



Plan communal de Mobilité de Philippeville

Rapport final - Synthèse

Juin 2002





L'entité de Philippeville, sur l'initiative et avec le soutien du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports (DG.3- IG.31 – D.311) et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, a décidé de doter sa Ville d'un Plan Communal de Mobilité (PCM). Cet outil a notamment pour objectif d'organiser de façon durable la mobilité de tous au sein du territoire concerné.

Le présent document clôture la mission d'étude confiée au bureau Survey & Aménagement. Il s'agit d'une synthèse du Plan de Mobilité. Il reprend de façon concise les différentes phases du PCM. Il se veut un document de référence auquel pourront avoir recours les différents acteurs de la mobilité (TEC, SNCB, MET, Ville et Commune) lors de la programmation de travaux, de la demande d'avis sur des projets, etc. Mais il doit aussi être un outil d'information et de sensibilisation de l'ensemble des personnes qui vivent ou fréquentent le territoire des deux entités concernées au développement d'une mobilité intégrée soucieuse du bien être de la collectivité.

Pour chaque phase (y compris les périodes de retour vers la population – consultation et enquête publique), trois points sont abordés : la méthodologie employée, le contenu et un renvoi vers les documents techniques qui apporteront les compléments d'information utile. L'objectif de cette synthèse est bien de mettre en lumière les éléments importants de cette étude, non de donner une information technique détaillée, objet des documents techniques repris en format Acrobat ↗ sur le CD-Rom repris en fin de document

Le travail est loin d'être fini, il faut maintenant faire vivre ce plan et le mettre petit à petit en application en lui accordant notamment les moyens humains et budgétaires nécessaires. Mais il s'agit surtout pour les différents acteurs d'acquiescer le réflexe PCM et d'inclure dans tous leurs actes et décisions un volet « mobilité ».

Survey & Aménagement remercie les différents partenaires du Comité d'Accompagnement du travail qu'ils ont accompli et plus particulièrement l'Echevin de la Mobilité et la Conseillère en Mobilité pour leur dévouement.

*Survey & Aménagement,
Juin 2002.*

Copyright - Survey & Aménagement, y compris pour les illustrations. Toute reproduction interdite sans accord préalable écrit et conjoint de la Ville de Philippeville et du MET-DG3-D311



Introduction



Dans cette partie...

- Qu'est-ce qu'un Plan Communal de Mobilité (PCM) ?
- Que peut-on attendre du PCM ?
- Structure de l'étude et de la participation citoyenne.



UN PLAN COMMUNAL DE MOBILITE A PHILIPPEVILLE: POURQUOI? COMMENT?

Un PCM ... Qu'est-ce que c'est ?

Le **Plan Communal de Mobilité (PCM)** s'intéresse à l'ensemble de l'entité communale de Philippeville.

Il tente de définir les **problèmes** et les questions en matière de mobilité (problèmes d'accessibilité, de sécurité routière, etc.) et ce pour **tous les modes de déplacement** (piétons, personnes à mobilité réduite, cyclistes, deux-roues motorisés, transports en commun, automobiles et poids lourds) afin de rechercher des **solutions durables et efficaces**.

Après l'étude ... Que peut-on attendre du PCM ?

- la mise en place de **réseaux** efficaces et sûrs **pour les piétons** (trottoirs, traversées, signalisation), **les personnes à mobilité réduite** (trottoirs surbaissés, rampes d'accès) **et les cyclistes** (pistes et bandes cyclables, signalisation, stationnement);
- la revalorisation et/ou la création de **réseaux de bus TEC** (amélioration des horaires et correspondances, création de nouvelles lignes, etc.);
- l'amélioration du **transport par chemin de fer** (meilleur accueil des usagers, amélioration des liaisons avec les transports par bus, stationnement pour vélos, etc.);
- la **diminution du trafic** automobile de **transit**;
- l'amélioration de la **sécurité** (aménagement de voiries) et **diminution des vitesses**;
- la gestion du **stationnement automobile**;
- la gestion des **déplacements des poids lourds**.

Concrètement, le PCM se traduira par **différentes actions**:

- réorganisation de réseaux;
- travaux d'aménagements;
- actions d'information et de sensibilisation de la population et des usagers.

Certaines mesures très concrètes pourront voir le jour rapidement, d'autres pourront l'être à moyens et longs termes.

Structure de l'étude... et de la participation

PHASE 1 : Etat de lieux -
diagnostic

PHASE 2 : Définition des
objectifs

PHASE 3 : Propositions

Rapport final

Mise en oeuvre

Consultation publique

Enquête publique



Phase 1 – Etat des lieux / Diagnostic



Dans cette partie...

- Dans quel cadre physique et socio-économique se développe la mobilité à Philippeville?
- Quels sont les comportements de déplacement de la population locale? Quels modes de déplacement utilise-t-elle? Où se rend-elle?
- Quels sont les forces et les faiblesses des déplacements piétons, cyclistes, en automobile, des poids lourds et en transports en commun?
- Quel bilan pour sécurité routière?

Chapitre 1. Cadres généraux	4
1.1. Cadre physique	4
1.2. Cadre humain	18
DIAGNOSTIC des Cadres généraux	35
Chapitre 2. Cadre de la Mobilité.	37
2.1. Mobilité générale	37
2.1.1. Comportements modaux	37
2.1.2. Composantes techniques du réseau	57
2.1.3. Projets en cours	59
2.1.4. Hiérarchie des réseaux	60
2.2. Approche modale	62
2.2.1. Les déplacements piétons	62
2.2.2. Les déplacements cyclables	68
2.2.3. Les déplacements automobiles et des poids lourds	71
2.2.4. Les déplacements en transports en commun	86
2.2.5. Un aspect particulier : la sécurité routière	106
DIAGNOSTIC du Cadre de la Mobilité	114
SYNTHESE: DIAGNOSTIC GENERAL	116

Envie d'en savoir plus?...
Référez-vous aux documents de la phase 1
repris dans le CD-Rom, en fin d'exemplaire.



CADRE PHYSIQUE et ACCESSIBILITE



Une illustration... Une carte..

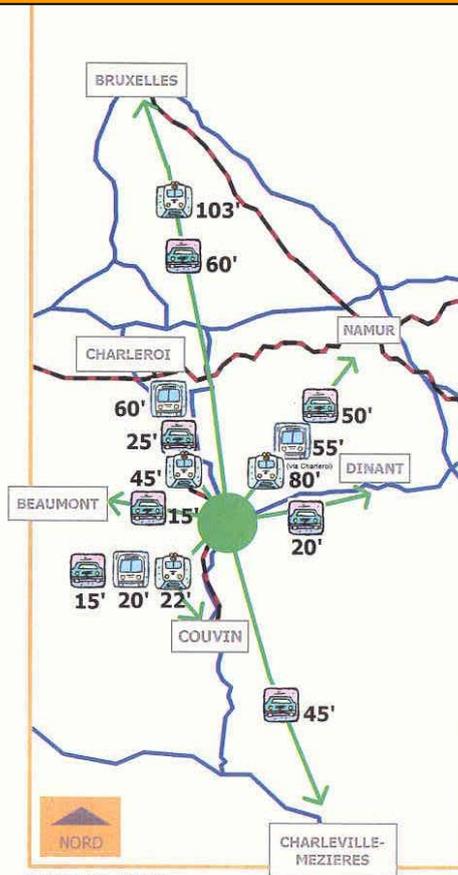
- Bonne localisation régionale (facilités d'accès);
- Cadre de vie de qualité;
- Structuration Nord-Sud et Est-Ouest du territoire
- > Isolement de la zone Sud-Est.

La localisation générale de Philippeville et sa bonne accessibilité régionale (tant en voiture qu'en transports en commun) en font une commune facilement accessible, ce qui favorise d'ailleurs son développement urbanistique et économique.

On constate également que le maintien et/ou le (re)développement des transports en commun offre une concurrence directe aux déplacements automobiles sur certaines destinations (Namur et Couvin, notamment). Cette compétitivité pourrait d'ailleurs être augmentée prochainement avec la mise en place du projet « Qualité total » sur la ligne de chemin de fer Couvin – Charleroi Sud.

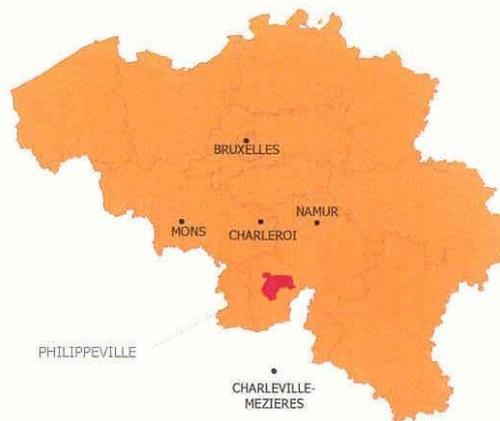
LEGENDE

- Réseau autoroutier et routier structurant
- Réseau ferré structurant
- Temps entre la ville désignée et Philippeville-Centre en train
- Temps entre la ville désignée et Philippeville-Centre en bus TEC
- Temps entre la ville désignée et Philippeville-Centre en automobile (hors heure de pointe).



Fond de plan : carte routière Michelin

POSITIONNEMENT REGIONAL



Echelle : 1/14,300
Date : 05/12/2000

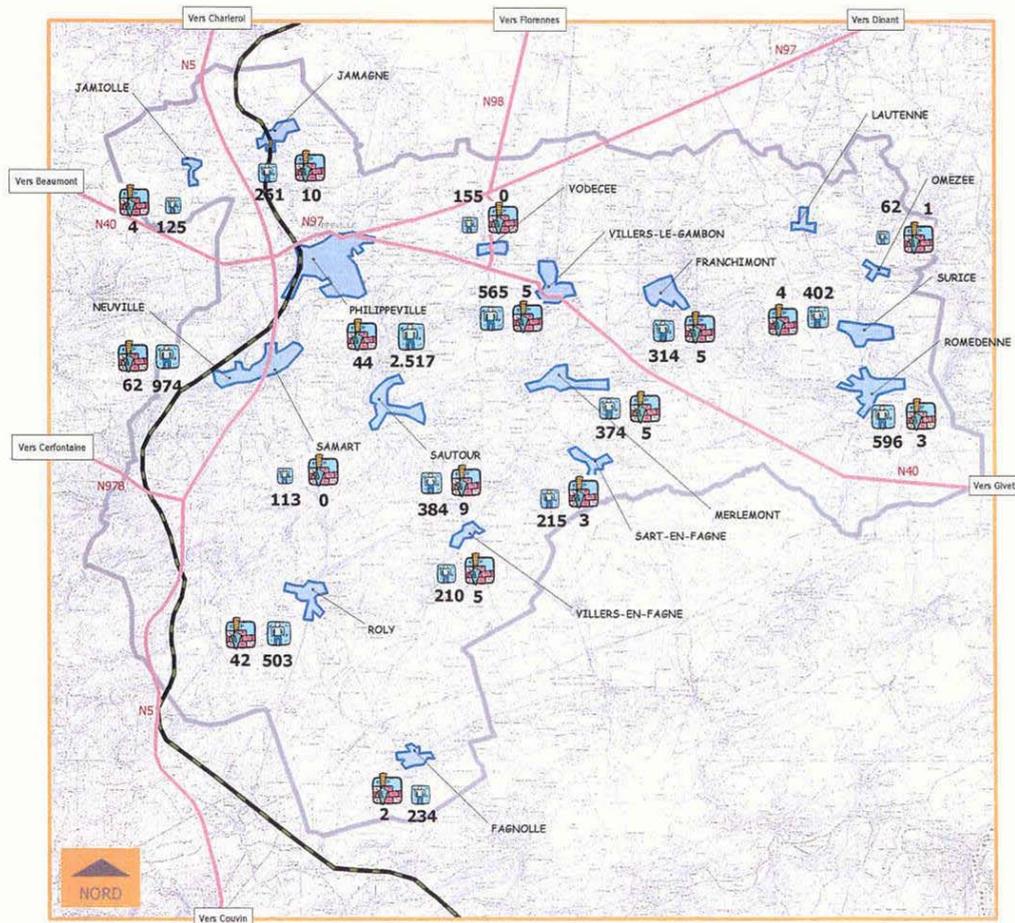
PCM PHILIPP



CADRE HUMAIN et SOCIO-ECONOMIQUE

- Concentration des populations le long des axes « forts » (RN 5 et RN 40), y compris dans les parcs résidentiels implantés le long de la RN 5;
- Peu de développement touristique;
- Activités économiques essentiellement tournées vers les services.

ent urbanistique



LEGENDE

- Noyau d'habitat
- Nombre d'habitants par village
 - de 0 à 99 habitants
 - de 100 à 199 habitants
 - de 200 à 299 habitants
 - de 300 à 499 habitants
 - de 500 à 999 habitants
 - plus de 1.000 habitants
- Nombre de permis d'urbanisme accordés depuis 5 ans
- Limites communales
- Réseau routier structurant
- Ligne SNCB

Une illustration... Une carte...

Un relevé du nombre d'habitants et du développement urbanistique (via le nombre de permis d'urbanisme délivrés depuis 5 ans) montrent une forte concentration des populations sur les axes régionaux (RN 5 et RN 40) – y compris pour Philippeville-centre, ce qui confère à ces axes des fonctions structurantes importantes en termes de mobilité tant pour les déplacements individuels que collectifs.

Echelle : 1/30 000
Date : 05/12/2005

CM PHILIPPEVILLE



Pond de plan IGN : cartes 52-4, 53-4, 57-4, 58-4, 59-4, 60-4, 61-4.

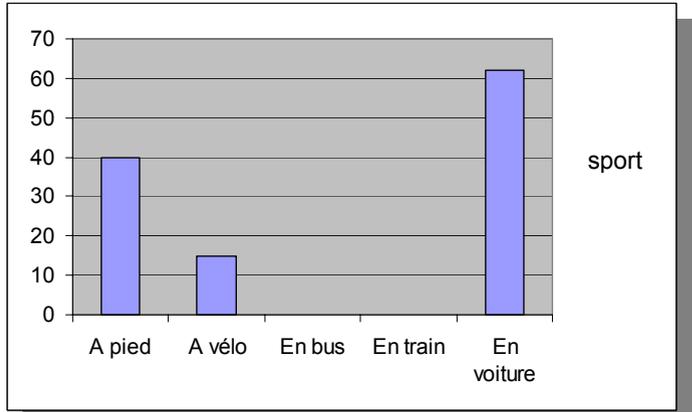
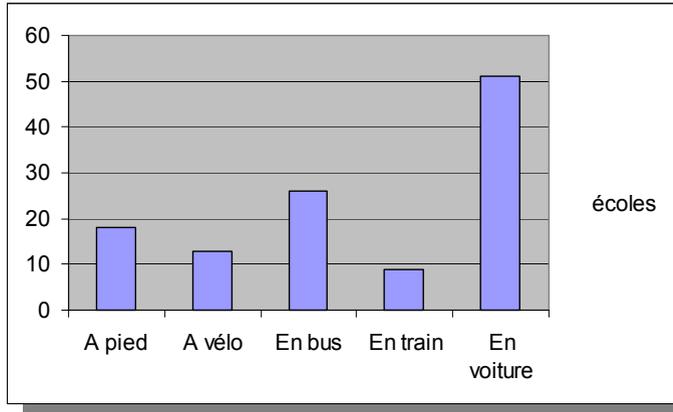
LA MOBILITE en général... Quelques chiffres

- 1/5ème des ménages sans voiture;
- 1/2 des ménages sans vélo;
- 3/4 de la population locale (de + de 6ans) se déplace quotidiennement;
- 17.130 déplacements quotidiens -de la population locale;
- 60% de déplacements en voiture;
- peu de déplacement intermodaux (5%) et modes doux;
- 1/4 des déplacements domicile-travail dans l 'arrondissement;
- 1/5 des déplacements domicile-travail vers/depus l 'arrondissement de Charleroi.



Une illustration... Un graphique...

Une enquête réalisée, en septembre 2000, par le Plan Social Intégré (PSI) de Philippeville auprès de 117 jeunes âgés entre 6 et 24 ans (moyenne d'âge: 13 ans) démontrent la préédominance de la voiture dans les déplacements. Toutefois, la marche et le vélo sont encore bien utilisés notamment pour les déplacements de loisirs (sport, notamment).



LA MOBILITE en détail... Les piétons et personnes à mobilité réduite

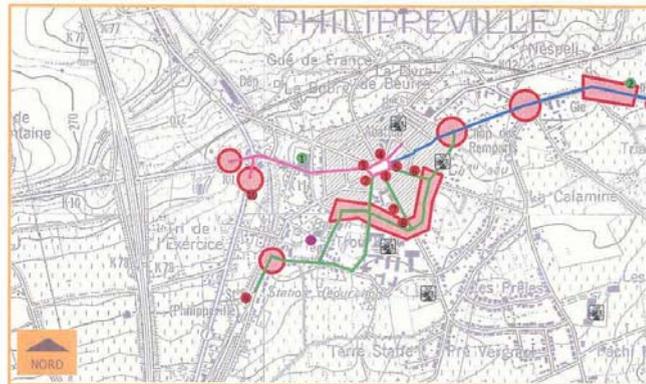


- Besoins / Demande
 - 5 à 6% de déplacements quotidiens de la population locale;
 - déplacements essentiellement internes à Philippeville-centre (gare - écoles / place - CARP);
 - dans les villages, liaisons de/vers les écoles.

- Offre actuelle
 - un réseau existant de sentiers et chemins mais pas ou peu utilisé;
 - peu de présence de trottoirs (surtout dans les villages);
 - peu d'aménagements pour les personnes à mobilité réduite (sauf centre-ville).

Une illustration... Une carte...

L'analyse de la circulation piétonne à Philippeville-centre montre l'éclatement des pôles pouvant attirer ce type d'usagers. Cela signifie la difficulté, dès lors, de prévoir des cheminements continus et sûrs, même si une amélioration est déjà en cours par le réaménagement des principaux espaces publics (Place d'Armes, Place du Quartier Brûlé, etc.).



LEGENDE

- Déplacements piétons commerciaux
- Déplacements piétons scolaires
- Déplacements piétons professionnels centre-ville / CARP
- Conflit ou danger ponctuel
- Services publics
 1. Hôtel de Ville
 2. Police
 3. Halles communales
 4. Justice de Paix
 5. Office du Tourisme
 6. Eglise Saint Philippe
 7. Ancienne caserne (futur centre culturel)
 8. Futur Centre des Finances
 9. Gare SNCB
 10. Poste
 11. Cimetière
- Equipement spécifiques
 1. Mutualités Socialistes
 2. CARP
- Stade et piscine
- Ecoles

PCM PHILIPPEVI



LA MOBILITE en détail... Les cyclistes

- Besoins / Demande

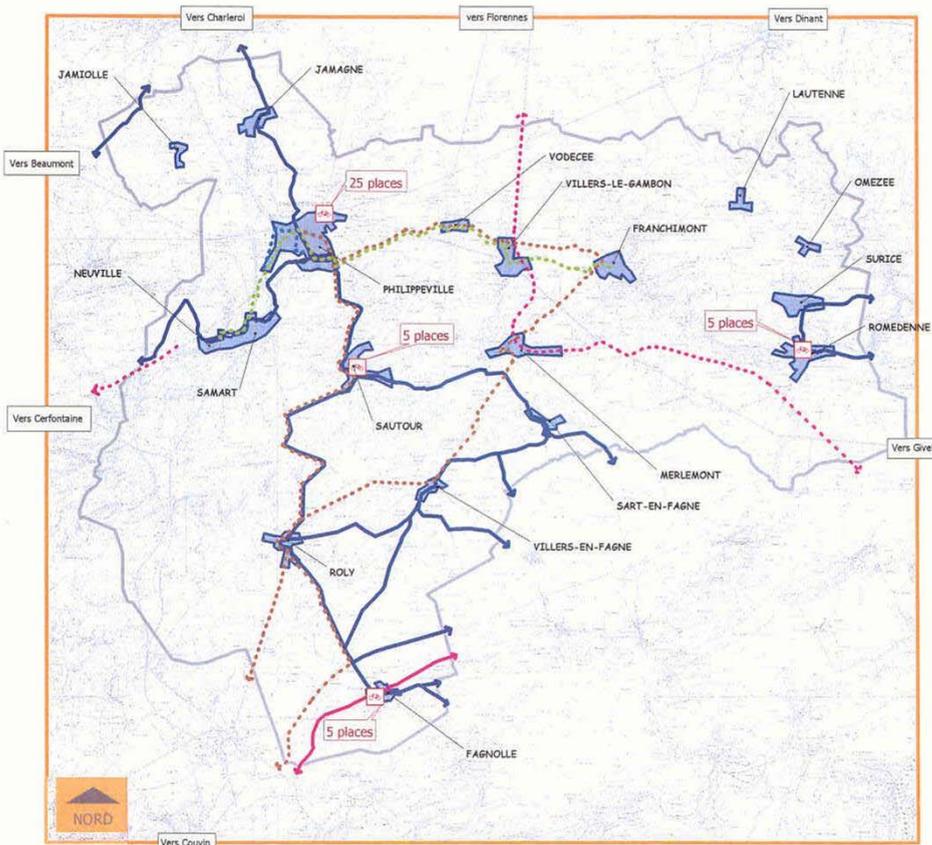
- on pourrait atteindre 15% de déplacements utilitaires;
- demande touristique forte.

- Offre actuelle

- présence d'un Plan vélo (+ aménagements projetés);
- présence d'une voie RAVeL (+ projets);
- présence de circuits VTT.



PHILIPPEVILLE



LEGENDE

- Stationnements vélos
- Voie RAVeL existante
- Voie RAVeL en projet
- Itinéraire cyclable principal (en projet)
- Itinéraire cyclable alternatif (en projet)
- Véloroute de la pierre (en projet)
- Circuits VTT
- Noyau d'habitat
- Limites communales

Une illustration... Une carte...

La Ville de Philippeville a depuis plusieurs années souhaité développer une infrastructure ouverte aux cyclistes. Ainsi, sur base d'un réseau actuellement touristique (RAVeL et réseaux VTT), une approche des déplacements utilitaires est actuellement en cours.



Echelle : 1/60 000
Date : 06/12/2006



- des charges de trafic bien réparties mais deux problèmes:
 - liaison RN 40 - Contournement - centre-ville ;
 - liaison RN 40 - Barrière Luc (traversée de Vodecée).
- des régimes de vitesses à réviser;
- une organisation des circulations et du stationnement dans le centre-ville:
 - transit partiel par la Place d'Armes;
 - transit par les boulevards du Sud;
 - capacité de stationnement importante et occupation moyenne
- certaines nuisances liées au charroi lourd.

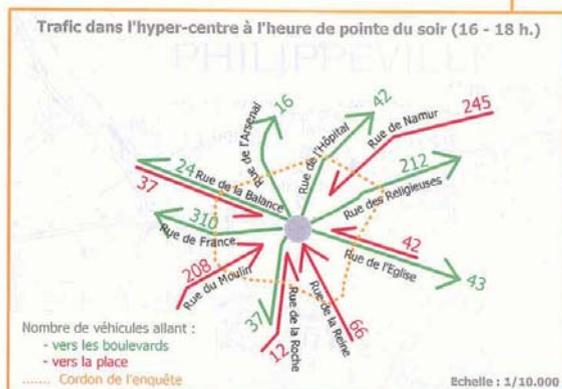
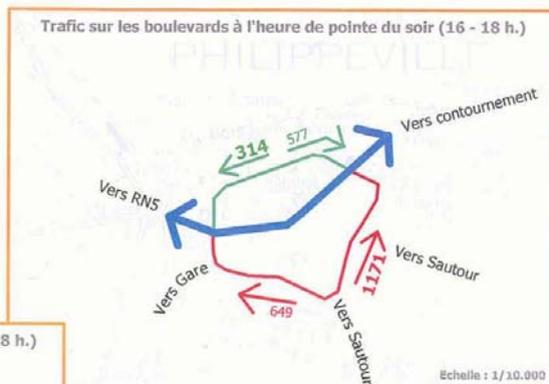
Une illustration... Un schéma...

Une analyse, faite en collaboration avec la Police locale, a permis de mieux cerner les mouvements de circulation dans l'hyper-centre de Philippeville. Dans ce cadre, on constate:

- Une pression importante sur les boulevards du Sud (concentration des établissements scolaires);
- Le maintien d'un passage par la Place d'Armes principalement sur l'axe rues de Namur/des Religieuses – rues de France/du Moulin.

Toutefois, la mise en place de ces sens de circulation a fortement diminuer le transit par la place d'Armes, transit qui sera encore amoindri par l'aménagement de l'échangeur Ouest (proche du centre commercial) qui facilitera ainsi mieux les liaisons Est-Ouest internes à Philippeville-centre).

Carte 1.11.bis Evaluation du nouveau plan de circulation et de stationnement de Philippeville-Centre



PCM PHILIPP



LA MOBILITE en détail... Les transports en commun

- Besoins / Demande

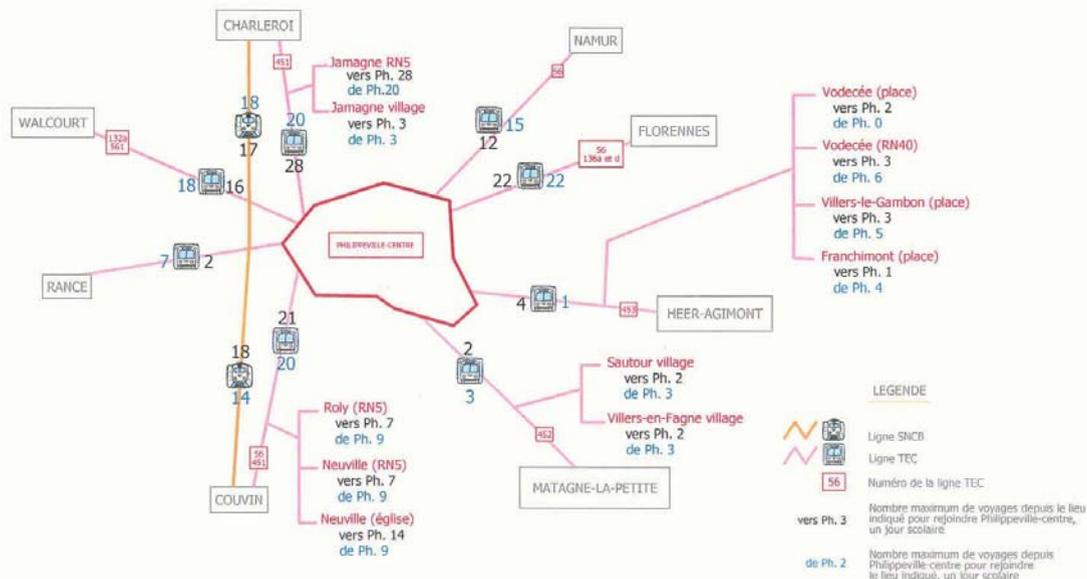
- liaison depuis /vers Philippeville-centre;
- liaison vers les centres extérieurs (Charleroi, Namur, etc.)



- Offre actuelle

- un réseau TEC peu efficace en terme de desserte locale mais bonne connexion régionale (lignes 56 - 451);
- un réseau SNCB efficace et apprécié (améliorations en vue);
- des projets en cours (projet LIFT, bus local).

Carte 1.14. - Accessibilité en transports en commun depuis/vers Philippeville-centre (un jour scolaire)



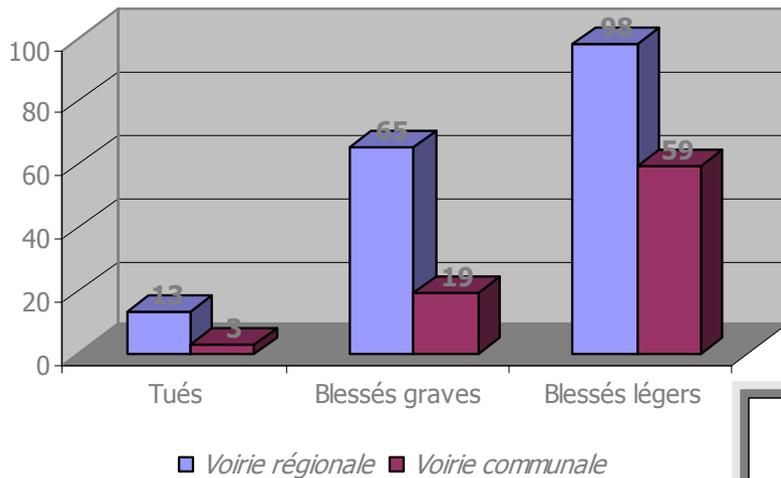
Une illustration... Un schéma...

L'accessibilité régionale de Philippeville-centre est principalement facilitée par la présence des lignes TEC 56 (Nismes-Namur) et 451 (Couvain-Charleroi) et SNCB 132 (Couvain-Charleroi) et SNCB 132 (Couvain-Charleroi). Les villages implantés le long des ces axes de transports publics (Neuville et Jamagne-Jamiolle, au niveau de la RN5) sont également bien desservis. Ailleurs et en particulier dans la partie Sud-Est du territoire communal, la carence de transports publics est importante, en particulier en dehors des heures et des périodes scolaires.

LA MOBILITE en détail... La sécurité routière

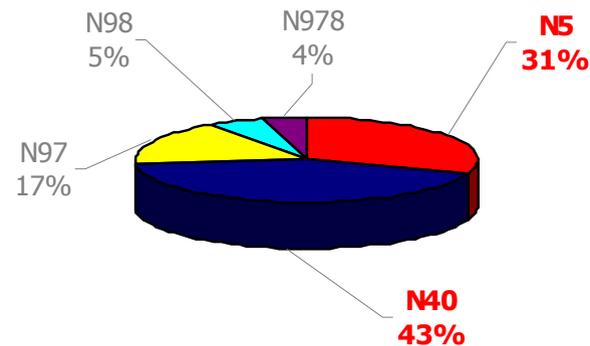


- un réseau assez accidentogène essentiellement au niveau des RN 40 et 5 et du centre-ville;
- des zones sensibles: RN 5, traversée de Villers-le-Gambon, etc.
- un sentiment local d'insécurité routière: abords des parcs résidentiels, traversées de villages, etc.



Une illustration... Un graphique...

L'analyse des accidents démontre la forte prédominance du réseau régional en matière d'insécurité routière, en particulier sur les RN 5 et 40, axes majeurs de déplacement sur l'entité communale.



Diagnostic général: des mobilités... à des échelles différentes

-> Échelle régionale

- bonne accessibilité essentiellement de Philippeville-centre;
- interaction avec la région + Charleroi;
- fonction polarisante de Philippeville au niveau commerces - services.

-> Échelle communale

- structuration tripartite du territoire;
- fonction centrale de Philippeville-centre (-> problèmes d 'accessibilité).

-> Échelle locale

- pour Philippeville-centre: circulation piétonne et trafic automobile;
- pour les villages: liaisons piétons/cyclistes difficiles et sécurité routière;
- pour les parcs résidentiels: problèmes d 'accessibilité et de sécurité.





Phase 2 – Définition des objectifs



Dans cette partie...

Comment, sur base du diagnostic, les objectifs ont-ils été définis et quels sont-ils?



Envie d'en savoir plus?...
Référez-vous aux documents de la phase 2
dans le CD-Rom, en fin d'exemplaire.

3. Rappel du diagnostic	3.
4. Formulation des objectifs par les différents partenaires	6.
5. Structuration des objectifs	9.
5.A. Quantification des objectifs	9.
5.B. Description des objectifs	11.
5.1. A l'échelle régionale	11.
5.2. A l'échelle communale	13.
5.3. A l'échelle locale	15.



Sur base du diagnostic posé (phase 1), des rencontres avec différents opérateurs de la mobilité locale (Ville, MET – DG1 et DG3, TEC Namur-Luxembourg, SNCB, etc) ont permis de définir des objectifs précis à développer dans le cadre du PCM de Philippeville. Ceux-ci sont résumés dans le tableau ci-dessous .

Echelles	Acteurs	Rappel de la problématique	Schémas	Objectifs à atteindre	Schémas
Echelle régionale	MET; SNCB; TEC Namur-Lux.; Ville de Philippeville.	Intermodalité inexistante ou faible; Nombre élevé d'accidents.		Développement de l'intermodalité avec lieux d'échanges; Sécurisation du contournement, de la RN5 et de la RN40.	
Echelle communale	MET; TEC Namur-Lux.; Ville Philippeville.	Diminution de la fréquentation des transports en commun; Augmentation de l'usage de l'automobile; Isolement du Sud-Est de l'entité.		Augmenter l'offre modale (diff. modes de transports à utiliser); Développement d'une infrastructure intermodale avec des zones d'échange (la gare SNCB); Augmentation de la desserte Sud-Est de la commune.	
		Population vieillissante et en bas âge au Sud-Est; Peu de services au sein des villages.	Augmentation de l'offre des transports en commun; Favoriser une meilleure desserte de/vers Ph-centre		
Echelle locale	MET; TEC Namur-Lux.; Ville de Philippeville.	a. Pour Philippeville-centre: Accessibilité difficile entre la gare SNCB et le centre-ville; Liaison difficile entre le contournement et le centre; Gestion peu aisée du stationnement.		Développement d'itinéraires piétons/cyclistes entre la gare SNCB et le centre; Amélioration de la liaison entre le centre-ville et le contournement; Développement de liaison bus centre-gare; Réduction des risques d'accidents; Amélioration de l'information aux automobilistes.	
		b. Pour les villages: Infrastructures piéton/cycl. peu performantes; Insécurité routière inter-villages (RN40 et RN5); Transit et insécurité à Vodecée		Création de liaisons cyclistes et piétonnes internes et inter-villages; Augmentation de la sécurité routière (notamment Vodecée, RN5 et RN40).	
		c. Pour les parcs résidentiels: Phénomène d'isolement par rapport à l'extérieur; Insécurité routière sur la RN5.		Augmentation de l'accessibilité depuis/vers les parcs résidentiels par rapport à Philippeville-centre et le reste de l'entité; Diminution des risques d'accidents.	

Apports de la consultation publique sur les phases 1 et 2 (juin-juillet 2001)

La consultation publique du Plan communal de Mobilité de Philippeville sur les phases 1 et 2 (juin-juillet 2001) a permis de conforter l'analyse établie lors de la première phase de la mission d'étude.

Mais également de pouvoir mieux considérer les objectifs qui avaient été définis et qui peuvent ainsi se résumer suivant deux principes élémentaires de la mobilité à Philippeville : l'**accessibilité** et la **sécurité**.

- Premier principe : l'**accessibilité**

Défini lors de la phase de précision des objectifs (phase 2), l'accessibilité se décline, au niveau des objectifs à trois niveaux :

- au *niveau régional* : renforcement de l'accessibilité intermodale de l'entité communale par rapport à sa région et aux centres extérieurs (notamment Charleroi et Namur) ;
- au *niveau communal* : meilleure accessibilité de Philippeville-centre depuis les villages (et inversement) ;
- au *niveau local* : meilleure accessibilité interne de Philippeville-centre, notamment les liaisons centre-gare et les accès Est ; meilleure accessibilité interne des commerces et services des villages ; diminution de l'isolement des parcs résidentiels.

- Second principe : la **sécurité**

La sécurité est un élément qui apparaît de façon récurrente dans les avis émis lors de la consultation publique.

Ainsi, au niveau des objectifs, il est normal de le voir couvrir une seconde série d'objectifs qui se voit ainsi reformulée :

- au *niveau régional* : assurer une sécurité du trafic de transit principalement sur les RN 5 et 40 ;
- au *niveau communal* : augmenter la sécurité des liaisons intra-communales ;
- au *niveau local* : assurer la sécurité des déplacements internes à Philippeville-centre ainsi que l'accès Est ; augmenter la sécurité dans les villages en particulier à Vodecée et à Villers-le-Gambon ; optimiser la sécurité aux abords des parcs résidentiels.





Phase 3 – Propositions



Dans cette partie...

- Qu'est qu'un Schéma directeur des déplacements et qu'apporte-t-il?
- Quelle nouvelle hiérarchie des réseaux?
- Quelles réponses concrètes sont apportées aux objectifs d'amélioration de la mobilité et de sécurisation des déplacements?

Envie d'en savoir plus?...
Référez-vous aux documents de la phase 3
dans le CD-Rom, en fin d'exemplaire.

A.	Schéma directeur des déplacements	7
B.	Hiérarchie des réseaux	11
C.	Plans globaux	14
	C.1 Plan global de gestion du transit et de sécurisation des axes régionaux	14
	C.2 Plan global des transports en commun	25
	C.3 Plan globale de sécurisation et de valorisation des zones rurales	39
D.	Hiérarchie des réseaux	47



LA MOBILITE demain... Structure de la phase 3

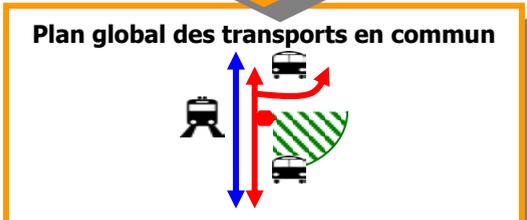
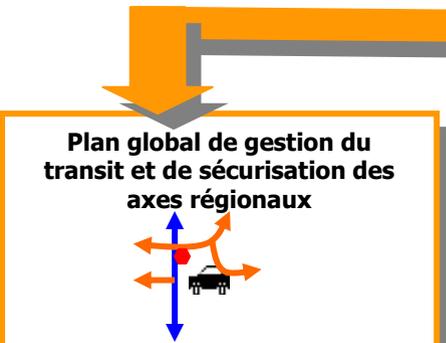
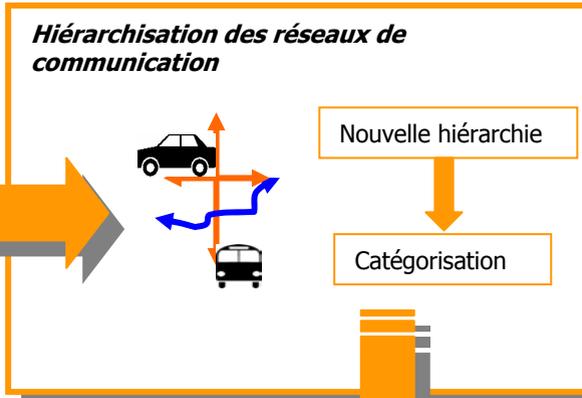


PCM – Phlippeville



Sur base des phases 1 et 2, les propositions présentent des réponses concrètes et pratiques qui se définissent au départ d'un Schéma directeur, lui-même générant une hiérarchie des réseaux.

De là, des propositions des plans thématiques abordant les aspects principaux mis en évidence par le diagnostic donnent des pistes concrètes au PCM



LA MOBILITE demain.. EN GENERAL: le Schéma directeur .

A quoi sert le schéma directeur des déplacements?

L'objectif principal de ce schéma directeur des déplacements pour la mobilité dans l'entité communale de Philippeville est de pouvoir **offrir une structure de référence pour les déplacements des personnes et des biens à Philippeville.**

Ce schéma vise principalement à :

- **Promouvoir la combinaison de différents modes de déplacement** afin de ne pas développer uniquement l'usage de la voiture tout en tenant compte des spécificités rurales de la commune ;
- **Programmer de façon plus aisée des infrastructures et adapter les aménagements proposés par rapport aux fonctions intermodales.**

De quoi se compose ce schéma directeur?

De façon générale, la mobilité à Philippeville se structure autour :

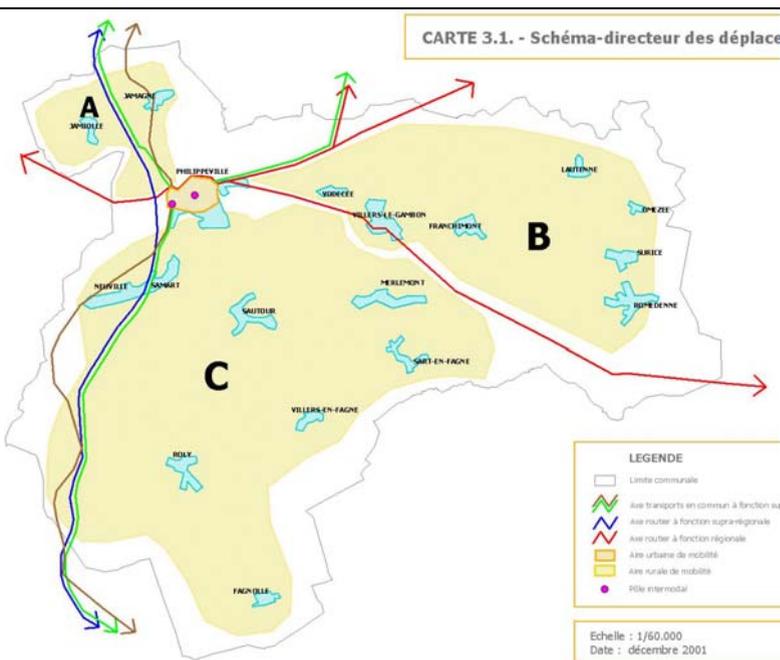
- D'un **axe routier à fonction suprarégionale** qu'est la **RN5** (projet E.420) qui structurera la desserte Nord-Sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse.
- Des **axes routiers à fonction régionale** que sont les RN 40 (vers Beaumont et Givet), RN 97 (vers Dinant) et 98 (vers Florennes) qui assureront l'accrochage de l'entité communale de Philippeville à sa micro-région ;
- Des axes de **transports en commun à fonction suprarégionale**, à savoir l'axe Nord-Sud RN5/Ligne SNCB 132 qui compte deux modes de transport public performants et/ou à redévelopper (la ligne TEC 56 Namur-Couvin et la ligne SNCB 132) combiné avec un axe Nord-Est qui permet via la ligne 56 de rejoindre Namur aisément.
- On compte **une aire urbaine de mobilité** constituée par Philippeville-centre. Au sein de cette aire urbaine, il y aura lieu de mettre en place un programme d'actions répondant aux objectifs prédéfinis en améliorant l'accessibilité interne par le renforcement des mesures du plan de circulation. Les pôles de la gare SNCB et de la gare TEC (Rue de la Reine) devront être développés en pôles d'échanges modaux; l'amélioration des liaisons gare/centre-ville et la gestion des accès Est sont également nécessaires.

- On compte **une aire rurale de mobilité** constituée de trois sous-aires :

- **Aire A** : Jamagne, Jamiolle
- **Aire B** : Vodecée, Villers-le-Gambon, Franchimont, Romedenne, Surice, Omezée, Lautenne
- **Aire C** : Neuville, Smart, Sautour, Merlemont, Villers-en-Fagne, Sart-en-Fagne, Roly, Fagnolle, Parcs résidentiels.

- On compte **deux pôles intermodaux** :

- La **gare TEC** à la rue de la Reine (Philippeville-centre) récemment aménagée joue le rôle du pôle intermodal central essentiellement destiné à la combinaison marche + bus ;
- La **gare SNCB** de Philippeville-centre qui devra être redynamisée afin d'en faire un réel pôle d'échange intermodal entre tous les modes.

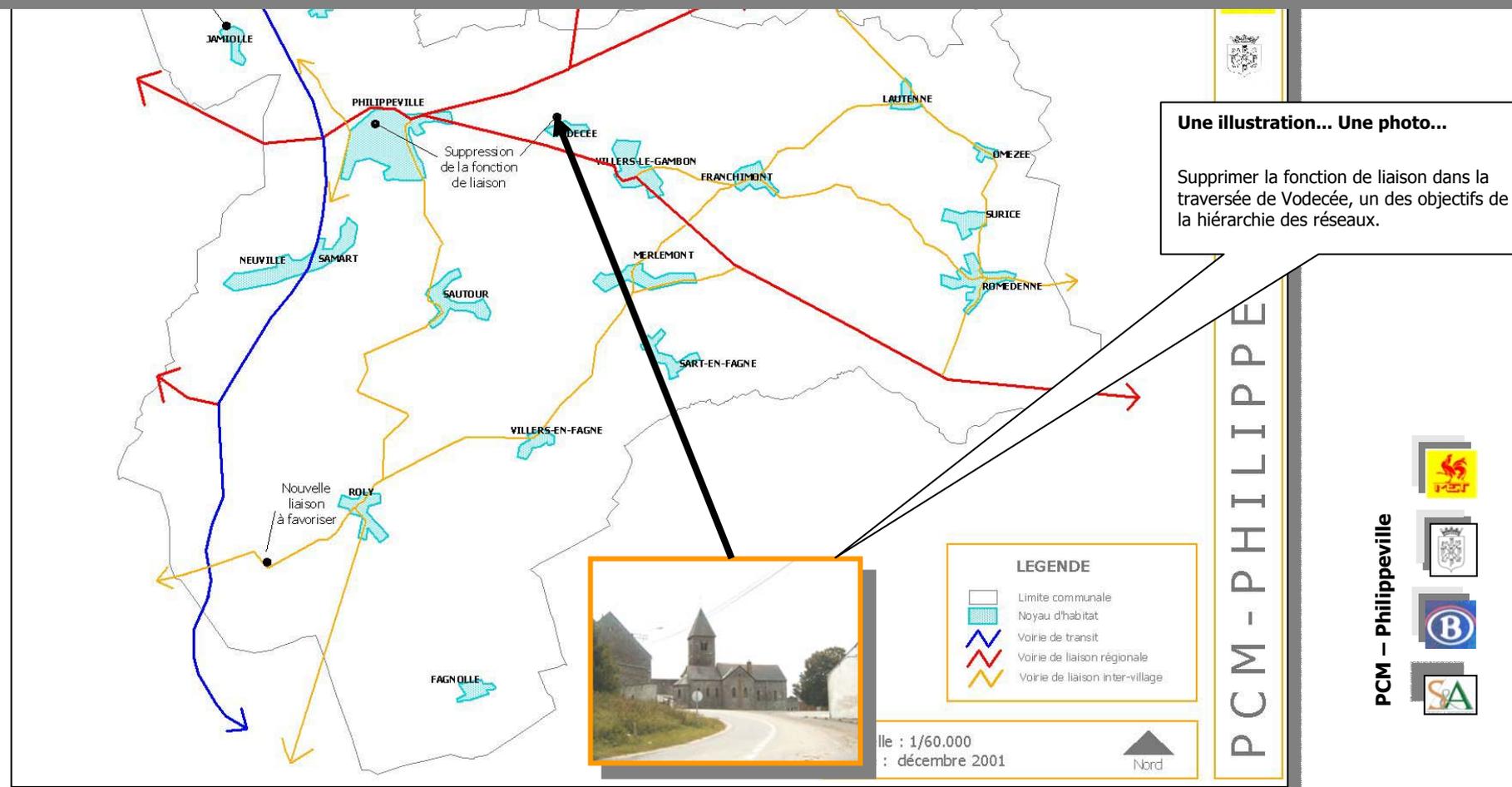


LA MOBILITE demain ... EN GENERAL: la hiérarchie des réseaux

La hiérarchie des réseaux ... c'est quoi?

Avant de développer les composantes internes du Schéma directeur via notamment une série de plans globaux, il semble impératif de définir la hiérarchie des réseaux de déplacements. Cette donnée permettra de mieux comprendre la suite de l'exposé mais également la nécessité d'avoir une vue globale sur les aménagements proposés. La carte 3.2 offre d'ailleurs une vision générale de cette nouvelle hiérarchie des réseaux de déplacement, en particulier de la hiérarchie du réseau routier car celui-ci conditionne tous les déplacements à l'exception de ceux liés à la voie ferrée.

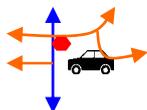
Pour le réseau routier, il y a lieu de prévoir une catégorisation des voiries issues de cette hiérarchie des réseaux ayant non seulement une incidence sur les déplacements motorisés mais également sur les autres modes. Cette catégorisation permet également de définir un calibrage des voies de circulation propre à chaque fonction de circulation en précisant les aménagements utiles à la circulation motorisée (nombre de bandes de circulation, types de carrefours, etc.) ainsi que les possibilités de déplacements des modes « doux ».



LA MOBILITE demain ... EN DETAIL: le plan global de gestion du transit et de sécurisation des voiries régionales

Le Plan global

Plan global de gestion du transit et de sécurisation des axes régionaux



Ses objectifs

- Optimiser l'accessibilité régionale de Philippeville ;
- Sécuriser les voiries de transit, notamment la RN 5/ E 420

Les modes concernés

- Généralement :
- Localement :

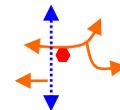


Ses composantes

La **RN 5** est un axe routier à fonction suprarégionale et internationale



Les **autres voiries** (RN 40, 97, 98 et 978) ont une fonction régionale



Ses actions

Réseaux et infrastructures

➤ Actions déjà existantes et/ou programmées

Action 1.1 – Mise à 2x2 bandes de la voirie avec berme centrale de séparation (déjà existant) avec zones de passage pour les services d'urgence et de sécurité ;

Action 1.2 – Eclairage public des échangeurs et aires de repos ;

Action 1.3 – Echangeurs :

- existants : échangeur de Tromcourt, échangeur de la Quercinelle
- programmé : échangeur de Jamagne.

➤ Actions proposées par le PCM

Action 1.4 – Suppression des accès riverains directs sur la RN 5/E 420 à Neuville et pour les parcs résidentiels de Roly.

Action 1.5 – Intégration d'aménagements cyclables dans les infrastructures de « passage » (ponts et tunnels) existantes ou programmées (en particulier l'itinéraire cyclable Neuville-Philippeville).



Réseaux et infrastructures

➤ Actions déjà existantes et /ou programmées

Action 1.7 – Echangeurs:

- existants : échangeur Est et (partiellement) échangeur Ouest de Philippeville-centre (**Mesure 1.7.A**)

- programmé : branches Est de l'échangeur Ouest de Philippeville-centre (**Mesure 1.7.B**)

➤ Action proposées par le PCM

Action 1.8 – Aménagement de l'entrée Est de Philippeville-centre afin de diminuer la vitesse et assurer une meilleure gestion des carrefours.

Action 1.9 – Création d'un giratoire entre la RN 40 et la rue Grande (Romedenne) afin de réduire le nombre et la gravité des accidents.

Action 1.10 – Traitement de certains carrefours secondaires.

Action 1.11 – Intégration d'aménagements cyclables dans les infrastructures de « passage » (giratoires et carrefours) existantes ou programmées.

Action 1.12 – Réaménagement de la traversée de Villers-le-Gambon.

Action 1.13 – Sécurisation de la traversée de Vodecée afin de diminuer le transit routier.

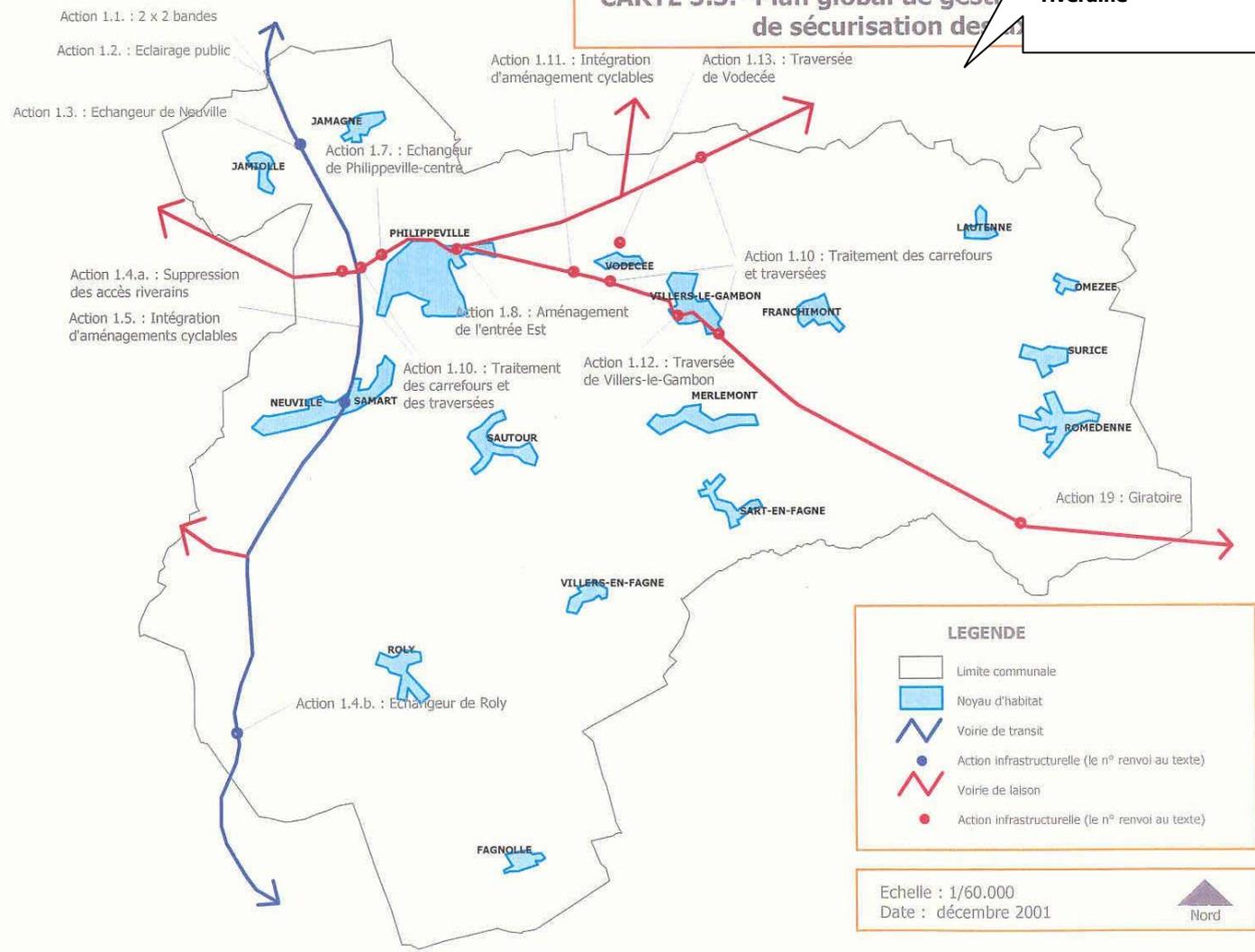


LA MOBILITE demain ... EN DETAIL: le plan global de gestion du transit et de sécurisation des voiries régionales

Une illustration... Une carte...

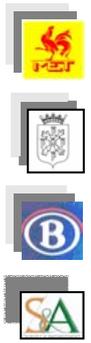
Cette carte montre l'importance des actions à mener afin d'optimiser la sécurisation des voiries régionales et d'en limiter l'impact sur la vie riveraine

CARTE 3.3. -Plan global de gestion de sécurisation des voiries régionales



PCM - PHILIPPEVILLE

PCM - Philippeville



LA MOBILITE demain ... EN DETAIL: le plan global des transports en commun

Le Plan global



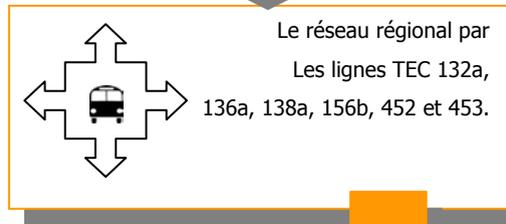
Ses objectifs

- Optimiser l'accessibilité régionale de Philippeville ;
- Assurer une intermodalité optimale entre les modes de déplacement.

Les modes concernés



Ses composantes



Ses actions

Réseaux et infrastructures

➤ **Actions déjà existantes et/ou programmées**

Action 2.1 – ligne SNCB 132

- Action 2.1.A – Diminution du temps de parcours.
- Action 2.1.B – Création de nouvelles fréquences.
- Pas de réouverture des arrêts à Neuville et à Jamagne.

Action 2.2 – ligne TEC 56

- un maintien de la qualité du service actuel...
- renforcé par une augmentation des fréquences (action 2.2.A) répondant aux besoins et notamment dans un premier temps, avec une offre en soirée.

Action 2.3 – ligne TEC 451

- Action 2.3.A – Une desserte plus importante de Jamagne-centre dans sa liaison vers la gare SNCB de Philippeville-centre ;
- Action 2.3.B – Une augmentation des dessertes de Neuville-centre (sens vers Couvin), le samedi.

Réseaux et infrastructures

➤ **Actions déjà existantes et /ou programmées**

Restructuration du passage des lignes régionales dans le centre-ville de Philippeville.

➤ **Action proposées par le PCM**

Action 2.4 – Peu de modifications spécifiques, si ce n'est une simplification des tracés internes à Philippeville-centre.

Réseaux et infrastructures

➤ **Actions proposées par le PCM**

Action 2.5. – Mise en place d'un système de transport en commun à fonction locale (bus local et centrale de co-voiturage).

EN PARTICULIER... Le projet de bus local

Rappel de la problématique

Comme toute commune rurale, l'entité communale de Philippeville souffre d'un problème de desserte en transports en commun, principalement pour les liaisons entre Philippeville-centre et sa zone rurale. Les lignes qu'on y trouve sont rares et fonctionnent suivant les horaires scolaires.

La consultation de la population (via des rencontres en automne 2000 et la consultation publique de juin 2001) a révélé plusieurs demandes par rapport à la mise en place d'un système de transports assurant des liaisons entre Philippeville-centre et les villages. Un transport en commun doit également essayer de rompre l'isolement des habitants des parcs résidentiels.

Les villages suivants sont concernés par la mesure : Neuville-village, Parcs résidentiels de Roly, Roly-village, Villers-en-Fagne, Sart-en-Fagne, Merlemont, Villers-le-Gambon, Vodecée, Samart, Sautour, Franchimont, Romedenne, Surice, Omezée, Lautenne.

Les villages de Jamagne et Jamiolle peuvent avoir des connexions plus aisées par rapport à Philippeville-centre, notamment via la ligne 451. Fagnolle, à l'extrême Sud, est plus tournée vers Mariembourg et Couvin, connexion assurée par la ligne TEC 156b.

Le bus local

• Description générale

On pourrait imaginer la mise en place d'une ligne de bus de type « bus local ». Ce type de bus pourrait ainsi avoir pour fonction la desserte interne des différents villages de l'entité. Ce bus aurait un parcours fixe avec des arrêts dans les villages à un ou deux endroits précis. Dans sa formule « de base », il ne pourrait pas y avoir de desserte de porte-à-porte afin de ne pas complexifier le parcours (et donc réduire son efficacité). Il servirait également de desserte pour les liaisons internes à Philippeville-centre, en particulier entre la gare SNCB et le centre-ville.

• Trajet proposé

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

- Boucle A: Philippeville (Rue de la Reine, zoning commercial et gare SNCB), Neuville-village, Parcs résidentiels de Roly (échangeur de la Quercinelle et Bois de Roly), Roly-village, Villers-en-Fagne, Sart-en-Fagne, Merlemont, Villers-le-Gambon, Vodecée et Philippeville (CARP, zoning commercial, Rue de la Reine).

- Boucle B: Philippeville (Rue de la Reine, zoning commercial, gare SNCB), Samart, Sautour, Philippeville (La Calamine, CARP, Rue de la Reine).

- Boucle C: Philippeville-centre, Vodecée, Villers-le-Gambon, Franchimont, Romedenne, Surice, Omezée, Lautenne, Philippeville (CARP et Rue de la Reine).

- Boucle D: navette urbaine centre-ville / gare SNCB à Philippeville-centre.

• Fréquences

Dans un premier temps, les boucles A,B et C pourraient être mises en place le samedi matin, jour de marché à Philippeville (également services communaux ouverts). Par la suite et suivant le succès, la fréquence devrait être quotidienne et d'un bus dans chaque sens, au moins trois fois par jour. Des correspondances avec les lignes TEC 56 et 451; et la ligne SNCB 132, en gare de Philippeville ainsi qu'à la rue de la Reine (gare TEC) devront être favorisées.

La boucle D devra fonctionner du lundi au vendredi le matin et l'après-midi, au moins deux fois par jour; peut-être par la suite, avec une fréquence plus importante (en boucle continue, par exemple, entre 7h et 8h30 et entre 15h30 et 17h30).

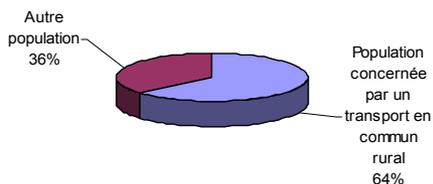
Sur demande spéciale, le bus pourrait transporter des groupes (3x20, jeunes, écoles) en dehors des heures d'utilisation normale.

Quel public cible pour quelle forme de transports en commun en zone rurale?

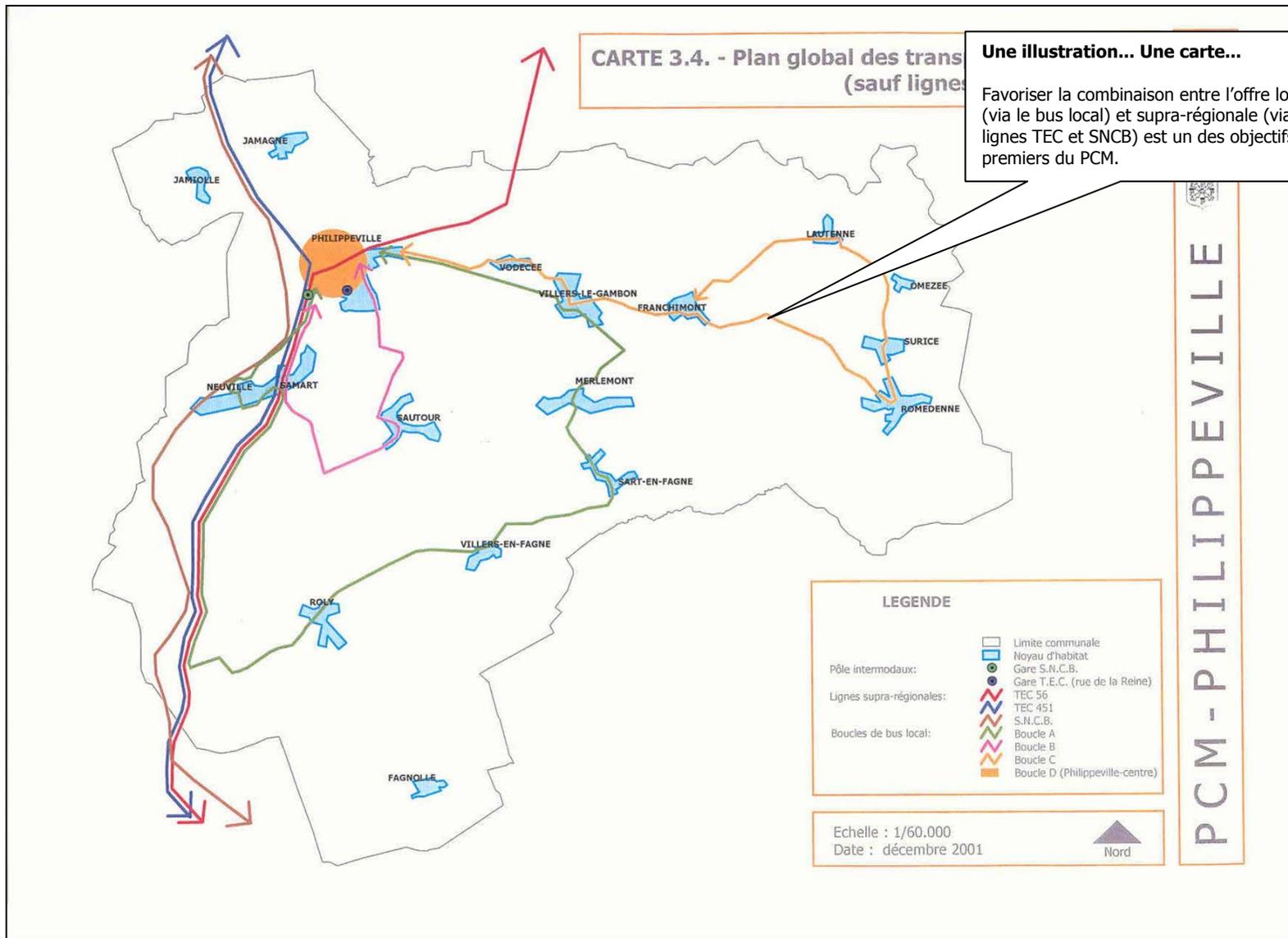
L'expérience du bus local de Durbuy (en fonctionnement depuis 1992) démontre que ce type de mode de transport est essentiellement utilisé par une population âgée puisque 68% des usagers ont 65 ans et plus (données TEC-1995).

A l'inverse, le covoiturage répondant à des demandes et des destinations plus souples attire un public plus large, tant socialement qu'au niveau de l'âge.

Part de la population concernée par un transport en commun rural adapté



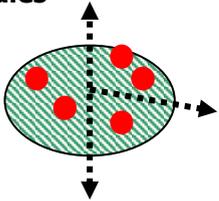
LA MOBILITE demain ... EN DETAIL: le plan global des transports en commun



LA MOBILITE demain ... EN DETAIL: le plan global de sécurisation et de valorisation des zones rurales

Le Plan global

Plan global de sécurisation et de valorisation des zones rurales



Ses objectifs

- Mieux gérer les problèmes objectifs et subjectifs de sécurité routière dans les villages.
- Améliorer globalement la qualité de vie dans les villages

Les modes concernés

Généralement



Localement



Ses composantes

Un **plan de sécurisation** (y compris gestion des vitesses) **et d'aménagement**

Ce plan propose de compléter les aménagements prévus par l'étude sur les coeurs de villages (2000), par des aménagements de voiries visant principalement à sécuriser les accès aux villages et les zones sensibles (écoles notamment). Ils devront être complétés par une nouvelle gestion des vitesses au sein des agglomérations

Ses actions

- Mise en place du programme "Aménagement des coeurs de villages" (2000) complété par des aménagements de sécurisation;
- Mise au point d'un plan de catégorisation des vitesses.

PCM – Philippeville



Mais aussi...

Les modes doux ...

Aucun plan thématique relatif aux modes doux n'a été proposé dans le cadre du PCM. Cette approche a été abordée via l'ensemble des trois plans.

Pourquoi ne pas avoir proposé un plan de déplacements des modes doux (piétons, personnes à mobilité réduite et deux roues)?

- Parce qu'un Plan Intercommunal d'Itinéraires cyclables a été réalisé en 1998 pour les Communes de Philippeville, Couvin et Viroinval et que celui-ci est progressivement mis en œuvre tant pour des itinéraires utilitaires que de loisirs ;
- Parce que l'éclatement de l'habitat et des fonctions (écoles, services, etc.) est important et que la mise en place d'itinéraires spécifiques pour les piétons et les personnes à mobilité réduite est difficile à mettre en œuvre.

Notez toutefois que des recommandations générales (applicables à l'ensemble des actions) relatives à la mise en place de cheminements pour les piétons, les personnes à mobilité réduite et les deux roues ont été proposées en parallèle du PCM.



La communication, le contrôle et la répression ...

Certains objectifs spécifiques ne trouveront pas leur application dans la mise en œuvre de nouveaux réseaux et de nouvelles infrastructures mais suivant des actions de communication et de contrôle/répression.

Ainsi, journées de sensibilisation générales ou spécifiques, communication écrite et audio-visuelle, campagnes de contrôle policier, etc. devront nécessairement venir en appui des actions qui seront mises en œuvre sur le terrain.



Concrètement: La mise en oeuvre...

La mise en œuvre du Plan Communal de Mobilité – et en particulier du programme d’actions – devra se faire sur une échéance de 15 à 20 ans.

Cette mise en œuvre sera bien évidemment fonction des moyens budgétaires et humains nécessaires ainsi que des difficultés et opportunités techniques et administratives.

Elle passe également par la mise en œuvre d’une Centrale Communale de Mobilité, organisme proche de la Commune et des opérateurs (MET, TEC et SNCB) qui devra assurer le suivi et l’animation du Plan Communal de Mobilité.



Le programme d'actions du Plan global de gestion du transit et de sécurisation des axes régionaux

Échéance 2006	Échéance 2011	Échéance 2016
Mise à grand gabarit RN5		
Eclairage public et aires de repos		
Echangeur de Jamagne		
Suppression des accès riverains de Neuville		
Suppression des accès riverains de Roly	→ Echangeur de Roly	
Aménagements cyclables		
Table ronde de concertation		
Echangeur Ouest de Philippeville-centre		
	Aménagement entrée Est	
		Giratoire RN 40 de Vodecée
		Traitement de certains carrefours sur RN
Aménagements cyclables		
	Traverseé de Villers-le-Gambon	
	Traversée de Vodecée	

Rapidement...

- Les accès riverains de Neuville.
- Les accès riverains de Roly.

Objectif court terme

Sécuriser la RN 5

Concrètement: La mise en oeuvre...

Le programme d'actions du Plan global des transports en commun

Échéance 2006	Échéance 2011	Échéance 2016
NCB 132 – amélioration de l'offre		
EC 56 – amélioration de l'offre en soirée		
EC 451 – Nouvelle fonction de la ligne		
Nouveaux tracés des lignes régionales		
Mise en place d'un bus local – service de base (boucle urbaine - marché)	Bus local – service régulier	
	Centrale de covoiturage	

Rapidement...

Service de base du bus local.

Objectif court terme

Offrir une meilleur accessibilité des zones rurales.

Le programme d'actions du Plan global de sécurisation et de valorisation des zones rurales

Échéance 2006	Échéance 2011	Échéance 2016
		Aire A – Coeurs de villages
	Aire A – Gestion des vitesses	
	Aire A – Aménagements complémentaires (effets de porte)	
		Aire B – Coeurs de villages
	Aire B – Gestion des vitesses	
	Aire B – Aménagements complémentaires (effets de porte)	
		Aire C – Coeurs de villages
	Aire C – Gestion des vitesses	
	Aire C – Aménagements complémentaires (effets de porte)	

Rapidement...

Gestion des vitesses.

Objectif court terme

Optimiser la sécurité dans les villages.



Apports de l'enquête publique sur la phase 3 (avril-mai 2002)

L'enquête publique organisée du 15 avril au 11 mai 2002 avait pour but principal d'assurer une information publique générale garantissant ainsi une meilleure réussite de l'application de mesures prônées par le PCM.

Il s'agissait aussi de confronter les propositions émises aux remarques de la population.

Il est difficile de conclure au terme de cette enquête publique car la participation a été faible.

Nous proposons donc de n'apporter aucune modification au document de la phase 3.

Seule l'action relative à la mise en place d'un bus local pourrait être précisée. Toutefois, ces précisions relèvent d'une étude de faisabilité de la mise en place d'un bus local : définition précise des boucles, définition des horaires, de la tarification, etc.

Cette étude doit être menée par le TEC Namur-Luxembourg en concertation avec la Ville de Philippeville et la SNCB.

Les remarques émises ne font que conforter le diagnostic posé et donc les solutions dégagées, principalement au niveau de la sécurisation des déplacements et les transports en commun. Seules les propositions de précisions de la mise en place d'un bus local sont à prendre en considération (même si elles doivent être intégrées dans une approche de faisabilité).

Ces remarques renforcent donc l'attente réelle de la population pour ce mode de transport alternatif.





Cette étude a été réalisée par Survey & Aménagement à la demande conjointe et avec l'étroite collaboration du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports – Direction générale des Transports – Direction des Etudes et de la Programmation, de la Ville de Philippeville et de la Société Nationale de Chemins de Fer Belges.

Ont collaboré également à cette étude:

- **Le Cabinet du Ministre du Gouvernement wallon en charge de la Mobilité;**
- **Le Cabinet du Ministre du Gouvernement wallon en charge des Travaux publics;**
- **Le Ministère wallon de l'Équipement et des Transports – Direction générale des Routes et Autoroutes – Direction des Routes de Namur;**
- **Le Ministère de la Région Wallonne - Direction générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine;**
- **La Société Régionale Wallonne du Transport;**
- **Le TEC Namur-Luxembourg**
- **L'Office wallon de Développement rural;**
- **L'Institut Belge pour la Sécurité Routière.**

Le Plan Communal de Mobilité de Philippeville a été adopté à l'unanimité par le Comité d'Elaboration, le 11/06/2002

Date de rédaction du rapport final – synthèse: 18/06/2002

