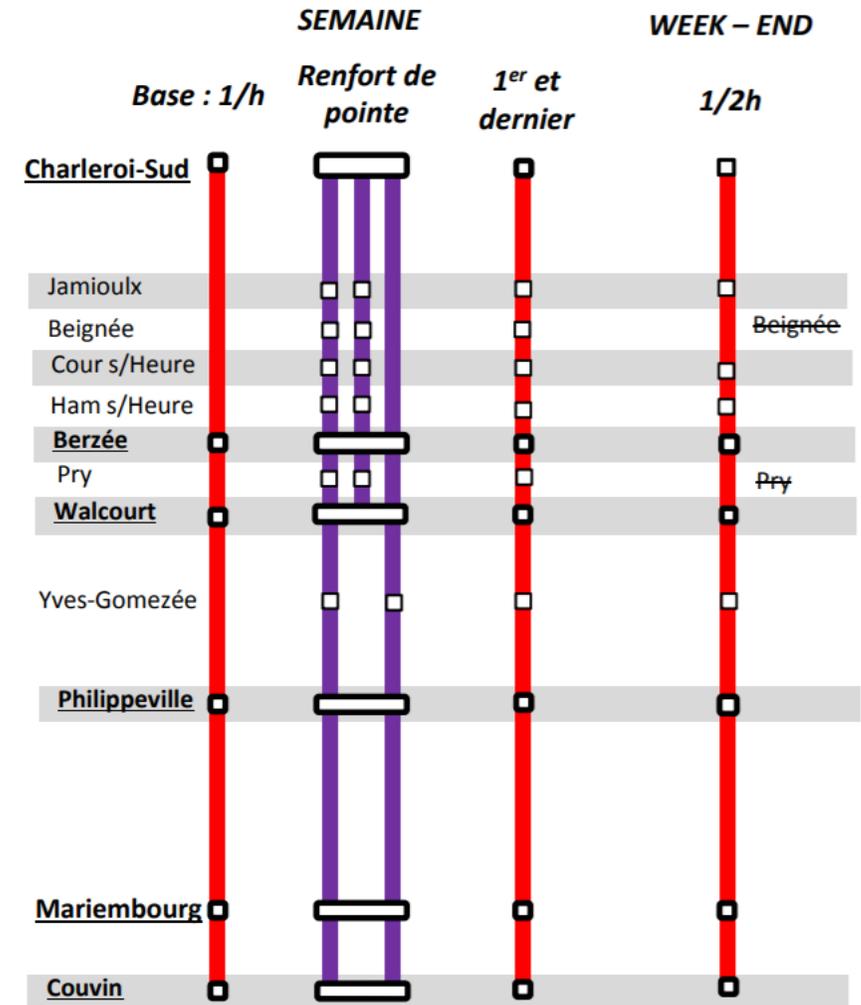
# Réseau ferroviaire

- La ligne 132 a fait l'objet d'une modernisation en 2002 notamment pour augmenter la vitesse de référence à 120 km/h là où c'était possible. Il existe cependant plusieurs zones où la vitesse maximale est inférieure en raison de courbes (à Jamioulx, Berzée, Yves- Gomezée, etc...)
- Des travaux étaient programmés notamment à Jamioulx (mise à double voies du tunnel), à Walcourt (augmentation de la vitesse au départ de la gare en direction de Philippeville) et à Mariembourg (renouvellement des voies et appareils de voie, ce qui permettra une augmentation de la vitesse d'entrée / sortie en gare).
- La ligne est également empruntée par un trafic marchandise (Solvay) en provenance de la carrière des Petons à Yves Gomezée (1 à 2 trains/jour). A proximité, l'ouverture programmée de la carrière d'Hemptinne (Carmeuse) va également contribuer à augmenter ce segment du trafic.



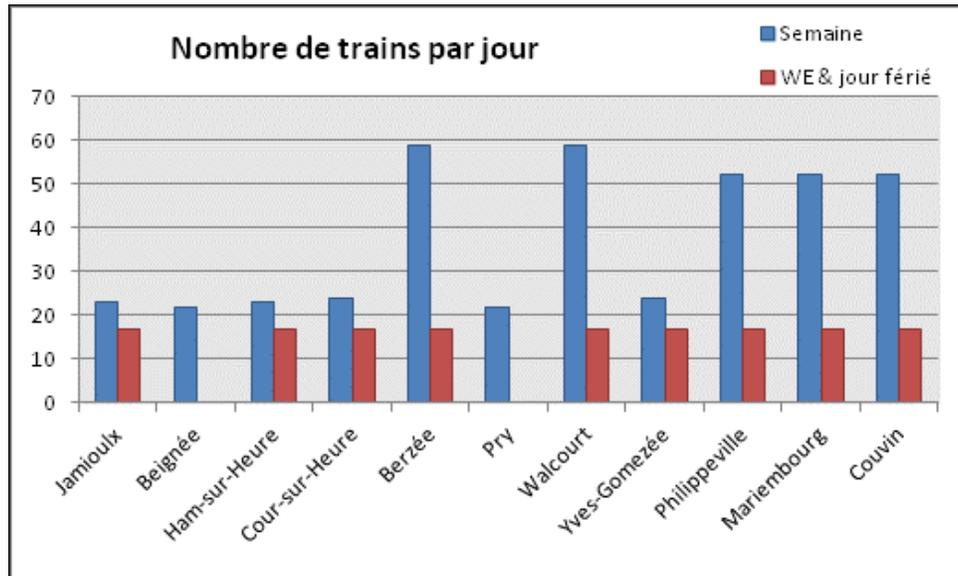
# Réseau ferroviaire - Offre

- La ligne 132 est particulière car :
  - L'offre est constituée d'un panachage entre des trains omnibus (L), de trains IC et des trains circulant aux heures de pointe (P).
  - Ces trains ne sont pas cadencés, en raison des fortes contraintes d'infrastructures. Les horaires ne sont donc pas non plus « symétriques », ç-à-d qu'une correspondance qui fonctionne dans un sens ne fonctionne pas nécessairement dans l'autre sens.
- Les conséquences sont les suivantes :
  - L'offre est relativement peu « lisible » pour l'utilisateur
  - Les temps de parcours sont variables d'un train à l'autre ;
  - La qualité des correspondances à Charleroi-sud est très variable
- Les correspondances sont :
  - Optimisées vers Namur (IC), Bruxelles (IC), Ottignies (L) et la Louvière (L)
  - Longues vers Liège (IC), Mons (IC), Tamines (L)

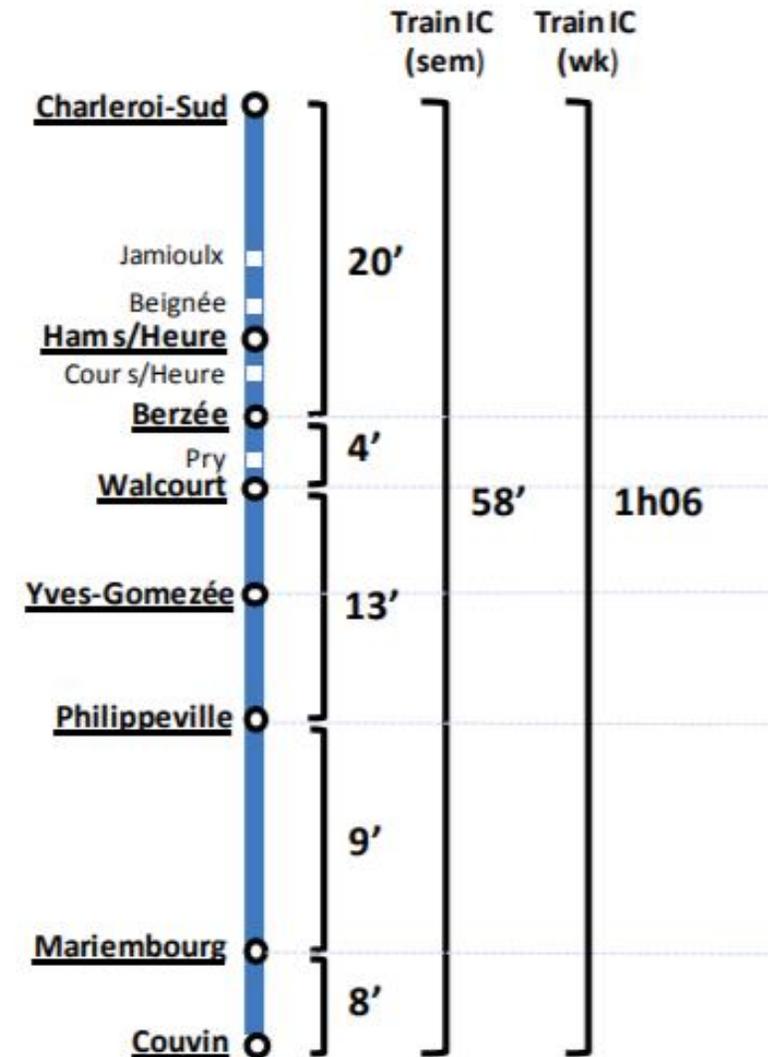


# Réseau ferroviaire - Offre

- En semaine, Berzée et Walcourt sont les deux gares les mieux desservies avec 59 trains par jour, deux sens confondus. **Philippeville**, Mariembourg et Couvin suivent avec 52 trains par jour. Le WE et les jours fériés, l'offre est limitée à 1 train toutes les deux heures

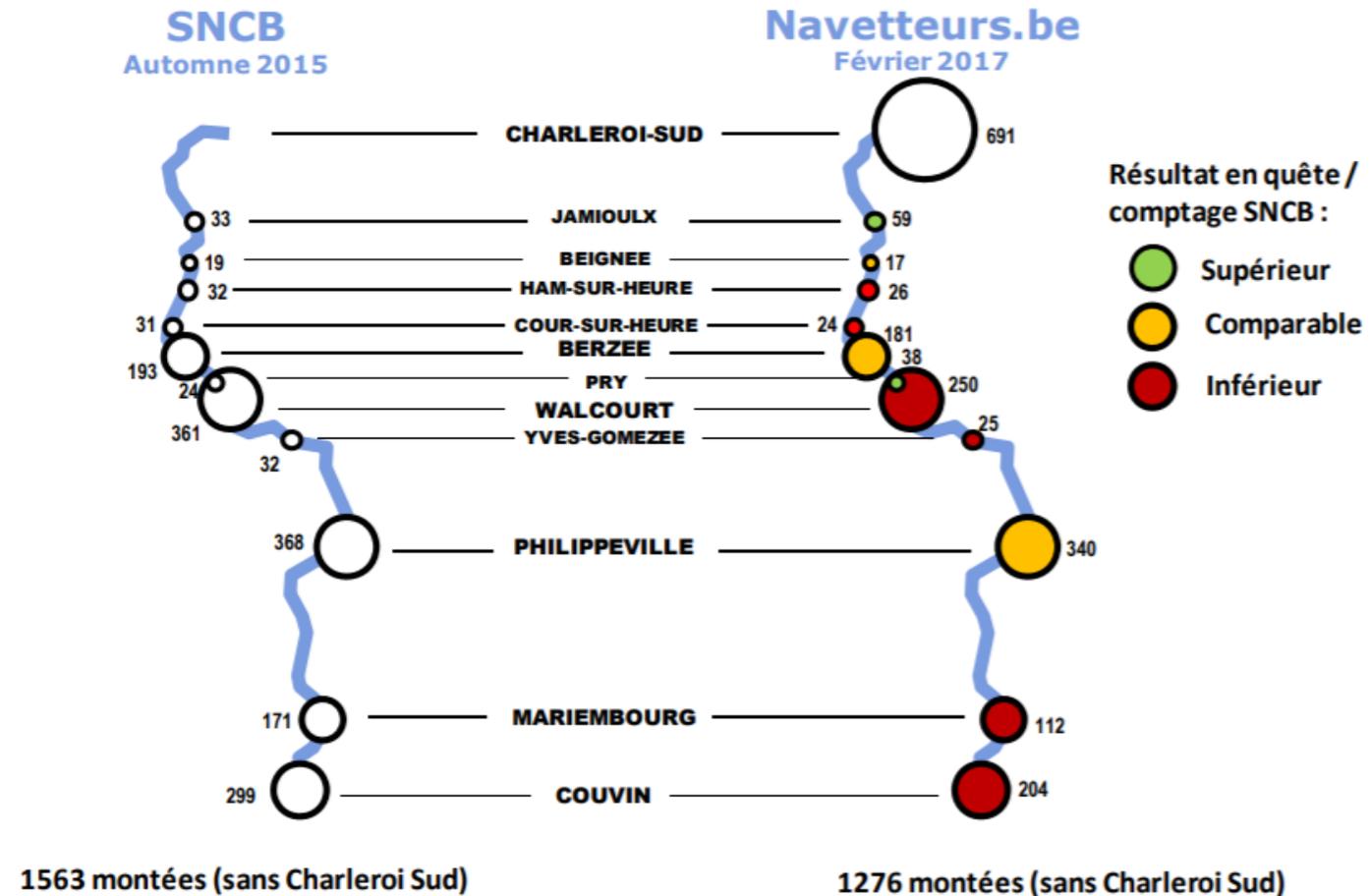


- Le temps de parcours le plus rapide à l'heure actuelle entre Couvin et Charleroi est de 58 minutes la semaine et 1h06 le we



# Réseau ferroviaire - Demande

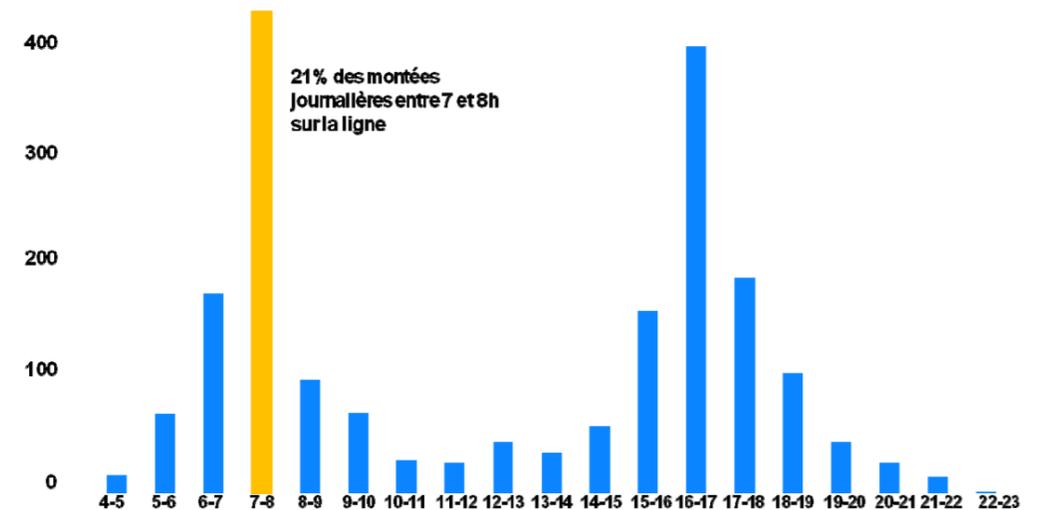
- Philippeville est la gare la plus fréquentée de la ligne, suivie de Couvin et Walcourt
  - Baisse continue de la fréquentation en semaine observée sur la ligne depuis 2011 mais stabilité par contre au niveau de Philippeville : 368 (SNCB 2015), 340 (Navetteurs.be 2017), 372 (Mobilesem 2017)
  - Fréquentation le WE à Philippeville : 61 le samedi et 62 le dimanche (2017)
- La fréquentation est principalement scolaire (environ 2/3), les travailleurs représentant en grande partie le solde
- Les autres motifs de déplacement sont assez peu représentés. La ligne ferroviaire joue cependant un rôle pour les déplacements de loisir (camp scout, etc.), essentiellement le WE et en période estivale.



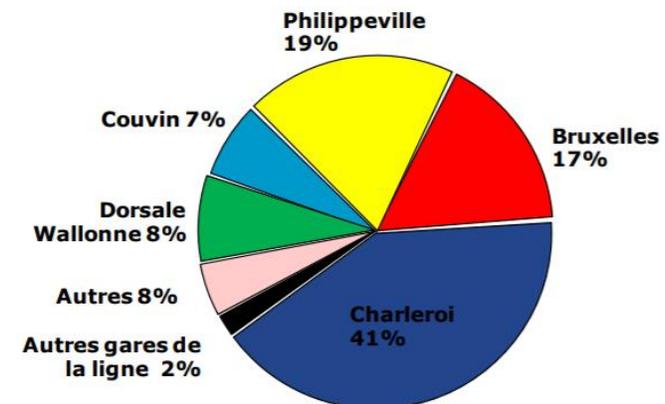
# Réseau ferroviaire - Demande

- Les flux sont concentrés sur les heures de pointe. Plus de 20% des flux journaliers ont lieu entre 7h et 8h et de même entre 16 et 17h. En dehors de ces pointes, la ligne est peu fréquentée ce qui s'explique, entre autres, par l'absence de trains dans certains points d'arrêt
- Les destinations (HPM : heure de pointe du matin) sont illustrées sur le graphique. Charleroi reste la principale destination des personnes suivi de Philippeville avec son pôle scolaire d'importance. On estime que 30% des personnes effectuent une correspondance à Charleroi principalement à destination de Bruxelles
- Les flux pendulaires principaux sur la ligne par ordre décroissant d'importance :
  - vers Charleroi et Bruxelles le matin et inversement le soir
  - le flux d'étudiants vers Philippeville en provenance du Nord de la ligne et depuis Philippeville en fin d'après-midi
  - le flux d'étudiants vers Philippeville en provenance de la commune de Couvin et inversement en fin d'après-midi

Montées par heure sur la ligne



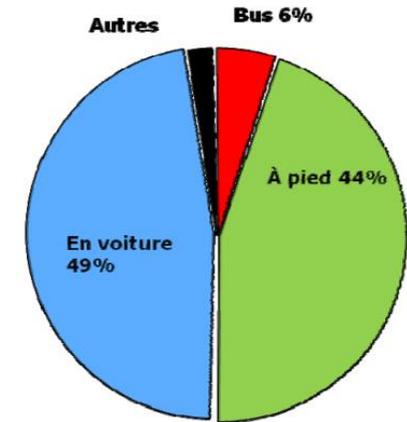
Destinations en HPM



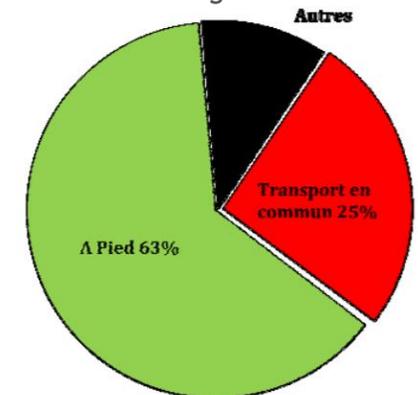
# Réseau ferroviaire - Intermodalité

- Enquête 2017 sur le mode de transport utilisé pour rejoindre les gares sur la ligne 132 à l'heure de pointe du matin → Les personnes viennent en voiture (stationnement ou dépose minute) ou à pied à part quasi égale.
- A Philippeville, nous pouvons constater 2 comportements distincts:
  - Les personnes prenant le train à l'heure de pointe du matin sont plus majoritairement des travailleurs. L'usage de la voiture est donc plus élevée et parcourent généralement de plus grandes distances que les scolaires
  - Par contre les nombreuses montées de la fin de l'après midi sont liés aux flux scolaires et sont donc majoritairement des flux piétons
- L'utilisation très faible du bus et quasiment inexistante du vélo se confirme pour la gare de Philippeville et s'explique
  - La gare de bus est située à 550 m de la gare dans le centre- ville et 1 seule ligne (136d) fait le détour jusqu'à la gare => les fréquences, la distance, le manque de lisibilité n'encouragent pas une intermodalité bus/train
  - De même, le peu d'infrastructure vélo et de politique cyclable ne permet pas actuellement de développer cette intermodalité

*Mode de transport utilisé par les personnes interrogées pour se rendre à la gare*



*Mode de transport utilisé à destination par les personnes interrogées*



# Réseau ferroviaire – La gare

La gare de Philippeville un points d'arrêt non gardés (PANG) où les aménagements restent très sommaires. L'accès aux trains reste difficile pour toute personne vu les quais non adaptés, d'autant plus pour des personnes à mobilité réduite ou tout simplement encombrées par des bagages.

➔ La prise en charge des PMR n'est pas possible dans les PANG's et ne peut se faire que dans une des 114 gares « PMR » avec une réservation effectuée 24 heures avant le départ (la plus proche est Mariembourg)



## Equipements

- ✓ 3 grands espaces de parking (+ 100 places)
- ✓ Accès piétons de plain-pied depuis la rue et le parking
- ✓ Parkings vélo couvert (~10 places)
- ✓ 1 place PMR
- Pas de signalétique
- Pas de panneau dynamique
- Quais non surélevés
- Salle d'attente fermée



# Réseau ferroviaire – Enjeux

## Enjeux prioritaires

### Accessibilité

- Valoriser les cheminements cyclo-piétons
- Signalétique performante
- Implantation de la gare TEC comme scénario à envisager

### Pôle de transport

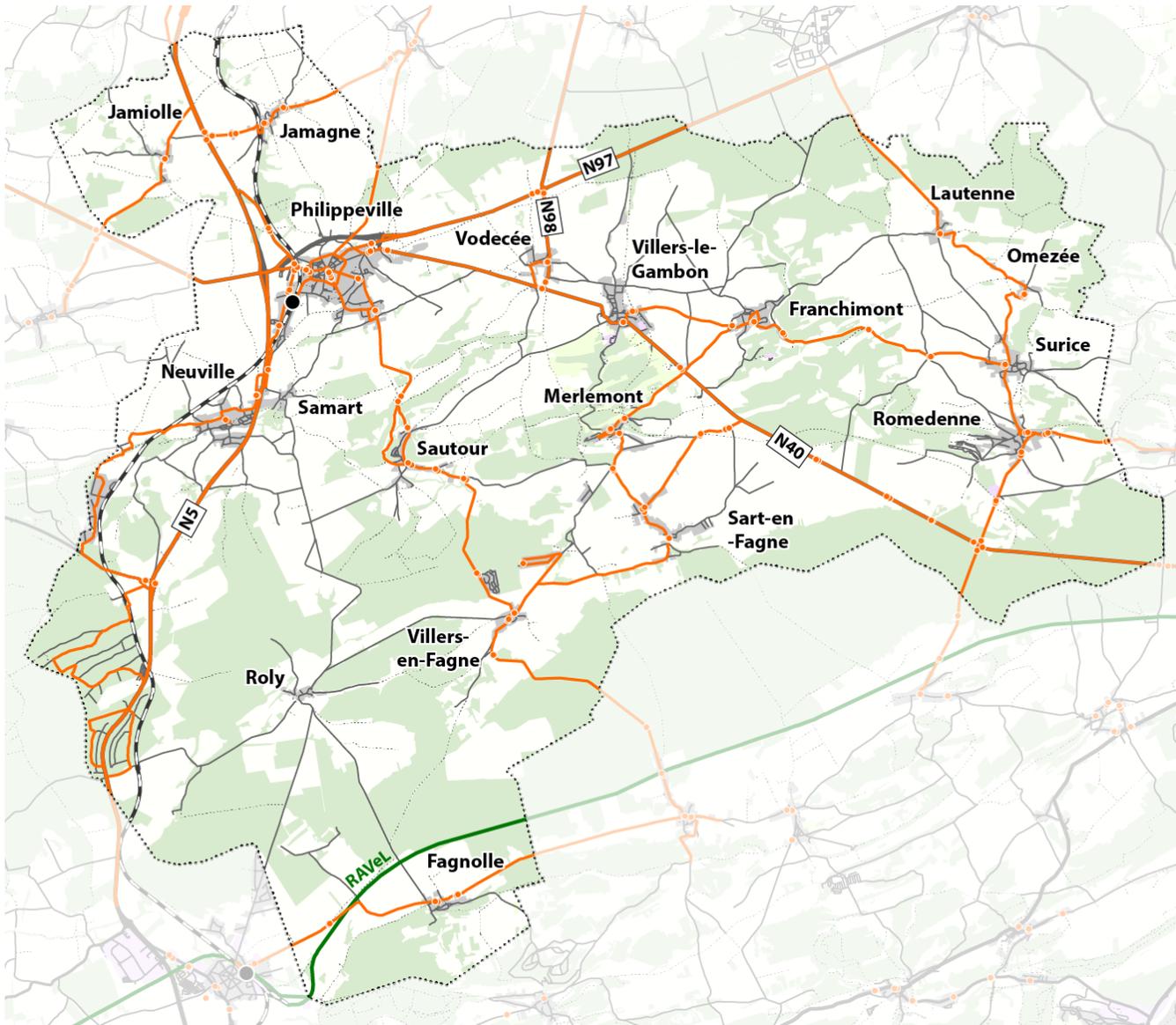
- Garantir au minima la fréquence actuelle des trains
- Meilleure complémentarité à envisager avec le TEC et notamment avec la ligne E86 (Proposition SESSAM)
- Gestion du stationnement voiture et vélo
- Amélioration des conditions d'accueil et d'utilisation de la gare
- Implantation de nouveaux services mobilités
- Favoriser l'intermodalité
- Création d'un mobipôle innovant dans l'Entre-Sambre-et-Meuse

## Plan d'actions

Module : Schéma multimodal du centre

Module : Mobipôle de la gare

# Réseau bus – Offre TEC



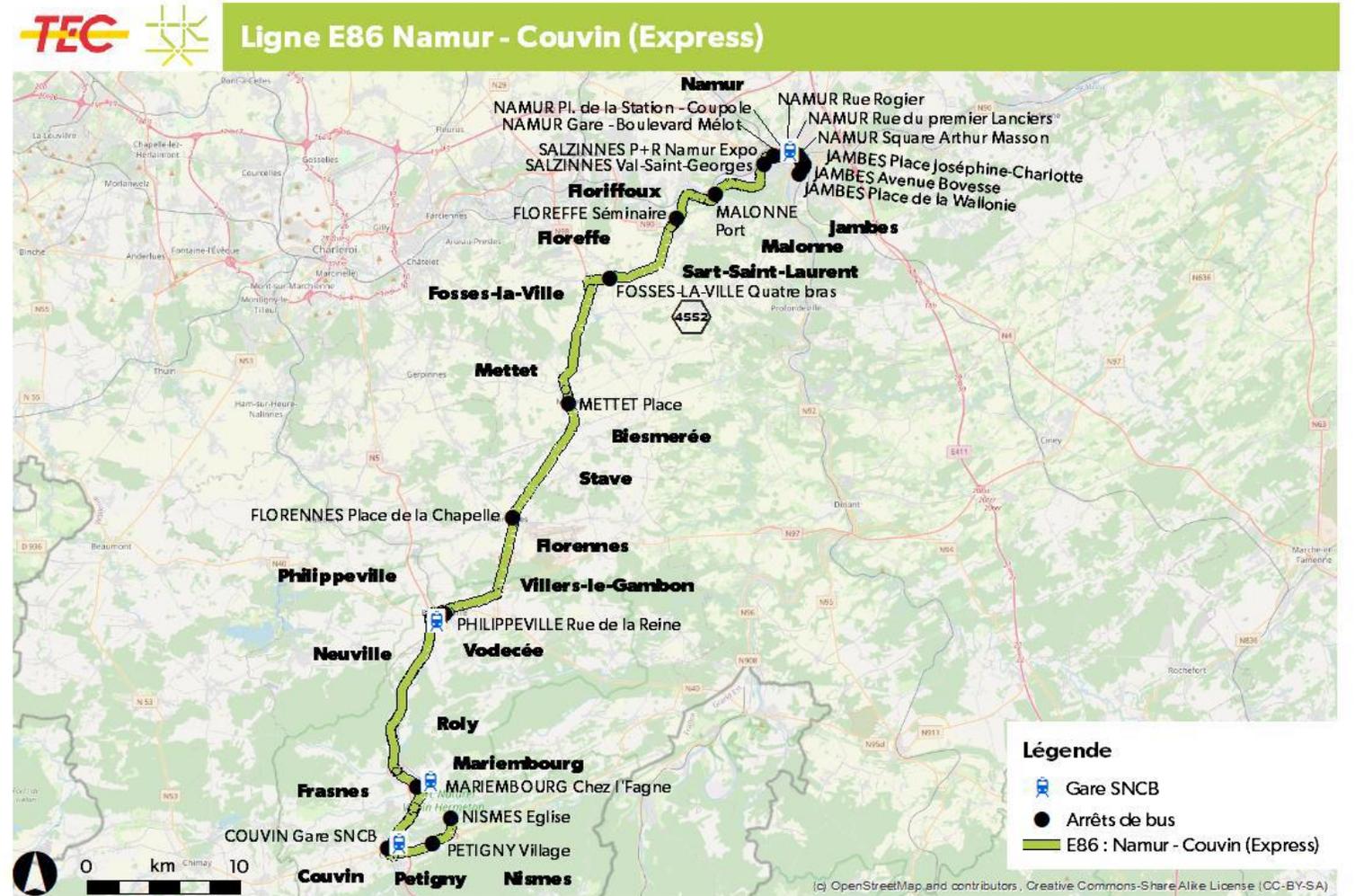
Réseau qui dessert actuellement la quasi intégralité des villages de l'entité

- **56 (E86) NAMUR - COUVIN (Express)**
- **132a WALCOURT - CERFONTAINE – PHILIPPEVILLE**
- **136d FLORENNES - PHILIPPEVILLE – RANCE**
- **138a FLORENNES – DOISCHE**
- **156b MARIEMBOURG - HEER-AGIMONT**
- **451 CHARLEROI - PHILIPPEVILLE – COUVIN**
- **452 PHILIPPEVILLE - MATAGNE-LA-GRANDE**
- **453 PHILIPPEVILLE - HEER-AGIMONT**
- **561 PHILIPPEVILLE - WALCOURT - THY-LE-CHÂTEAU**

# Réseau bus – Offre

56 NAMUR - COUVIN (Express) →  
renumérotation E86 Namur – Couvin

- Cette ligne est cadencée à l'heure, et à la demi-heure aux heures de pointe
- 17 bus/jour
- +1h de trajet
- Projet de renforcement de la fréquence en heures de pointe semaine entre Philippeville et Namur

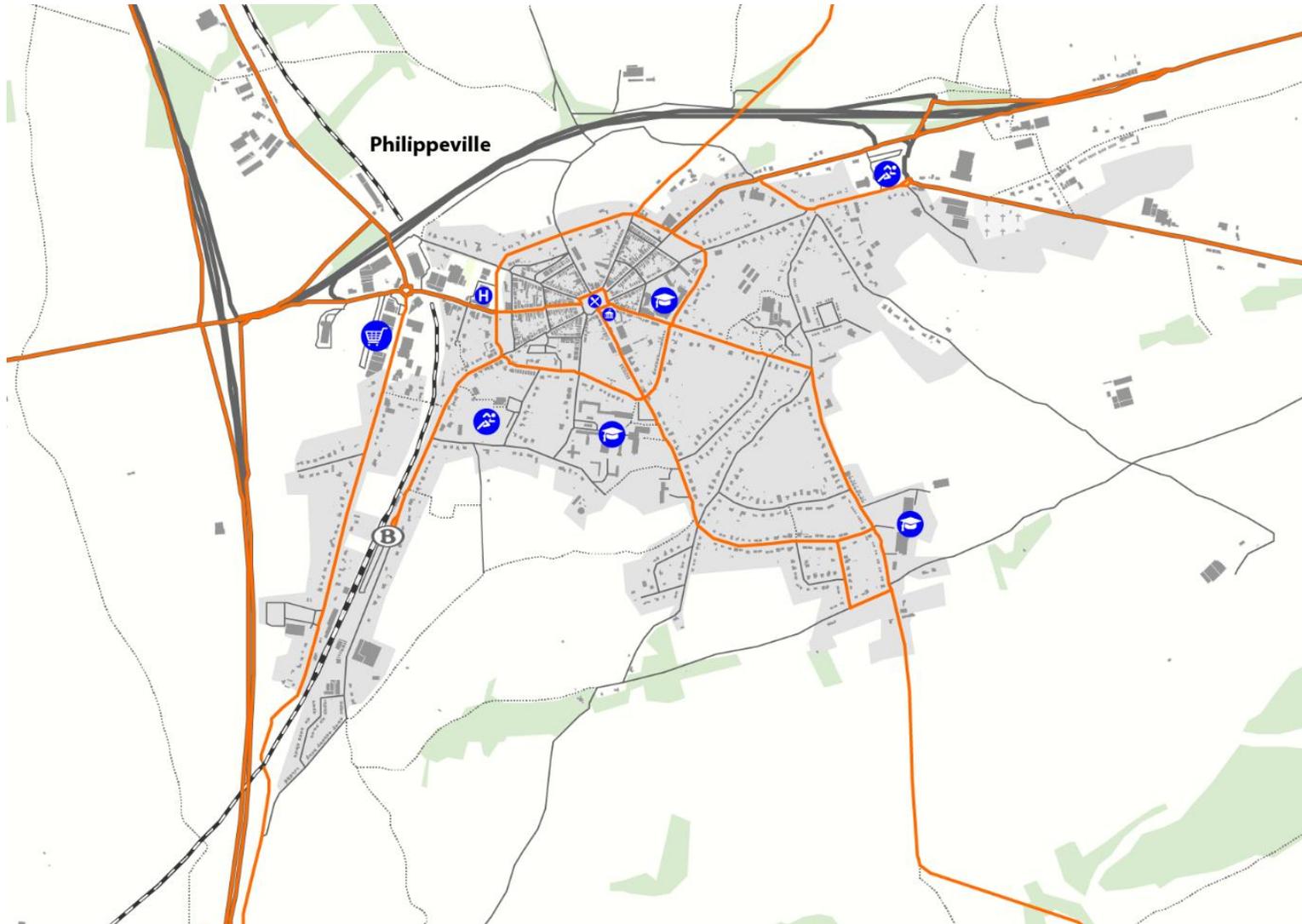


Valable à partir du 1/10/2020

# Réseau bus – Offre

- 1 ligne structurante → Ligne 451 CHARLEROI - PHILIPPEVILLE – COUVIN
  - Ligne nord-sud cadencée : 28 Bus/jour
  - Ligne qui emprunte le corridor de la N5 mais offre un temps de parcours peu compétitifs avec la congestion routière de la RN°5
  
- De nombreuses lignes dites « à vocation scolaire » : passage de bus matin et soir aux heures d'école, parfois sur l'heure du midi, avec de nombreuses variantes selon les jours
  - 132a WALCOURT - CERFONTAINE – PHILIPPEVILLE
  - 136d FLORENNES - PHILIPPEVILLE – RANCE
  - 138a FLORENNES – DOISCHE
  - 156b MARIEMBOURG - HEER-AGIMONT
  - 452 PHILIPPEVILLE - MATAGNE-LA-GRANDE
  - 453 PHILIPPEVILLE - HEER-AGIMONT
  - 561 PHILIPPEVILLE - WALCOURT - THY-LE-CHÂTEAU
  
- En conclusion :
  - 2 lignes structurantes cadencées pour rejoindre Charleroi et Namur
  - Des lignes principalement destinées au public scolaire
  - Le réseau TEC assure la desserte de tous les villages mais n'est pas suffisamment attractive que pour convaincre d'autres publics que les scolaires ou une population 'captive' ne disposant d'aucune alternative de déplacement
  - Les offres du TEC et de la SNCB sont peu articulées
  - L'offre est peu « lisible » pour l'utilisateur notamment en raison du très grand nombre de variantes

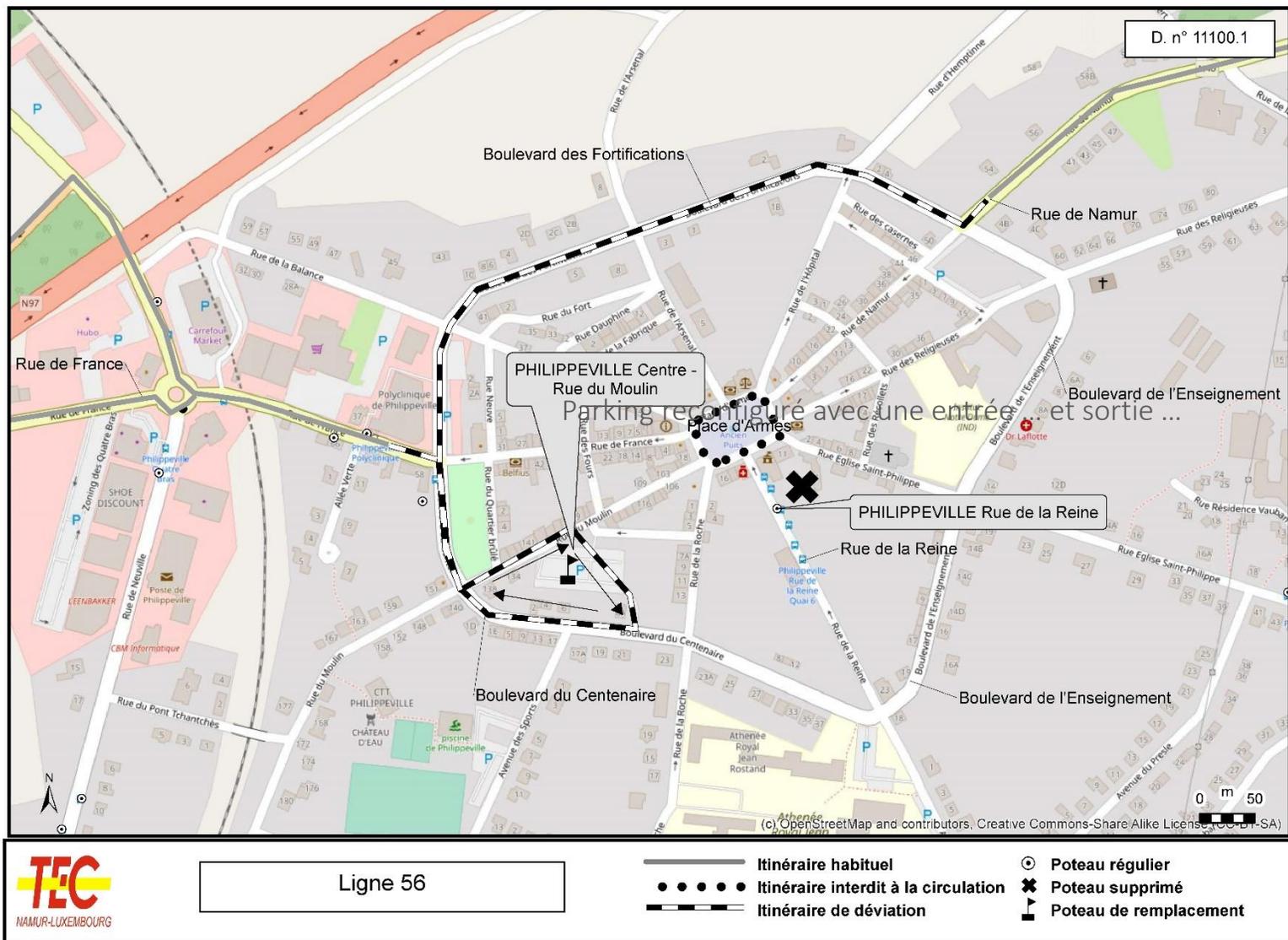
# Réseau bus – Desserte du centre



- Les anciens itinéraires rentraient dans le centre en empruntant la place d'Armes, les rues de la Reine, de l'Eglise St Philippe et de France.
- Depuis 1 an le déplacement des arrêts rue de la Reine vers le parking du Moulin et l'interdiction de passer par la place ont modifié tous les itinéraires



# Réseau bus – Desserte du centre



Les nouveaux itinéraires restent sur les boulevards qui ceignent le centre avec un accès unique vers la nouvelle gare Tec en entrant via la rue du Moulin et en sortant sur le boulevard du Centenaire.

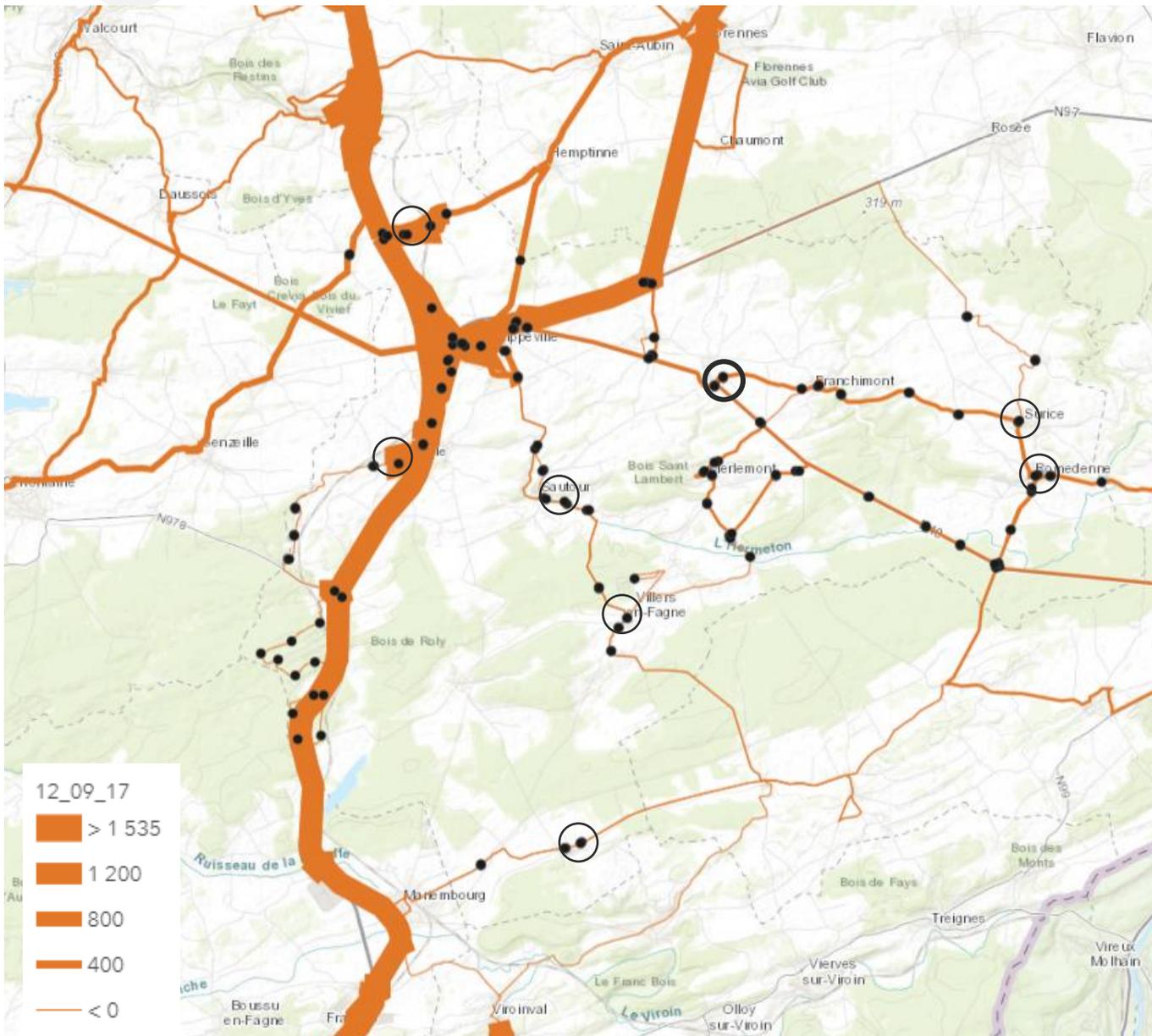
A noter que des difficultés ont également été identifiées dans la desserte du centre par le **transport scolaire** :

- la desserte de l'école rue des récollets pose problème lors de la dépose
- difficultés de circulation et de manœuvre de demi tour

# Réseau bus – Demande

## Chiffres montées aux arrêts (Septembre 2017)

- Plus de 1'000 montées par jour dans le secteur
- Dans les villages, la fréquentation journalière est faible (entre 5 à Sautour, 20 à Surice)
- Villers-le-Gambon se distingue avec plus de 100 montées/jour



# Réseau bus – Les arrêts

- Plus de 150 arrêts sur la commune
- Qualité et aménagement des arrêts très variables selon les endroits
- Des points noirs identifiés:
  - Sur la N40 (ex: Villers-le-Gambon rue de Givet dans le sens Philippeville/Romedenne)
  - Dans le cadre de la mise à gabarit de la N5, les arrêts TEC situés sur ce tronçon (Roly et Jamagne) seront supprimés.



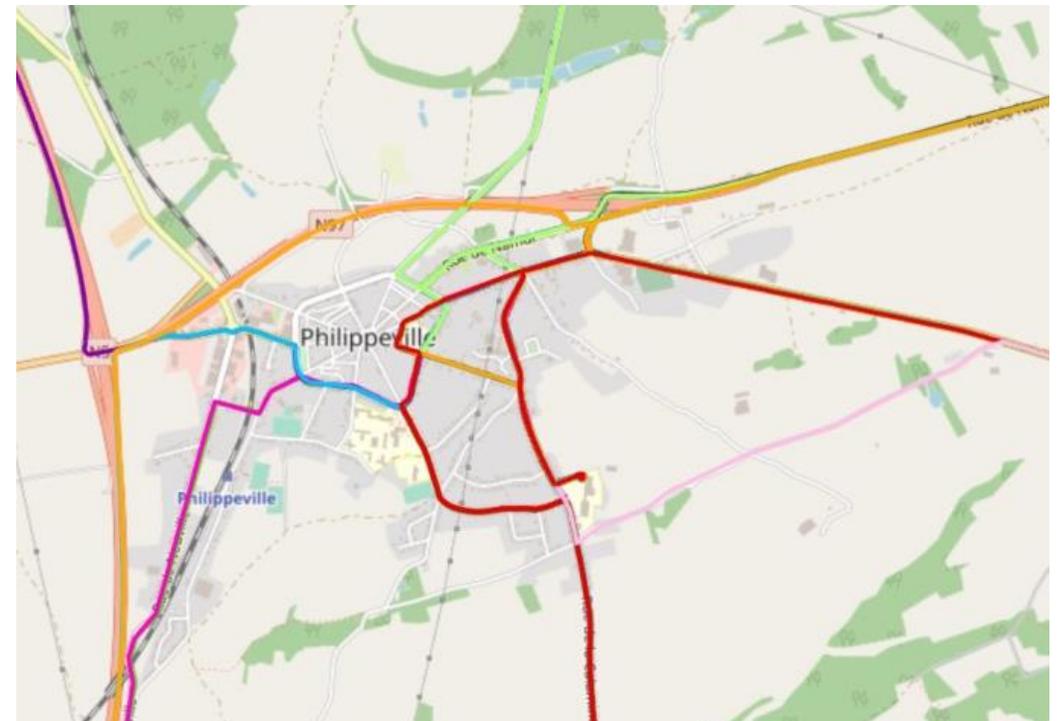
# Transport scolaire

## Le transport scolaire, c'est quoi ?

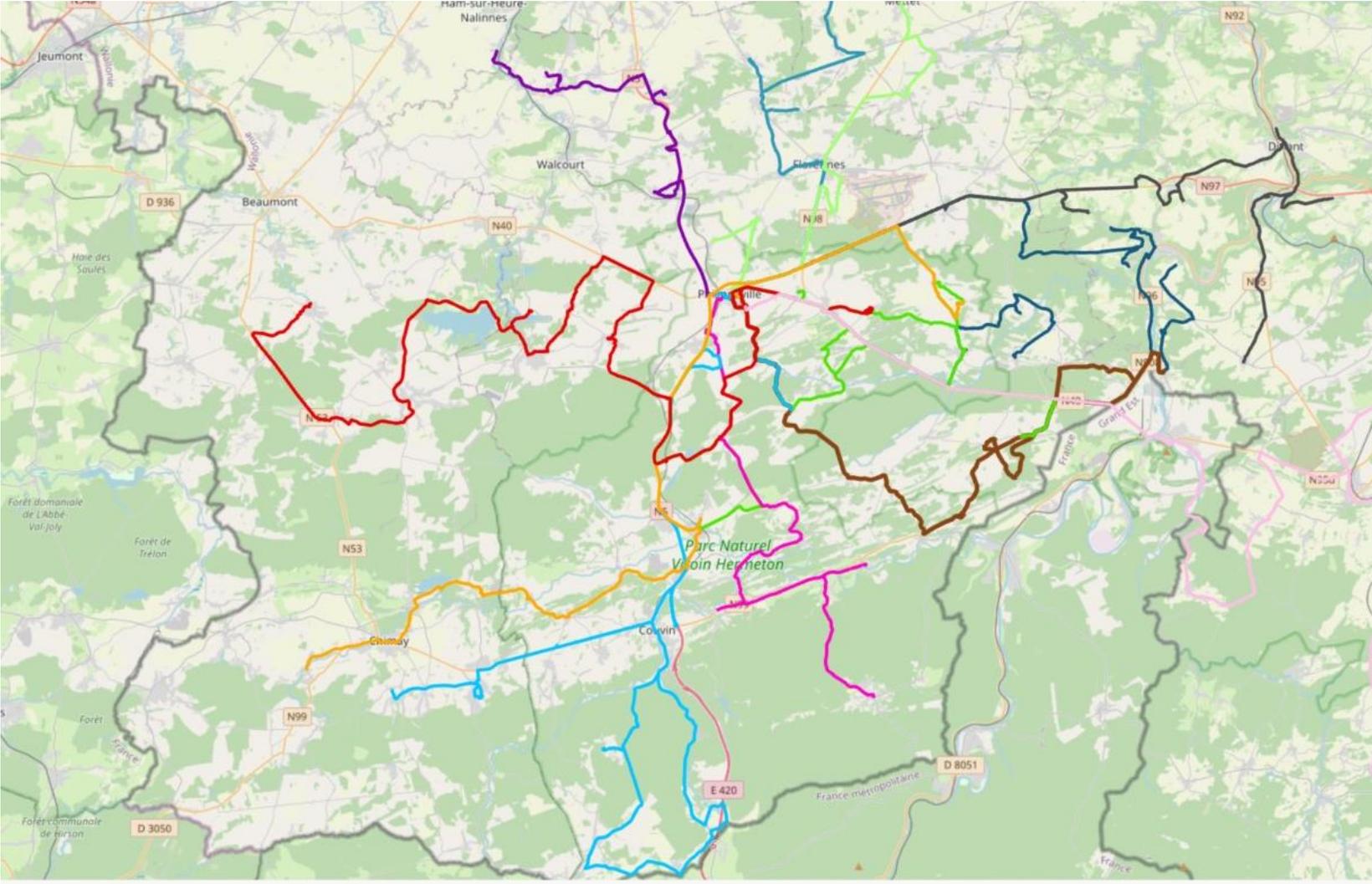
C'est un service de bus organisé par la Wallonie en vue d'assurer une offre complémentaire pour les déplacements domicile-école lorsque l'offre « classique » de bus ou de train est inexistante ou mal adaptée. Aussi appelé « ramassage scolaire », ce service répond donc à un besoin spécifique, lorsque la voiture, le bus TEC, le train ou la mobilité douce ne permettent pas de rejoindre son école. La plupart des circuits de transport scolaire prennent en charge les élèves à des points de regroupement.

- ➔ De nombreux circuits sont présents actuellement sur le territoire de Philippeville
- ➔ Ces circuits ne sont pas fixes et peuvent changer selon les besoins

## *Itinéraires actuels dans le centre*



# Transport scolaire



*Itinéraires actuels sur le territoire*

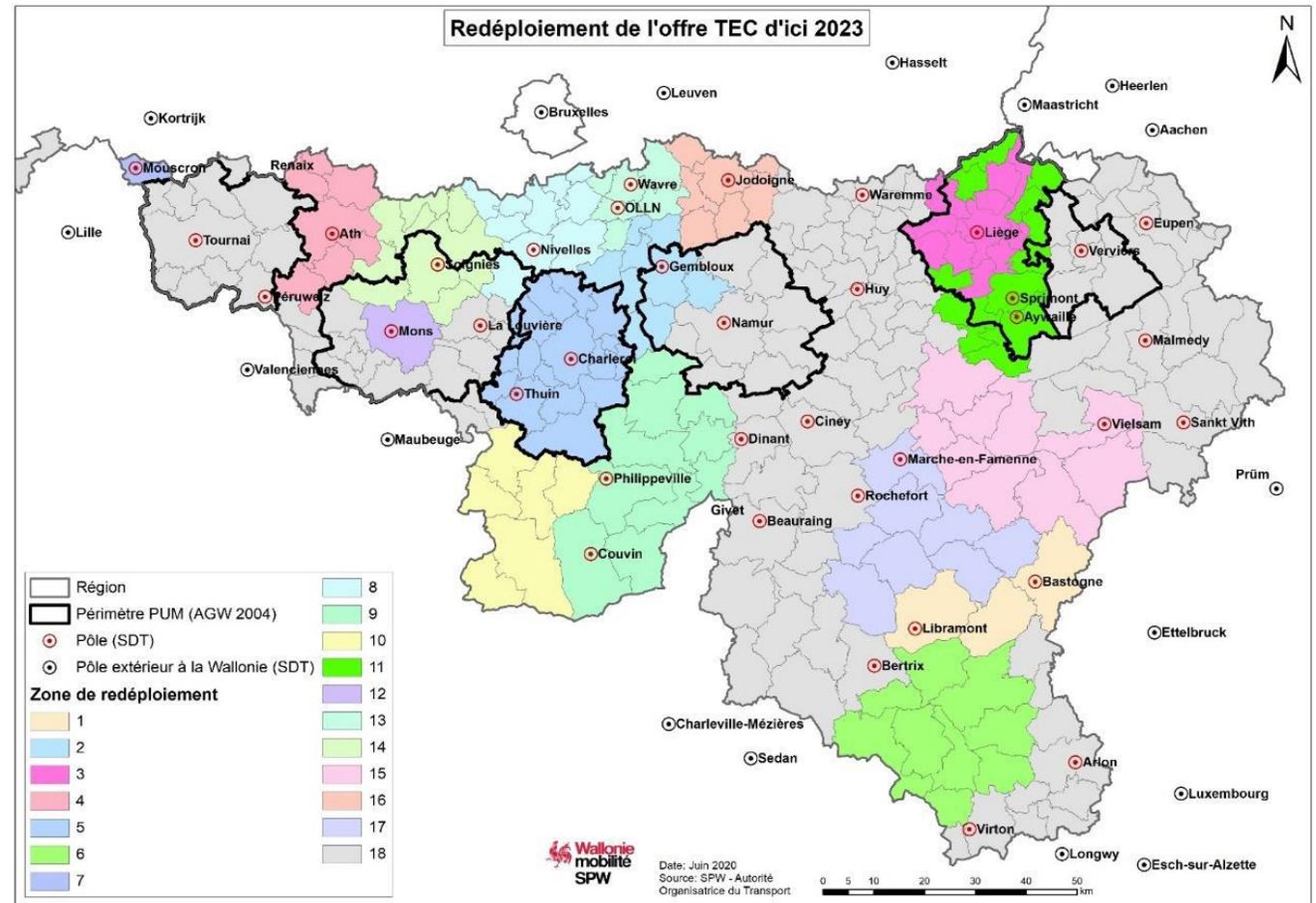
# Réseau bus – Restructuration

En 2018, le Gouvernement wallon a créé au sein du SPW Mobilité et Infrastructures, l'Autorité Organisatrice du Transport (AOT) et lui a confié les missions d'organisation, de régulation et de surveillance des systèmes d'exploitation du transport public de personnes.

L'AOT collabore à une structuration de l'offre notamment via :

- l'intégration du transport public dans la mobilité et l'intermodalité ;
- l'examen, la création, l'adaptation et la suppression des lignes (lignes structurantes à caractère régional, les lignes secondaires, les lignes de desserte de pointe, les lignes essentielles, etc.) ;
- la concertation avec les parties prenantes locales
- Organise les Organes de Consultation des Bassins de Mobilité avec tous les acteurs concernés.

➔ La Commune doit rester attentive aux évolutions du réseau et être partie prenante des réflexions ou groupes de travail qui pourraient être mis en place



# Réseau bus – Enjeux

## Enjeux prioritaires

- Scenarios à court et moyen terme pour la gare de bus
- Gestion des itinéraires et de la dépose dans le centre
- Implantation de la gare TEC comme scénario à envisager

- Priorisation des arrêts
- Garantir une accessibilité sécurisée et l' aménagement des arrêts les plus fréquentés

- Complémentarité avec le train et intermodalité

- Commune doit être partie prenante avec Mobilesem pour la restructuration du réseau

## Plan d'actions

**Module : Schéma multimodal du centre**

**Module : Audit sécurité routière**

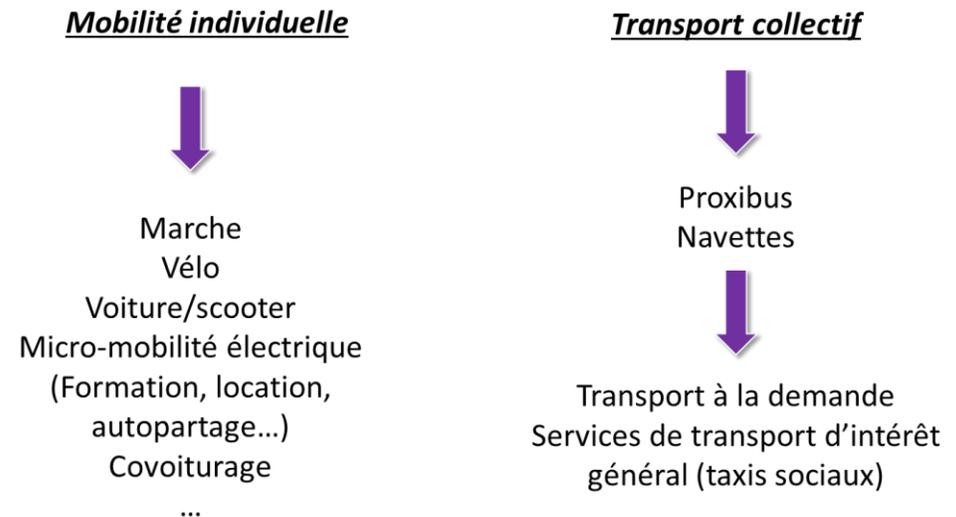
**Module : Mobipôle de la gare**

**Module : Gouvernance / Communication**

# Mobilités alternatives

# Introduction

- **2 objectifs importants** à atteindre dans le cadre d'une politique de mobilité
  - La démotorisation des ménages afin de répondre aux enjeux de société importants (qualité de vie, nuisance, écologie,...) tel que le présente la vision FAST de la région
  - Offrir un panel de solution aux personnes isolées et non motorisées (personnes âgées, adolescent, personnes précarisées,...) pour leurs déplacements : formation, embauche, visite médicale, courses, loisirs,...
- En milieu rural les services classiques de transport alternatif à la voiture, TEC et SNCB, sont très aléatoires et ne permettent pas de répondre à tous les besoins de déplacement. Ces services de transport classique vont par ailleurs évoluer vers un renforcement des lignes fortes, structurantes et plus directes et par conséquent une baisse des dessertes dans les villages et territoires ruraux.
- L'offre de « mobilité alternative » a donc toute son importance en proposant des solutions de mobilité autres que les réseaux structurants et la voiture individuelle. Ces offres de mobilité alternatives permettent des déplacements jusqu'à des destinations de son choix ou servent à rabattre vers les pôles TEC et SNCB



# Services existant sur Philippeville

- Dans le cadre du plan de cohésion social, des **navettes** sont mise en place par la Commune pour la population locale, notamment les samedis matins pour rejoindre le marché en plein centre de Philippeville : 74/1 PHILIBUS DU HOUBLON, 74/2 PHILIBUS DES FAGNES et 74/3 PHILIBUS DES VOIES VERTES
- Des **taxis sociaux** ont été mis en place en 2009 par le CPAS de Philippeville
- **Covoiturage**
  - Carpool.be (Taxistop) a développé un portail local qui permet la visibilité immédiate des covoitureurs au départ d'une commune ou d'un ensemble de communes au moyen d'une carte interactive → la commune de Philippeville est inscrite sur cette plateforme de covoiturage
  - Pas de parking de covoiturage existant sur la commune ou à proximité
- Pas de services d'**autopartage** actuellement
- **Coordination** de ces services et gestion d'un **Call Center** par **MOBILESEM**

## Le Philibus

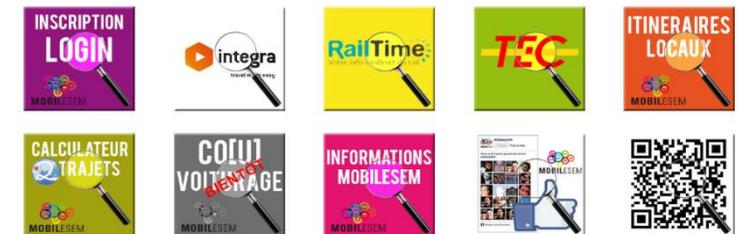
le samedi matin

**La solution à petits prix à vos déplacements favoris**



 **MOBILESEM**

PLATE-FORME DE MOBILITE DE L'ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE



BESOIN D'AIDE ? APPELEZ GRATUITEMENT **MOBILESEM** AU 0800/15230

# Coordination supra communale : Mobilesem



Créée en 2011, l'asbl MOBILESEM s'est créé pour répondre aux besoins de mobilité des habitants de l'Entre-Sambre-Et-Meuse.

- 12 communes adhérentes à la charte pour la mobilité



- De nombreux services proposés



## CENTRALE LOCALE DE MOBILITÉ (CLM)

### Objectifs

Apporter des solutions de transports pour les citoyens de la zone à travers la création d'un numéro gratuit et unique 0800/15 230

### Solutions proposées

- Informations générales sur les transports en commun BUS/TRAIN
- Information/activation taxis sociaux locaux
- Information/activation opérateurs de transports locaux
- Activation de chauffeurs volontaires
- Activation des taxis privés



# Enjeux

## Enjeux prioritaires

- Valoriser au mieux la navette à disposition de la Commune pour répondre au besoin de la population en complément des autres modes
- Objectiver la potentialité d'un transport à la demande
- Structurer et développer une politique concrète en matière de covoiturage
- Initier la démarche pour le développement de l'autopartage sur le territoire
- Développement à moyen terme de nouveaux services de mobilités
- Partenariat fort de la commune avec MOBILESEM pour la création et la coordination des services de mobilité

## Plan d'actions

**Module : TAD et navettes**

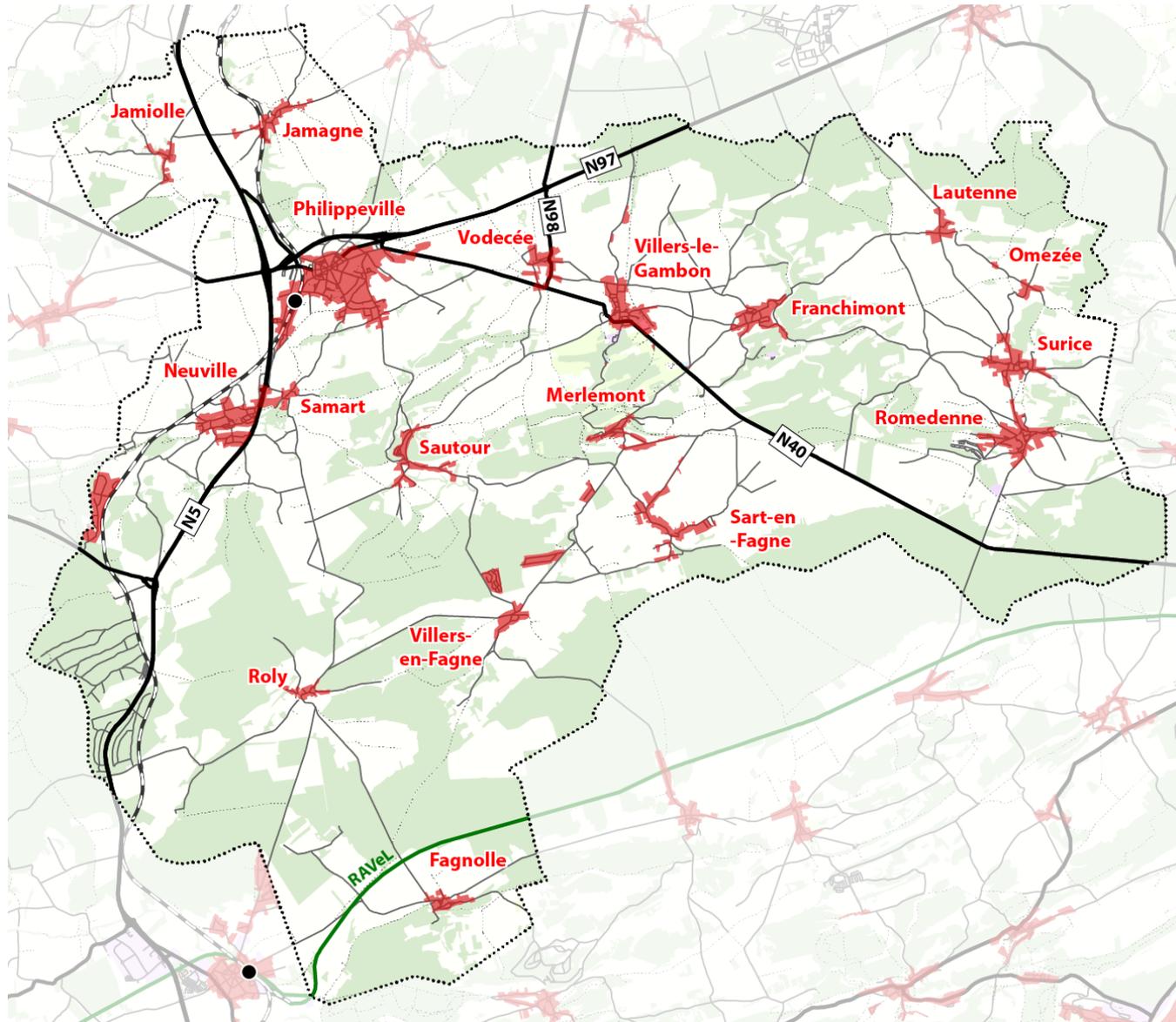
**Module : Covoiturage et autopartage**

**Module : Mobipôle de la gare**

**Module : Gouvernance / Communication**

# Réseau routier

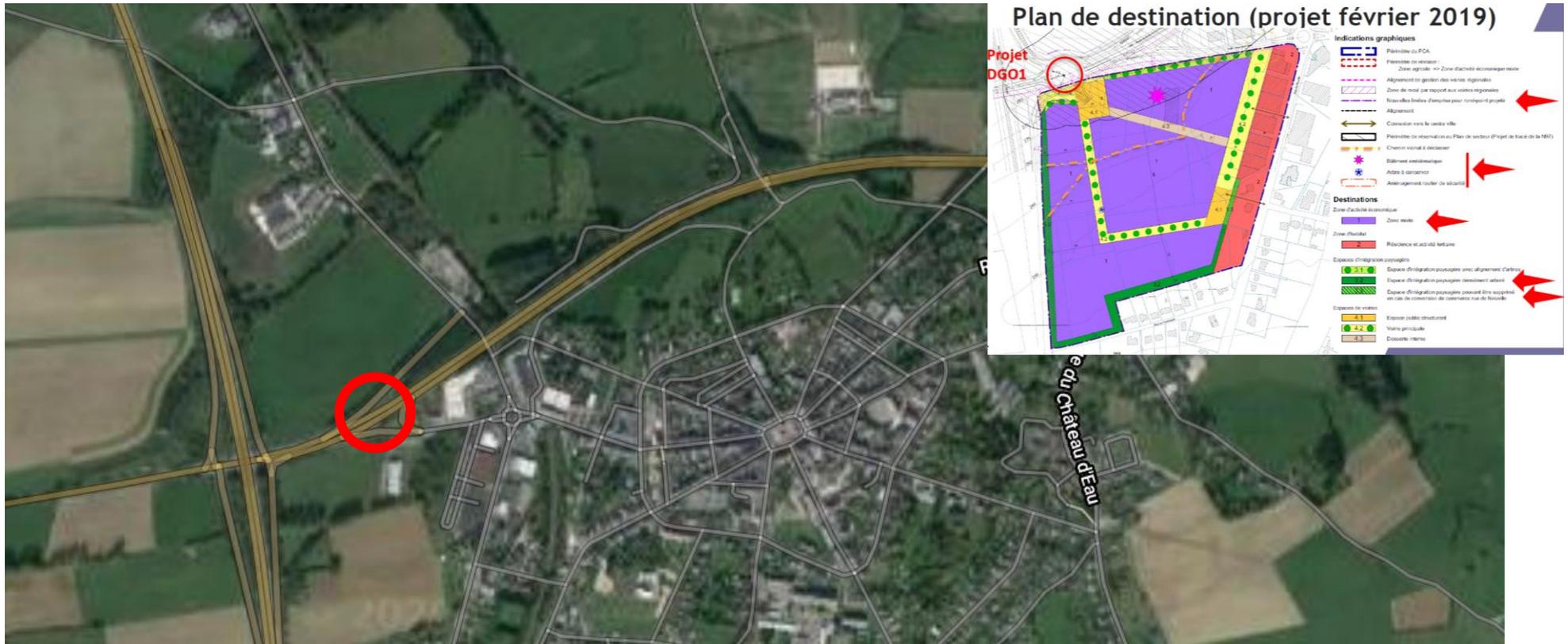
# Structure du territoire



- Le réseau routier du territoire ne compte pas d'autoroute et est structuré essentiellement par 40 km de voiries régionales
  - La RN5 (E420), qui en constitue la colonne vertébrale nord-sud et qui va être mis au gabarit autoroutier prochainement
  - Dans l'orientation est-ouest, les RN40 et 97 forment le principal axe (Beaumont – Philippeville – Dinant)
  - La RN 98 relie la RN40 à Florennes et remonte jusqu'à la E42 à Sambreville
- Le reste du réseau est composé de routes communales pour un peu plus de 400 km de voiries.

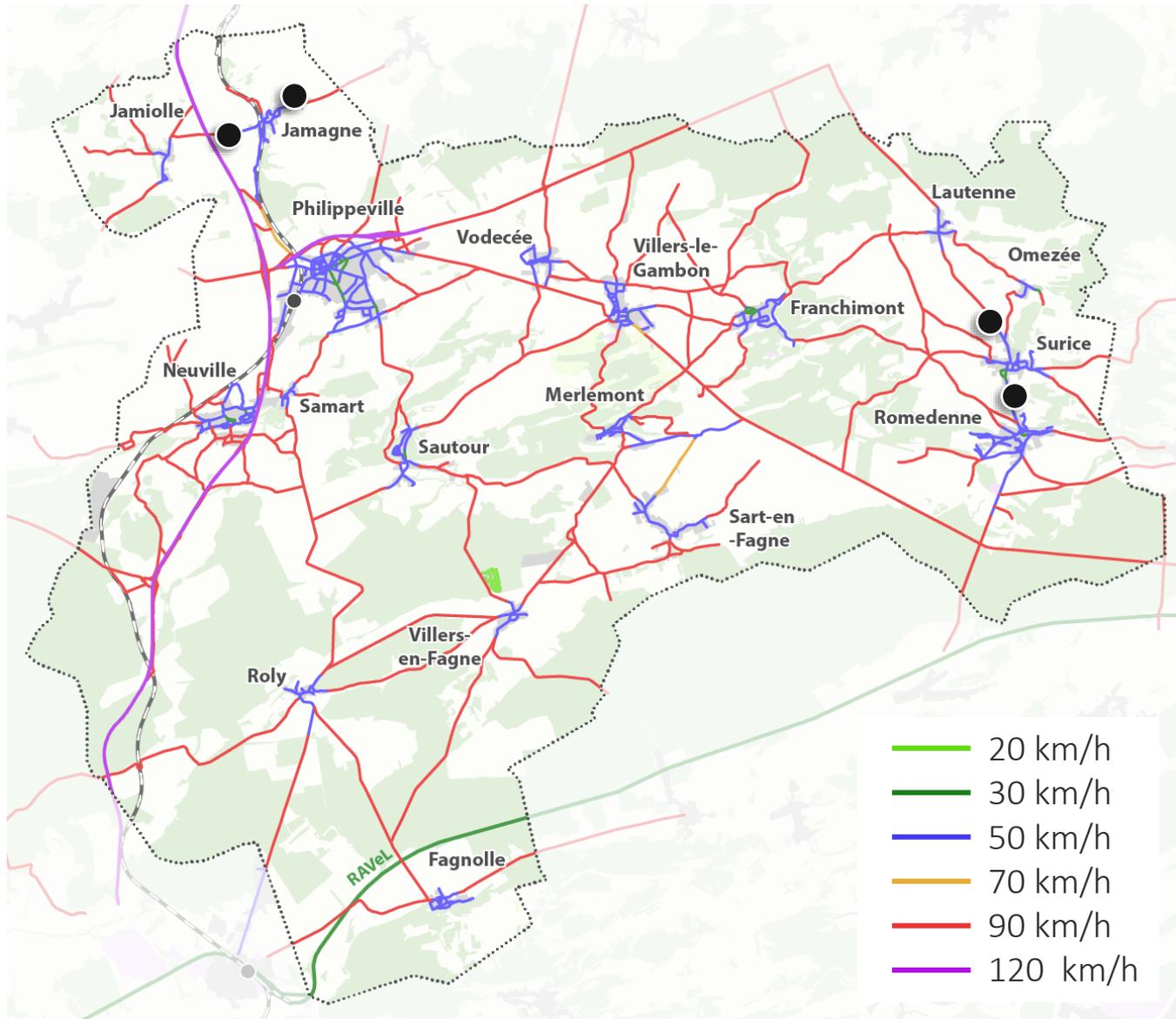
# Projets sur le réseau régional

- Projet de rond-point à l'extrémité ouest du contournement de Philippeville dans le cadre du PCA 4 Vents



- N5 : le dépôt de permis sera prochainement déposés pour les travaux à Jamagne et Fraire dont la création d'un → attention particulière à porter sur la restructuration des lignes de bus notamment la 451 qui embarquent et débarquent des citoyens de JAMAGNE et JAMIOLLE aux abords de la N5.

# Régime de vitesse et dispositifs ralentisseurs

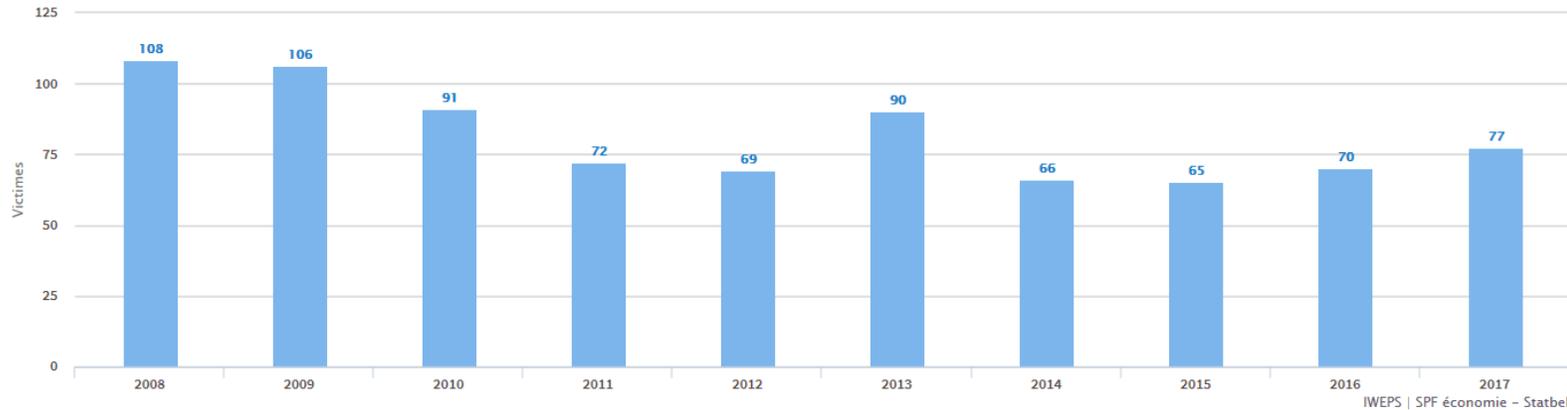


- Le réseau hors agglomération est réglementé quasi exclusivement à du 90 km/h, il existe effectivement très peu de zones 70 km/h actuellement
- En agglomération, le réseau est essentiellement à 50 km/h excepté quelques zones 30 km/h au centre de Philippeville ou aux abords des écoles.
- Quelques effets de portes ont été installés ces dernières années pour sécuriser les entrées de village (Jamagne et Surice) ●



# Sécurité routière - Statistiques

Évolution du nombre de victimes de la route de l'entité PHILIPPEVILLE (Commune)



Sont considérées comme 'victimes' d'un accident de la circulation routière, les personnes légèrement, gravement, mortellement blessées (tuées dans les 30 jours).

- Le nombre d'accidents avec lésions corporelles (LC) avait nettement diminué entre 2008 et 2015
  - Entre 2015 et 2018, la tendance était à nouveau en hausse avec près de 100 accidents avec LC en 2018
  - Depuis 2018, on est reparti à la baisse avec une stagnation aux alentours de 70 accidents avec LC par an
- Même si en progrès, les chiffres restent élevés sur la commune

Accidents dégâts matériels - cumulatif



Accidents lésions corporelles - cumulatif



# Sécurité routière – Zones accidentogènes



3 zones apparaissent comme tronçons dangereux sur le territoire dans les statistiques 2015-2019 de la région wallonne :

- Une section de la N5 en sortie de Neuville vers le sud
- Une section de la N40 à la frontière avec Cerfontaine : tournant dangereux à 90 km/h mais qui a été rénové au niveau du revêtement et connaît depuis moins d'accident



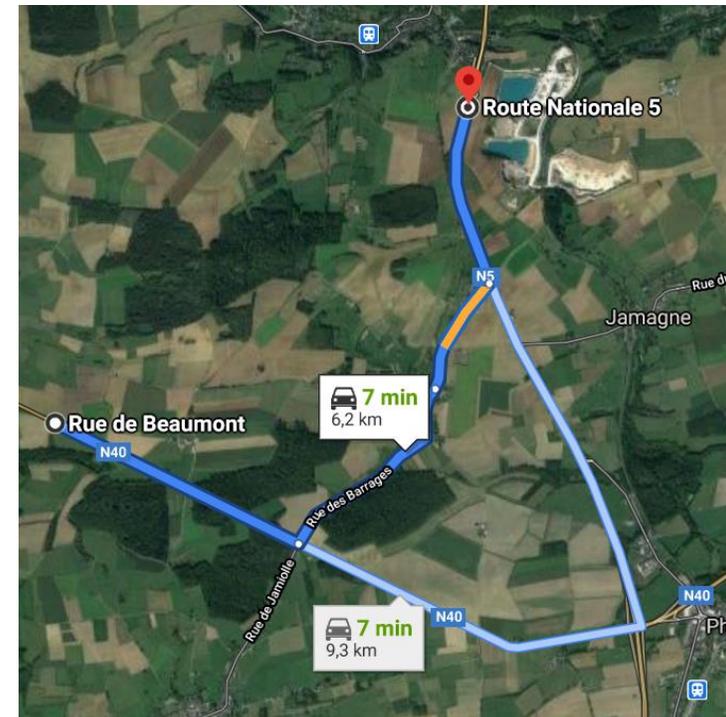
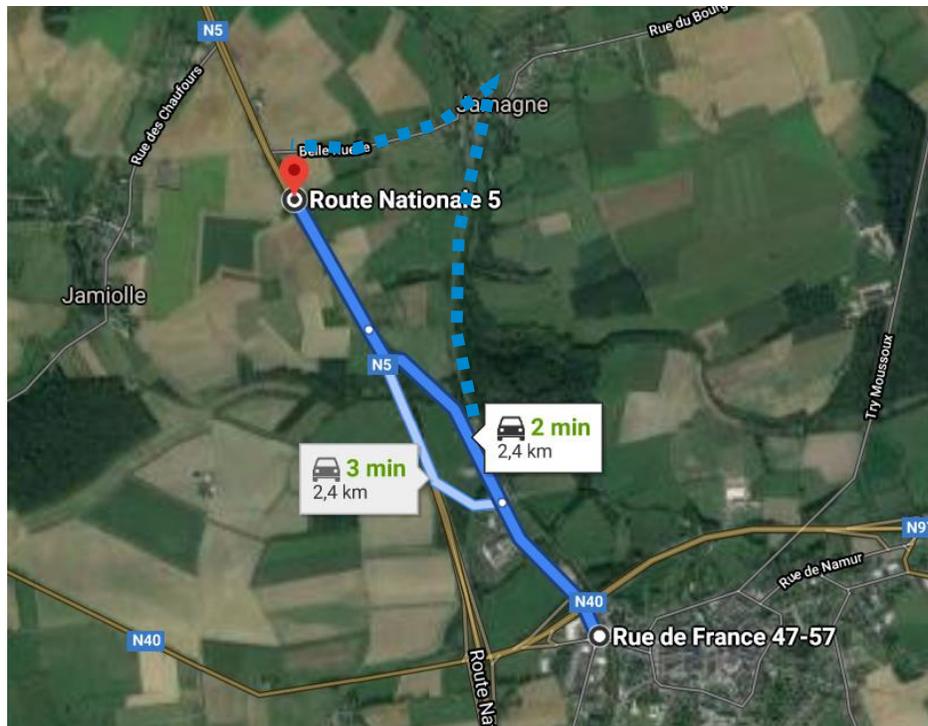
- La section de la N40 dans la traversée de Villers-le-Gambon : série de tournants en pente avec des vitesses autorisées et pratiquées trop élevées



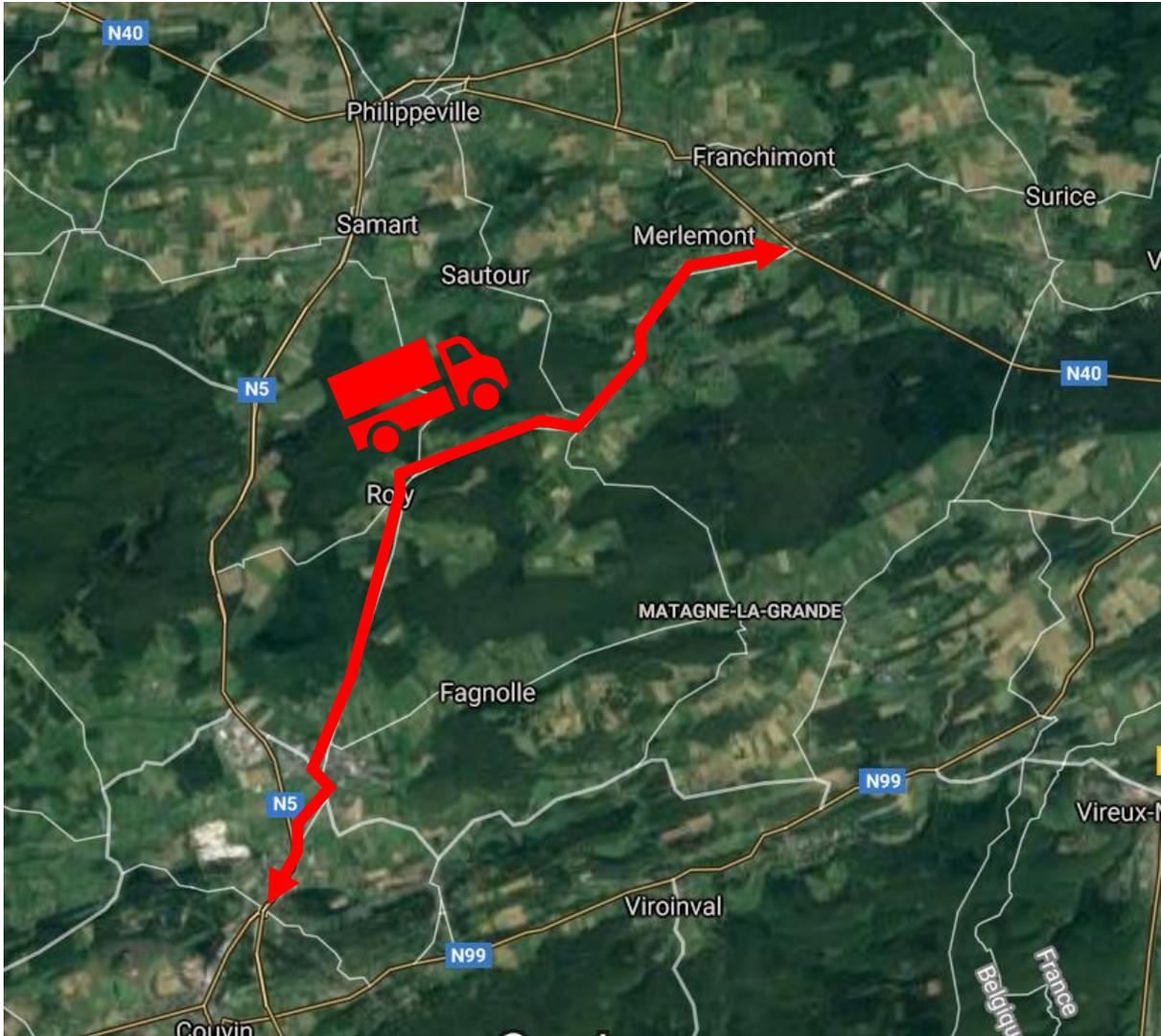
	Classe	Dénomination
---	---	Non déterminé
—	0	Nombre annuel d'acci. par km nul, pas d'accident, Tronçon "pas dangereux"
—	$0 < N < 2$	Nombre annuel d'acci. par km dans la moyenne, Tronçon "pas dangereux"
—	$2 \leq N < 4$	Nombre annuel d'acci. par km supérieur à la moyenne, Tronçon dangereux
—	$4 \leq N < 6$	Nombre annuel d'acci. par km très supérieur à la moyenne, Tronçon dangereux
—	$6 \leq N$	Nombre annuel d'acci. par km très élevé, Tronçon dangereux

# Dysfonctionnement – Points noirs

- Fonctionnement de la circulation sur les boulevards et dans le centre ville, principalement en lien principalement avec la mobilité scolaire et le passage des bus (Bd du Centenaire et de l'Enseignement, rue Eglise St Philippe, rue des Récollets,...)
- Observation de transit de camions et de voitures par Jamagne ou Jamiolle vu le non aménagement de l'échangeur N40-E420 → projet de rond-point en cours devrait améliorer la situation



# Dysfonctionnement – Points noirs



- Apparition de flux de transit camions empruntant les voiries communales via Mariembourg - Roly - Merlemont, au lieu de poursuivre jusque Philippeville et reprendre la N40 (Pour éviter la taxe kilométrique mise en vigueur depuis 2016 ? )
- Vodécée :
  - Passage de camions malgré l'interdiction en vigueur rue du Vivier qui est la route principale qui traverse le village de Vodécée.
  - Carrefour dangereux en sortie de la N40 comprenant également des arrêts TEC



# Autres dysfonctionnements

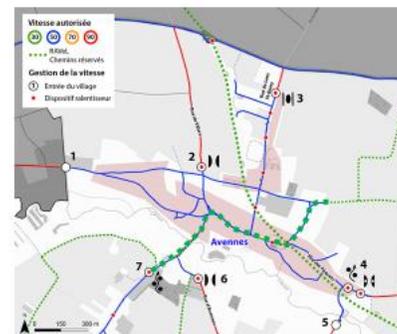
D'autres éléments de dysfonctionnement plus locaux ont été identifiés dans le prediagnostic que ce soit dans le centre de Philippeville ou dans les villages (par ex : la traversée de Surice dont le carrefour aux abords de la maison de village)

Ces éléments seront analysés et les éléments pertinents feront l'objet de propositions dans les 2 modules du plan d'actions

## Audit sécurité routière

### METHODO

- Identification des points noirs et accidentogène sur le réseau routier communal et proposition de solutions, sous forme d'esquisses ou de bonnes pratiques
- Proposition d'un régime de vitesse pour le réseau routier structurant
- Pour chaque village
  - Relevé de terrain des entrées de village et des effets de porte existants
  - Plan d'action pour sécuriser ces entrées
  - Définition d'un régime de vitesse pour les villages et stratégie pour la mise en place de zones 30Km/h



Philippeville



Programme Communal de Développement Rural

## Schéma multimodal du centre

### Contenu

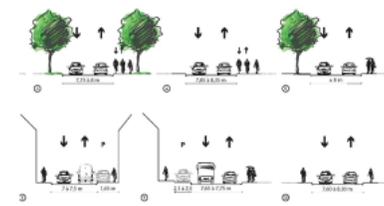
Stratégie multimodale afin de définir la hiérarchie pour les différents réseaux :

- Identification des pôles
- Réseau structurant piéton et audit des cheminements et trottoirs
- Réseau structurant cyclable et sections prioritaires dans le centre
- Itinéraires TEC et scénario pour la gare de bus
- Elaboration d'un schéma de circulation et définition du régime de vitesse
- Ebauche d'une politique de stationnement voiture, avec un relevé de terrain pour évaluer le taux d'occupation pour les sections à enjeux



### Support

- Carte pour chaque réseau
- Définition des profils pour les voiries pertinentes (coupe/profil en travers)
- Esquisses si enjeux au niveau de la reconfiguration de carrefours ou aménagement d'un espace public
- Exemples de bonne pratique



79

# Enjeux

## Enjeux prioritaires

Au niveau  
communal

- Hiérarchisation du réseau routier communal
- Définition d'un régime de vitesse
- Sécurisation des entrées et traversées de village
- Gestion des dysfonctionnements et points noirs

Centre

- Mise en place d'un schéma de circulation cohérent avec les différents modes dans le centre de Philippeville
- Gestion du stationnement
- Cohérence de la vitesse avec la partage des modes (Potentialité des zones 30 km/h)

## Plan d'actions

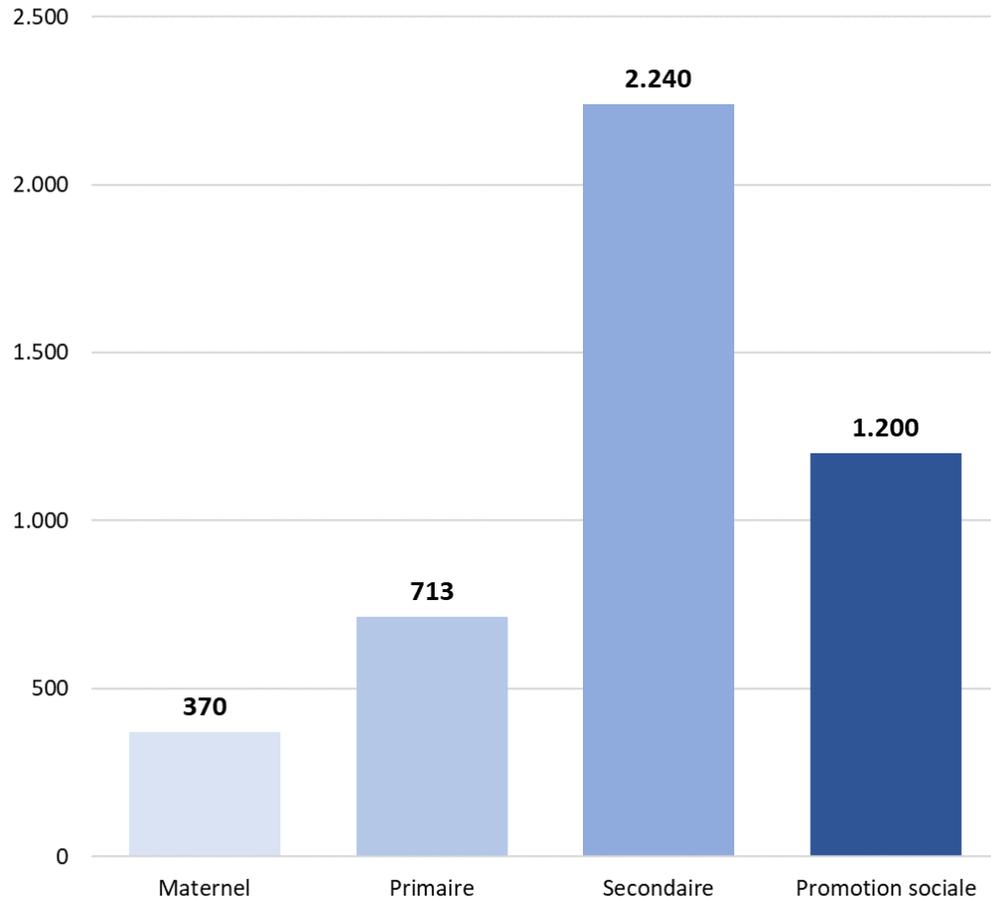
Module : Audit sécurité  
routière

Module : Schéma  
multimodal du centre

# Mobilité scolaire

# Pôles scolaires : les chiffres

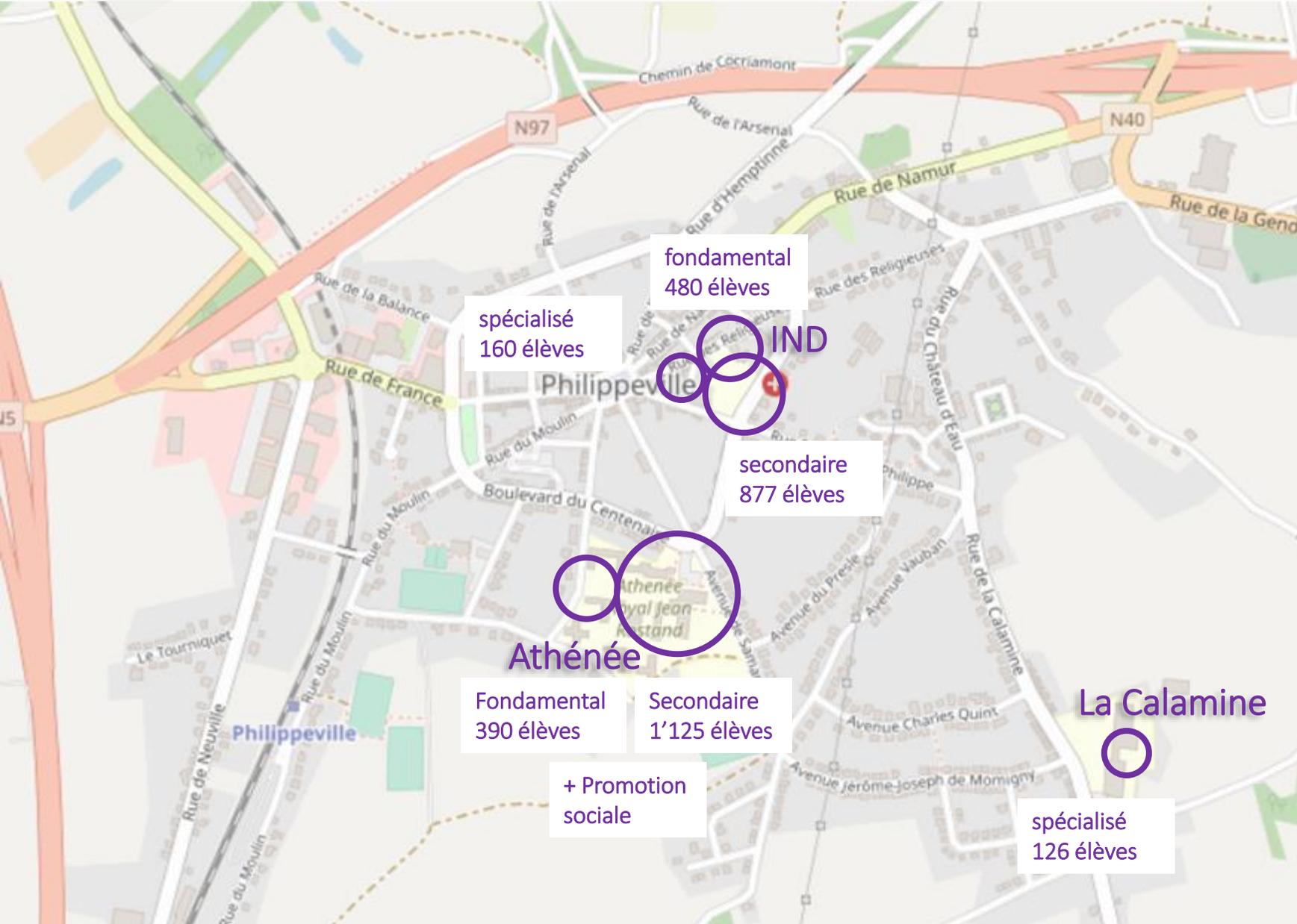
Nombre d'élèves dans les écoles de Philippeville en 2016



Ecole	Emplois	Elèves
<b>Athénée Royal Jean Rostand</b>		
• Philippeville centre	• 150	• 1.125
• rue de la Roche	• 34	• 390
<b>Institut Notre-Dame</b>		
• Bd. de l'Enseignement	• 129	• 877
• Rue des Religieuses	• 26	• 480
• Rue des Récollets	• 60	• 160
<b>La Calamine</b> (Philippeville centre)	• 55	• 126
<b>Ecole Abbé J-B. Hermand</b> (Omezée)	• 12	• 42
<b>Ecoles communales</b> (8 villages)	• 59	• 363
<b>Ecole promotion sociale</b> (Athénée Royale)		• 1200

**Forte concentration à Philippeville : ~ 3.000 élèves et ~ 450 emplois (hors école de promotion sociale)**

# Pôles scolaires : localisation centre-ville



# Ecoles : origines – destinations du secondaire

Commune d'origine	Nombre élèves	%
Walcourt	577	30%
Philippeville	454	24%
Cerfontaine	228	12%
Florennes	114	6%
Couvin	102	5%
Ham-sur-Heure	77	4%
Doische	73	4%
Mettet	68	4%
Froidchapelle	58	3%
Gerpennes	46	2%
Charleroi	45	2%
Viroinval	42	2%
Hastière	8	0%
Beaumont	7	0%
Chimay	6	0%
<b>TOTAL</b>	<b>1905</b>	<b>100%</b>

Commune de destination	Nombre élèves	%
Philippeville	454	75%
Florennes	72	12%
Couvin	39	6%
Gerpennes	16	3%
Namur	13	2%
Ciney	7	1%
Sambreville	7	1%
<b>Total</b>	<b>608</b>	<b>100%</b>

Source : Enseignement secondaire FWB (2017)

# Ecoles : parts modales dans le fondamentale

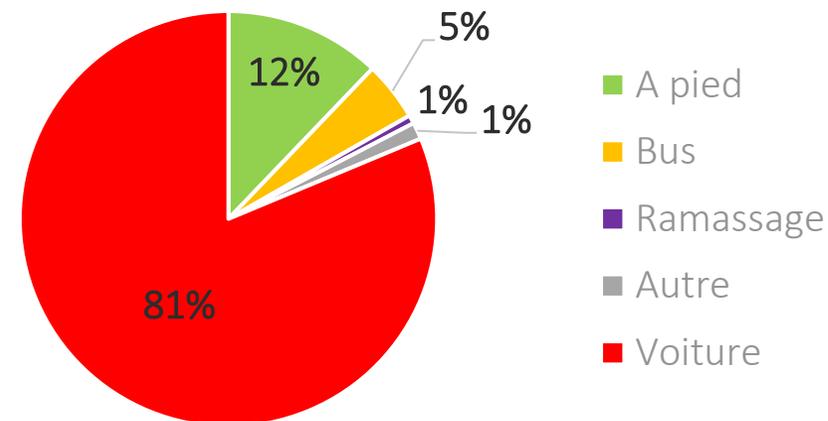
## Exemple de l'institut Notre Dame

- Un diagnostic mobilité a été réalisé en 2019
- 211 formulaires encodés

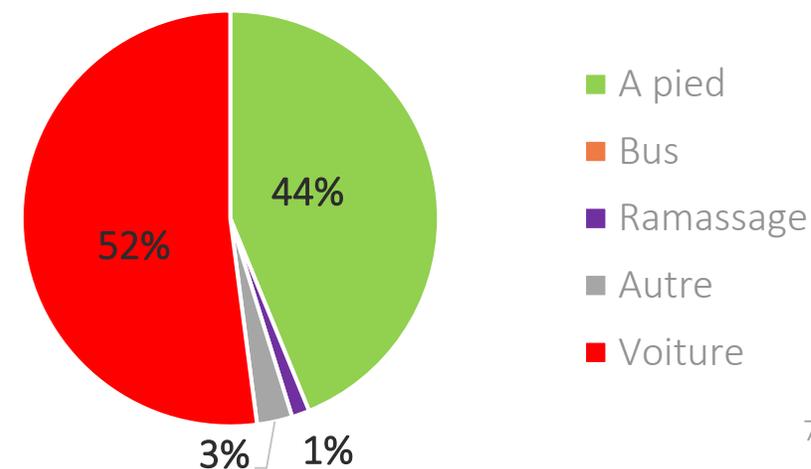
Origine des élèves : **194 de la commune !**

- Philippeville : 73
- Neuville : 34
- Senzeilles (Cerfontaine) : 22
- Roly : 17
- Cerfontaine : 10

Parts modales globales



Parts modales Philippeville centre



# Mobilité scolaire - Enjeux

La mobilité scolaire est concernée par tous les modes de déplacement, chaque chapitre abordé dans ce rapport a donc un lien direct avec la mobilité scolaire et apportera des solutions.

## Enjeux prioritaires

Centre  
ville

- Cheminements piétons/vélos en lien avec les pôles de transport
- Desserte du transport scolaire et spécialisé
- Organisation du stationnement personnel/enseignant
- Gestion de la dépose des élèves

Villages

- Sécurisation des abords d'école

PDS

- Modification des habitudes en matière de mobilité

## Plan d'actions

Module : Schéma  
multimodal du centre

Module : Audit sécurité  
routière

Module :  
Accompagnement PDS  
avec 2 écoles

PCM Philippeville

**Conclusion : synthèse AFOM**

# Objectifs

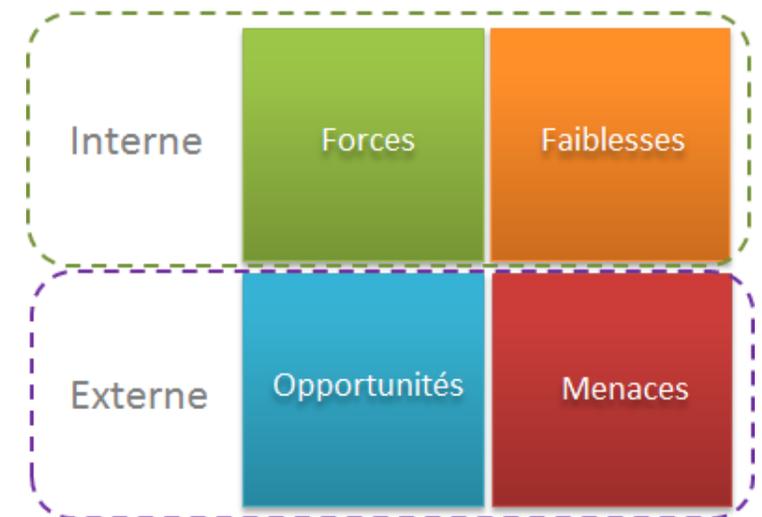
## Un PCM, pourquoi?

- ◊ Le PCM a pour ambition de développer une vision d'ensemble de la mobilité, en accord avec les ambitions communales
- ◊ Le PCM est élaboré dans l'optique du développement durable et de la vision FAST de la région
- ◊ Le PCM aide à construire une vision et définit des objectifs qui doivent ensuite être traduits en actions concrètes à mener à court et moyen terme.
- ◊ Le PCM est l'occasion de regrouper autour de la table tous les acteurs de la mobilité (Commune, Région, TEC, SNCB,...) afin d'arriver à des projets transversaux concertés ;
- ◊ Le PCM doit se concevoir comme un outil de communication et de sensibilisation auprès des citoyens mais également auprès des acteurs communaux de la mobilité et de l'urbanisme afin de soutenir et généraliser un projet de ville visant des habitudes de mobilité "douce", durable et conviviale.



## Méthode AFOM (SWOT)

Les objectifs thématiques présentés ci-après mettent en évidence les caractéristiques propres du territoire d'étude et montrent de quelle manière ceux-ci sont en mesure de valoriser les forces et opportunités et de minimiser les faiblesses et menaces qui agissent sur l'avenir de la commune.



# Synthèse AFOM : Territoire

## FORCES

- Importantes réserves foncières disponibles dans le centre
- Plusieurs études relatives au développement territorial de la commune
- Important pôle supracommunal : scolaire, médical, Horeca/commerces
- Rue commerçante offrant une mixité de commerces et de services
- Région touristique avec de nombreux atouts : gastronomie, cyclotourisme, Chemin de fer des 3 vallées, souterrains, lac de l'eau d'heure, etc

## FAIBLESSES

- Territoire très étendu,
- Habitat très dispersé sur le territoire communal comprenant de nombreux villages à densité faible
- Zones HP (Habitat permanent) souvent excentrés des réseaux de transport

## OPPORTUNITES

- Projet de développement du pôle de la gare
- Opportunités touristiques pour le développement d'actions en matière de mobilité et d'infrastructure

## MENACES

- Croissance du trafic automobile et du nombre de véhicules (stationnement)
- Augmentation des coûts énergétiques
- Evolution socio-démographique: vieillissement de la population, croissance des ménages mono- parentaux et d'un public isolés ou précarisés ...

# Synthèse AFOM : Modes actifs

## FORCES

- Pôles regroupés dans le centre et son pourtour à des distances pertinentes pour la mobilité active
- Présence du RAVeL et du réseau Points Noeud
- Tissu associatif permettant une bonne analyse de terrain (Gracq)
- Réaménagement de la place d'Armes

## FAIBLESSES

- Insécurité routière à de nombreux endroits
- Confort limité pour les piétons dans le centre
- Prise en compte limitée des PMR
- Manque d'agrément des espaces publics dans le centre et dans les espaces villageois
- Distances importantes entre les villages
- Absence de politique et d'aménagements cyclables

## OPPORTUNITES

- Politique régionale en faveur du développement de ces modes de déplacement (plan Wallonie cyclable, opération de développement rural...)
- Développement du tourisme vert et demande grandissante de circuits cyclo-touristiques
- Fort développement des vélos électriques
- Bénéfices pour la santé d'une augmentation des efforts physiques
- Prise de conscience environnementale

## MENACES

- Croissance du trafic automobile et du nombre de véhicules (stationnement) augmentant les difficultés de partage de l'espace et les problématiques de sécurité routière
- Philippeville n'a pas saisi l'opportunité du plan Wallonie Cyclable

# Synthèse AFOM : Transport en commun

## FORCES

- Plusieurs lignes structurantes qui desservent le centre
- De nombreuses lignes de transport scolaires
- Desserte ferroviaire à proximité du centre avec une Halte SNCB
- Présence d'un pôle bus

## FAIBLESSES

- Transport public peu performant lorsque la densité de population est faible
- Fréquences et amplitude horaire peu attractives de certaines lignes
- Lisibilité peu évidente du réseau en général
- Temps de parcours peu compétitifs
- Pas d'aménagement facilitant la progression du transport public aux points de congestion
- Arrêts généralement peu confortables

## OPPORTUNITES

- Projets de densifier le centre, ce qui renforce la pertinence et l'efficacité du transport public
- Restructuration du réseau bus par l'AOT
- Potentialité de coupler la gare SNCB au pôle bus
- Augmentation des coûts énergétiques pour l'utilisation de la voiture particulière
- Prise de conscience environnementale

## MENACES

- Budget très limité pour développer l'offre
- Desserte de moins en moins présente dans les villages et pour les zones d'habitat permanent

# Synthèse AFOM : Mobilité alternative

## FORCES

- Existence de services alternatifs : taxis sociaux, Phillibus,..
- Coordination supra-communale des initiatives en matière de mobilité et centrale d'appel assuré par Mobilesem

## FAIBLESSES

- Développement très faible du covoiturage
- Autopartage quasi inexistant sur le territoire
- Aucun service de micromobilité

## OPPORTUNITES

- Développement d'une coordination régionale qui permettra de soutenir et pérenniser des coordinations territoriales tel que MOBILESEM
- Start-up qui prennent de l'ampleur en milieu plus rural (wibee,...)
- Stratégie de parkings de covoiturage en cours de développement au niveau régional
- Développement du transport à la demande en région Wallonne
- Potentiel pour la création d'un mobipôle à la gare

## MENACES

- Augmentation du public isolé et précarisé
- Fracture numérique
- Pérennité du financement de la coordination territoriale

# Synthèse AFOM : Réseau routier

## FORCES

- Position du centre et de ses pôles à l'intersection du réseaux structurants (voiries régionales RN5,40 et 97)
- Liaison RN5 Nord-Sud très structurante reliant Charleroi
- Contournement du centre par la RN40
- Réseau routier dense et maillé autour de la commune

## FAIBLESSES

- Pratique de vitesses inappropriées
- Traversées de village peu sécurisées et aménagées
- Nuisance du charroi lourd sur certains secteurs
- Echangeur incomplet en sortie du centre pour rejoindre le réseau structurant
- Nuisance du trafic en hyperpointe dans le centre dû principalement aux pôles scolaires
- Peu de gestion du stationnement dans le centre

## OPPORTUNITES

- Développements de la ZAE permettant la mise en place d'un rond-point permettant une meilleure accessibilité du centre au réseau structurant
- Sécurisation de la RN5 par la région
- Développement en Belgique et en région wallonne de politiques volontaristes en matière de gestion de la vitesse

## MENACES

- Augmentation du charroi lourd
- Augmentation du trafic par l'augmentation de la population et le développement du centre
- Entretien du réseau routier : croissance des dépenses et budget régional essentiellement consacré au réseau structurant via la SOFICO

# Synthèse AFOM : Gouvernance et participation citoyenne

## FORCES

- Nombreuses études liées au développement de la commune
- Volonté politique d'amélioration de la mobilité et de l'espace public

## FAIBLESSES

- Peu de personnes formées aux enjeux de la mobilité au sein de l'administration communale
- Pas de communication en matière de mobilité
- Peu d'organes de concertation en place
- Pas de référent EMSR (Education Mobilité et Sécurité routière) sur la zone

## OPPORTUNITES

- Possibilité pour un agent communal de suivre la formation des conseillers en mobilité mise en place par le SPW
- Développement en cours d'une CLDR

## MENACES

- Crise sanitaire qui complexifie la gouvernance et la concertation citoyenne

PCM Philippeville

# Modules du plan d'action

**Présentation des thématiques**

# Schéma multimodal du centre

## Contenu

Stratégie multimodale afin de définir la hiérarchie pour les différents réseaux :

- Identification des pôles
- Réseau structurant piéton et audit des cheminements et trottoirs
- Réseau structurant cyclable et sections prioritaires dans le centre
- Itinéraires TEC et scénario pour la gare de bus
- Elaboration d'un schéma de circulation et définition du régime de vitesse
- Ebauche d'une politique de stationnement voiture, avec un relevé de terrain pour évaluer le taux d'occupation pour les sections à enjeux



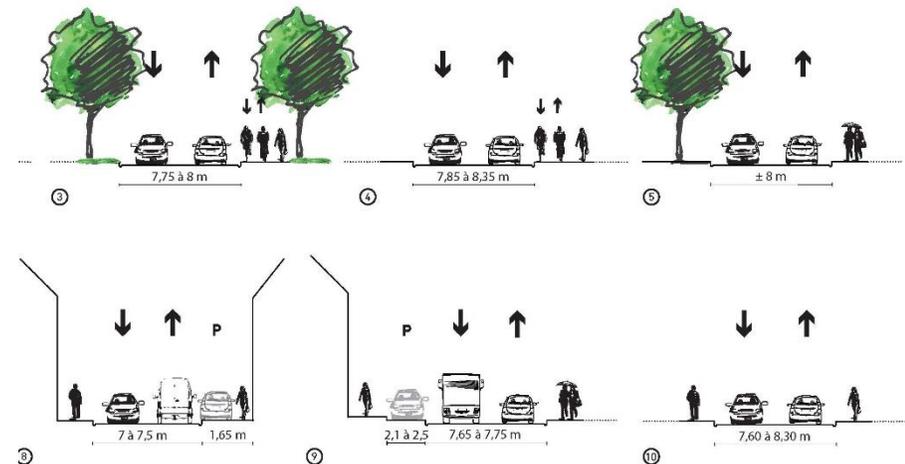
### Schéma multimodal cohérent

+ Maitrise du développement territorial  
Communication / sensibilisation

➔ Objectifs d'un PCM  
Amélioration du cadre de vie  
Attractivité  
Accessibilité pour tous

## Support

- Carte pour chaque réseau
- Définition des profils pour les voiries pertinentes (coupe/profil en travers)
- Esquisses si enjeux au niveau de la reconfiguration de carrefours ou aménagement d'un espace public
- Exemples de bonne pratique

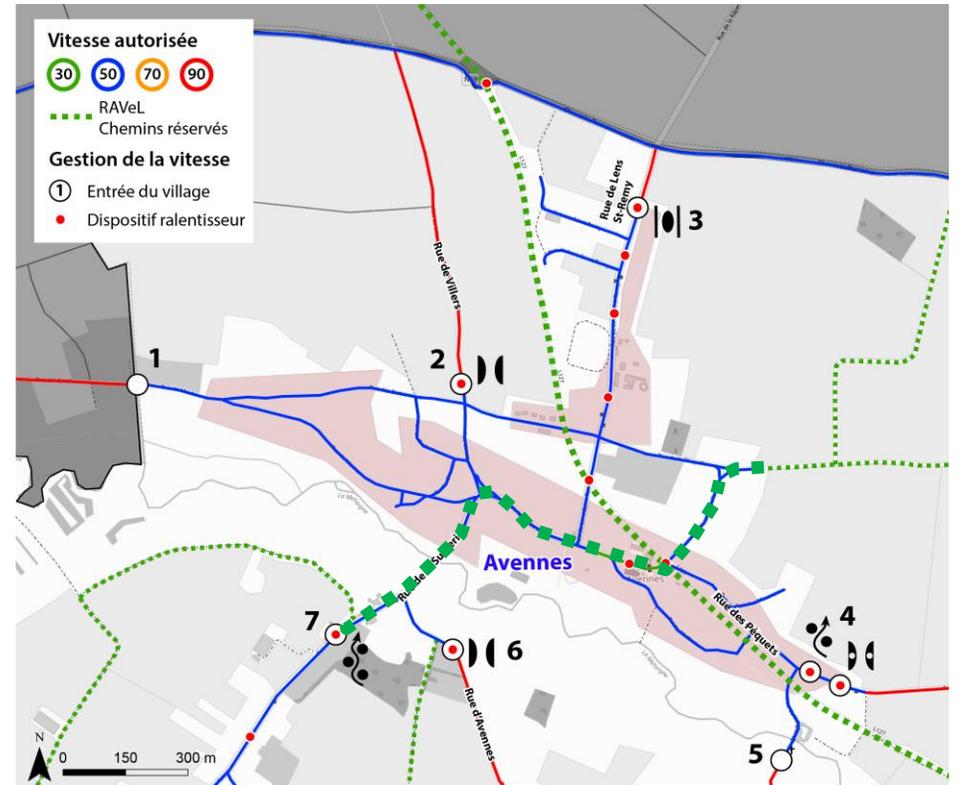




# Audit sécurité routière

## METHODO

- Identification des points noirs et accidentogène sur le réseau routier communal et proposition de solutions, sous forme d'esquisses ou de bonnes pratiques
- Proposition d'un régime de vitesse pour le réseau routier structurant
- Pour chaque village
  - Relevé de terrain des entrées de village et des effets de porte existants
  - Plan d'action pour sécuriser ces entrées
  - Définition d'un régime de vitesse pour les villages et stratégie pour la mise en place de zones 30Km/h



Philippeville



Programme Communal de Développement Rural

# Covoiturage et autopartage

## METHODO

Elaboration d'une stratégie pour le développement du covoiturage et de l'autopartage

- Analyse du potentiel en matière de covoiturage et d'autopartage
- Communication/promotion
- Nouvelles technologies et plateformes
- Identification des zones pertinentes pour la création ou la mutualisation de parkings à destination des covoitureurs
- Esquisse d'aménagement du parking

The graphic is a blue and green informational card for a carpooling parking spot. At the top, it features the website 'carpoolwallonie.be' and the slogan 'Les parkings de covoiturage en Wallonie' next to a 'P CARPOOL' logo. Below this, it specifies the location: 'PROVINCE DE NAMUR', 'COMMUNE DE NAMUR', 'ACCES PAR E411/N90', 'PARKING PRIVE OUVERT AU PUBLIC', and '18 PLACES'. The main section is titled 'DECATHLON Namur' and includes an aerial map with a red car icon and a blue carpooling icon. To the left of the map is an 'Infos' section with icons for contact, location, access, capacity, and lighting. To the right are three small photos showing the parking area. At the bottom, there is a logo for 'Wallonie DECATHLON'.

**Infos**

- Av. Des dessus de Liège, 11, 5101 Loyers, 145 30 46 00 00, Long 4 92 28 09
- E411 / N90 (sortie 15)
- RAVel 1
- TEC ligne 12
- 18 Places
- Eclairage
- Contrôle social
- 2 km : Chaussée de Liège 581, 5100 Jambes, Namur

Wallonie DECATHLON



# Mobipôle de la gare

## METHODO

Elaboration d'une réflexion stratégique sur la création d'un Mobipôle à la gare de Philippeville

- Etat de l'art du développement des Mobipôles en Wallonie
- Définition des objectifs à rencontrer
- Sélection des services à développer en lien notamment avec Mobilesem
- Visualisation de l'implantation et estimation du budget
- Elaboration d'une fiche projet pour répondre à un appel à projets de la Région wallonne

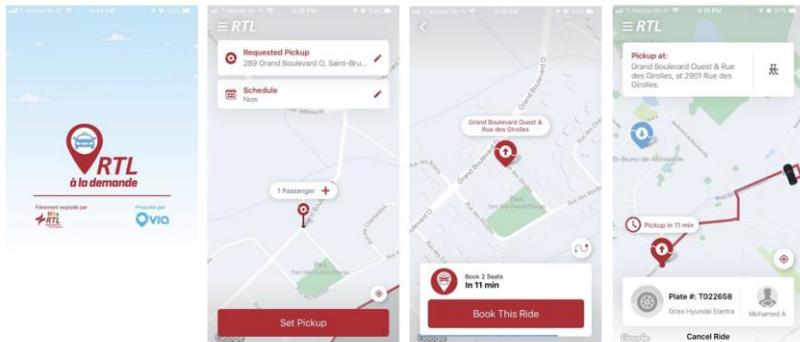


# Transport à la demande / Navette

## METHODO

Elaboration d'une réflexion stratégique sur l'opportunité de développer une ou plusieurs navettes et/ou un système de transport à la demande(TAD) dynamique à l'échelle de Philippeville ou du bassin de vie de l'Entre Sambre et Meuse

- Etat de l'art du développement de systèmes de TAD dynamique (sur base du projet Navajo en développement à Louvain-la-Neuve)
- Analyse des services de transport à la demande déjà opérationnels sur le territoire
- Définition des objectifs à rencontrer
- Analyse des déplacements qui pourraient être captés par un TAD
- Définition du type de service et de l'amplitude horaire
- Discussions avec la Centrale Locale de Mobilité et Mobilesem pour envisager le développement
- Elaboration d'une fiche projet pouvant servir à de futurs appels à projets (p.ex: Digital Wallonia)



# Accompagnement de 2 écoles

## METHODO

Elaboration d'un plan de déplacement scolaire pour 2 écoles

- Sélection de 2 écoles motivées pour rentrer dans le processus et changer les habitudes en matière de mobilité
- Localiser l'origine des élèves et professeurs et évaluer le potentiel en matière de report modal
- Identification des actions à mener au sein de l'école et
  - Sécurisation des abords et des cheminements d'accès pour les piétons et vélos
  - Evaluation de la mise en place de Kiss & Ride
  - Sensibilisation des parents et des professeurs
  - Education des élèves au vélo et aux nouvelles mobilités
  - Développement du covoiturage
  - ...

