



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

Ville de Philippeville

Société Nationale des Chemins de Fer Belges

Plan Communal de Mobilité de Philippeville

Phase II – Définition des objectifs

Texte

Février 2000



Survey & Aménagement

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

2. INTRODUCTION.

Cette deuxième phase du Plan Communal de Mobilité de Philippeville a pour finalité de déterminer les objectifs à atteindre, au vu des diverses problématiques observées tout au long de la première phase.

Chaque problématique a été cernée de manière plus précise, en concertation avec les divers acteurs concernés, à savoir le Ministère Wallon de l'Équipement et des Transports (Direction des Routes de Namur), la SNCB, les TEC Namur-Luxembourg et la Ville de Philippeville.

Cette formulation des objectifs se subdivise suivant les trois échelles présentes sur l'entité de Philippeville, à savoir :

- une échelle régionale ;
- une échelle communale ;
- une échelle locale.

Cette deuxième phase est particulièrement déterminante, car elle permet de définir et de préciser les grandes orientations souhaitées par les différents acteurs pour organiser une nouvelle mobilité philippevillaine. Cependant, une difficulté réside dans les objectifs quantitatifs à atteindre à moyen et long termes, tels que les pourcentages d'automobilistes, de cyclistes, de piétons, etc..., dans la mesure où ils concernent un milieu rural, plus difficile à cerner qu'un milieu urbain, en termes quantitatifs. Nous nous attachons donc à déterminer des objectifs généraux plus en relation avec les intentions de politique de mobilité même si nous nous sommes risqués à proposer des objectifs modaux globaux.

Survey et Aménagement.

Février 2001.

3. RAPPEL DU DIAGNOSTIC.

Ce diagnostic se situera suivant trois échelles :

- l'échelle régionale ;
- l'échelle communale ;
- l'échelle locale.

1. A l'échelle régionale :

a. Accessibilité relativement performante (depuis/vers Charleroi, Namur, Couvin principalement), essentiellement de Philippeville-centre, tant en voiture, qu'en transports en commun.

b. Interaction entre Philippeville et :

- son arrondissement ;
- l'arrondissement de Charleroi.

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

c. Fonction polarisante de Philippeville au niveau des commerces, des écoles et des services, impliquant aussi des déplacements depuis toute la région.

2. A l'échelle communale :

a. **Le territoire se structure selon trois parties :**

- un axe Nord-Sud fort, possédant des infrastructures performantes (RN5 et SNCB) ;
- un axe Ouest-Est (situé dans la partie Nord) moyen au niveau de la performances des infrastructures de déplacement (axes routiers RN97 et RN40) ;
- une zone Sud-Est assez isolée, où les infrastructures majeures font défaut.

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

Les conséquences de cet aspect se situent à deux niveaux:

- une concentration de la population le long de l'axe Nord-Sud, où on a un réseau routier performant et des transports en commun relativement fréquents, du moins pour les liaisons régionales.
- Un isolement progressif de la zone Sud-Est, car on ne trouve pas de réseaux routiers et de transports en commun performants (une seule ligne TEC, par exemple vers Sart-en-Fagne, avec seulement 2 bus vers Philippeville et 3 en retour, par jour scolaire).

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

Les conséquences de cet aspect se situent aux niveaux :

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

Pour ce faire, on a le choix entre :

- les modes « doux » ; se posent dès lors des problèmes de distances, de relief et du manque d'infrastructures ;
 - les transports en commun, qui sont très peu fréquents, voire inexistants (exemples : Roly village, Fagnolle, etc..).
2. La seule solution pour parer aux inconvénients précités est la voiture ;
 3. Cette dernière aura plusieurs impacts :
 - sur la sécurité routière, les charges de trafic, les nuisances environnementales, etc... ;
 - l'isolement des ménages non-motorisés (1/5^{ème} des ménages), surtout des personnes âgées, les jeunes et les résidents des parcs résidentiels ;

- la vie locale de Philippeville-centre (transit, stationnement,...).

3. A l'échelle locale :

a. Pour Philippeville-centre :

- Une accessibilité piétonne parfois difficile, notamment entre les écoles et la gare ; entre le centre et le CARP ;
- Des problèmes d'échanges de charges de trafic entre Philippeville-centre et le contournement (du côté de son accès Est). Ce qui a pour conséquences :
 - des problèmes de sécurité routière à l'entrée Est (abords du CARP) ;
 - des problèmes de transit vers les villages du Sud-Est (Sautour, Sart-en-Fagne, etc...) ;
 - une modification de la circulation et du stationnement qui reste à évaluer, après la réouverture du centre (Place d'Armes).

b. Pour les villages :

- Une desserte piétonne et cyclable vers/depuis les écoles peu performante, vu le manque d'infrastructures sécurisantes ;
- Des problèmes de sécurité routière objectifs et subjectifs.

c. Pour les Parcs résidentiels :

Des relations externes-internes difficiles, ce qui implique :

- soit un isolement total (notamment le parc de « La Gueule du Loup ») ;
- soit un danger au niveau de la sécurité routière (les parcs le long de la RN5).

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

4. FORMULATION DES OBJECTIFS PAR LES PARTENAIRES.

A l'issue de la première phase d'élaboration du Plan Communal de Mobilité de Philippeville, des objectifs à atteindre ont été définis et établis, en collaboration avec les acteurs impliqués, à savoir:

- le Ministère de l'Équipement et des Transport (DG 1-Direction des Routes de Namur-D131);
- la S.N.C.B. ;
- les TEC Namur-Luxembourg;
- la Ville de Philippeville.

quid des usagers de trains

Chacun de ces «partenaires» ont défini des souhaits pour servir au mieux les intérêts de la commune de Philippeville, et les leurs.

Quels sont ces souhaits?

➤ pour le MET

Au niveau de RN5:

Le développement de mesures d'accompagnement visant:

- L'affectation de la RN5 en autoroute;
- L'amélioration de la desserte des bus TEC;
- La sécurisation du charroi agricole;
- La sécurisation des riverains vivant au sein des parcs résidentiels de Roly;
- Le développement d'une politique à long terme d'expropriation des maisons, dès que l'une de celles-ci est à vendre. Et ce, dès que les personnes le souhaitent.

*+ révision plan d'urbanisme
supplément de construction ?!*

Au niveau de la RN40:

- Réduction d'un trafic lent et lourd lié à la présence d'entreprises à Villers-le-Gambon;
- Sécurisation de la traversée de Villers-le-Gambon, notamment par la réalisation d'une bretelle de contournement; *Plan communal d'aménagement: voir pour Villers-le-Gambon avec une section*
- La possibilité de prolonger le contournement de Philippeville-centre, du côté nord-est de la commune, pour établir une liaison avec la RN40. Cette hypothèse n'a encore jamais été étudiée à l'heure actuelle.

➤ **Pour la SNCB**

- Une collaboration soutenue avec les TEC, pour une concentration temporelle et spatiale de l'offre en transport en commun, notamment par un rabattement du parking d'autobus TEC, situé depuis peu Rue de la Reine, vers la gare SNCB, excentrée actuellement du cœur de Philippeville et une meilleure coordination des correspondances;
- Dans cette optique, réserver une zone de parking supplémentaire aux abords de la gare SNCB; *à prévoir* *voir la carte*
- Possibilité de créer de nouveaux arrêts, en plus de l'actuelle gare de Philippeville;
- Une augmentation qualitative de l'offre actuelle (rapidité de parcours, service à la clientèle, sonorisation, offre de stationnement aux arrêts, etc...); *→ voir la carte*
- La potentialité de développement d'une offre supplémentaire, en vue de répondre à une offre touristique à l'ouest de Philippeville (Lacs de L'Eau d'Heure) et dans cette optique, offrir des possibilités de location de vélo à la gare même, ou à proximité de celle-ci; *voir article de presse*
- Potentialité d'intégration de «l'offre train» au sein d'une «centrale de mobilité».

➤ **Pour les TEC Namur-Luxembourg**

- Amélioration de la desserte Sud-Ouest de Philippeville, par la création:
 - Soit d'un mini-bus local, sur base de nouveaux itinéraires et horaires à créer, moyennant un co-financement par la Commune de Philippeville;
 - Soit mise à disposition de la Commune, d'un bus visant une desserte lors des heures creuses, suivant un itinéraire spécifique, et moyennant un co-financement de la Commune. Cette alternative pourrait faire l'objet d'essais lors des jours de marché;

- Soit mise à disposition d'un bus communal, moyennant des équipements de tarification adaptés.
- Amélioration des correspondances avec la SNCB, principalement du côté de Charleroi;
- Amélioration de l'information TEC par la mise en circulation d'un «infobus», à Philippeville, le jour du marché ;
- Amélioration des connexions entre la gare et le centre-ville, via la création d'un arrêt long à la gare et d'un arrêt court (passage) à la rue de la Reine pour toutes les lignes, sauf la ligne 56.
- Amélioration de l'itinéraire interne à Philippeville-centre pour la ligne 56 afin de garantir son objectif de ligne expresse.

➤ **Pour la Ville de Philippeville**

- Amélioration de la sécurité sur les RN40 et RN5 depuis Jamagne-Jamiolle vers Neuville;
- Amélioration de la sécurité des traversées des villages de l'entité ;
- Amélioration de l'accessibilité vers le Sud de l'Entité (principalement en transports en commun) ;
- Développement d'une Centrale de Mobilité Communale (intégrant notamment le projet Lift);
- Aménagement de parkings pour les poids lourds, aux abords de la gare SNCB afin de concentrer les poids lourds en stationnement longue durée à un seul endroit.

Ces objectifs seront structurés au sein de cette deuxième phase, présentée suivant trois échelles différentes (régionale, communale et locale). Ces objectifs soulignent à la fois les bons et les « mauvais » aspects de la politique de déplacement actuelle.

A l'issue de cette phase plus critique, se dégageront les premières pistes de scénarios à appliquer pour optimiser la mobilité philippevillaine, tout en préservant sa caractéristique intrinsèque: la ruralité.

5. STRUCTURATION DES OBJECTIFS.

5.A. Quantification des objectifs






A la demande de plusieurs membres du Comité d'Accompagnement « PCM Philippeville », il nous a semblé nécessaire de donner une quantification des objectifs.

➤ *La quantification modale*

Dans la plupart des démarches de PCM (ou de PDU, en France), la quantification des objectifs modaux est un élément-clé de la définition des objectifs. L'avantage de ce type d'approche est de pouvoir évaluer les politiques de mobilité avec différents indices et ce à échéance fixe (tous les 5 ans, par exemple). Toutefois, l'application de ce système d'évaluation a des limites, notamment en termes de vérification.

Le problème majeur en Région wallonne – et le cas n'est pas propre à Philippeville – est que nous ne possédons pas de données suffisamment précises sur les modes de déplacement de la population locale. Pour ce faire, l'instauration d'un « baromètre » de la mobilité en Région wallonne serait certainement un outil très utile, notamment dans le cadre des PCM.

Afin toutefois de répondre au souhait du Comité d'Accompagnement, nous proposons de prendre comme grille d'analyse le rapport établi par la récente enquête fédérale sur les déplacements des ménages et proposons une définition possible des objectifs à atteindre en terme de modes de déplacement pour l'entité communale de Philippeville. Pour ce faire, nous avons établi des objectifs en tenant compte des spécificités communales et de certains indices issus notamment d'autres études (Plan Vélo notamment). Ces objectifs devront toutefois être ajustés suivant d'une part les choix politiques et d'autre part les choix de scénarios envisagés. Ils sont donc présentés ici à titre indicatif.

	Etat actuel des déplacements quotidiens	Etat projeté des déplacements quotidiens Echéance : 2015.
	8%	10%
	4%	8%
 	8%	15%
	80%	67%

*Source : données : données sur les modes.
PCM de Philippeville - Tableau des objectifs modaux quantifiés*

Les moyens pour atteindre ces objectifs seront présentés au sein de la phase 3.

➤ **La quantification budgétaire**

Il ne semble pas possible à ce stade de l'étude de quantifier les aspects budgétaires car il ne s'agit que d'objectifs et non pas encore de moyens à entreprendre pour les atteindre.

- Sources données ? Indicateurs, population voyageurs

*Top : Mandat
Philippeville
Présent*

*Travail 2
1-3*

*- Niveau de connaissance indicateurs.
enquête, statistique
mise en place d'outils de mesure.*

5.B. Description des objectifs

5.1. Objectifs à l'échelle régionale.

➤ *Acteurs concernés:*

- Le MET.
- La SNCB.
- Les TEC Namur-Luxembourg.
- La Ville de Philippeville.

Aménagement, Transport

➤ *Au niveau des modes de déplacement:*

⇒ Situation existante :

- 20% des déplacements sont effectués vers l'arrondissement de Charleroi;
- 25% des déplacements sont effectués vers l'arrondissement de Philippeville;
- Usage modal multiple (transports en commun et voiture), mais peu d'intermodalité;
- Usage modal « doux » très faible ;
- Accessibilité régionale et fonctions polarisantes.



⇒ Objectifs à atteindre :

- Développement d'une intermodalité, entre les bus, la SNCB et le vélo, principalement par la création de lieux d'échanges (gare SNCB, centre-ville, cœurs de villages).

➤ *Au niveau des réseaux et de leurs infrastructures:*

⇒ Situation existante :

- Bonne couverture spatiale du réseau routier, ferré et TEC;
- Infrastructure routière performante et actions d'amélioration de ce réseau;
- Couverture spatiale et temporelle du réseau bus optimale, à l'échelle régionale;
- Réseau routier régional optimal mais générant des problèmes de sécurité routière.



⇒ Objectifs à atteindre:

- Sécurisation des déplacements (y compris des transports en commun et des véhicules agricoles) par une diminution des risques d'accidents, principalement sur le contournement, la RN5 (Neuville et abords des parcs résidentiels) et la RN40 (traversée de Villers-le-Gambon, notamment).

5.2. Objectifs à l'échelle communale.

➤ *Acteurs concernés :*

- Le MET.
- Le TEC Namur-Luxembourg.
- La Ville de Philippeville.

➤ *Au niveau des modes de déplacement :*

⇒ ***Situation existante :***

- Isolement de la zone Sud-Est;
- Relations modales difficiles entre Philippeville-centre et les villages;
- Diminution de l'usage des transports en commun;
- Augmentation de l'usage de la voiture.

⇒ ***Objectifs à atteindre:***

- **Une offre plus large quant aux choix modaux, pour une plus large partie de la population ;**
- **Développement d'un réseau de bus dans la zone Sud-Est ;**
- **Développement d'un réseau cyclable ;**
- **Développement multi-modal et création de zones d'échanges modaux (gare SNCB, centre-ville, cœurs de villages).**

➤ *Au niveau de l'accessibilité des fonctions socio-économiques :*

⇒ *Situation existante :*

- Centralisation de services et de commerces au cœur de Philippeville ;
- Population vieillissante et en bas âge au sein des villages (principalement au Sud-Est).

⇒ *Objectifs à atteindre :*

- Développement de l'offre spatio-temporelle des transports en commun ;
- Développement d'une meilleure desserte vers/depuis Philippeville.

5.3. Objectifs à l'échelle locale.

➤ *Acteurs concernés :*

- Le MET.
- Les TEC Namur-Luxembourg.
- La Commune de Philippeville.

➤ *Au niveau de Philippeville-centre:*

⇒ *Situation existante :*

- Accessibilité difficile entre la gare et le centre;
- Liaisons difficiles entre le contournement et Philippeville-centre .



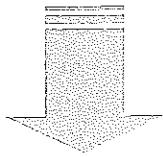
⇒ *Objectifs à atteindre:*

- Développement d'itinéraires piétons et cyclistes sécurisants entre la gare et le centre ;
- Développement d'un itinéraire bus entre la gare et le centre ;
- Développement d'une liaison entre le contournement et le centre;
- Diminution des accidents, principalement sur le contournement et vers la RN40 (entrée Est).

➤ *Au niveau des villages :*

⇒ Situation existante :

- Infrastructures piétonne et cycliste non performantes dans les cœurs de villages et, dans certains en liaison inter-villages ;
- Insécurité routière inter-villages, principalement au niveau de la RN40, à hauteur de Villers-le-Gambon, et au niveau de la RN5, à hauteur de Neuville ;
- Trafic parasite et problème de sécurité dans la traversée de Vodecée.



⇒ Objectifs à atteindre :

- **Création de liaisons piétonnes et cyclistes :**
 - internes aux villages ;
 - entre les villages (reprise du Plan vélo, notamment) ;
- **Augmentation de la sécurité inter-villages (notamment sur la RN40, à hauteur de Villers-le-Gambon, et sur la RN5, à hauteur de Neuville) ;**
- **Amélioration sécuritaire et esthétique de la traversée de Vodecée.**

➤ *Au niveau des parcs résidentiels:*

⇒ Situation existante :

- Isolement total par rapport au reste de l'entité philippevillaine ;
- Insécurité sur la RN5.

→ **Objectif à atteindre :**

- Augmentation de la sécurité sur la RN5 ;
- Meilleure accessibilité de/vers les parcs résidentiels, par rapport à Philippeville-centre (et le reste de l'entité).

6. TABLEAU RECAPITULATIF.

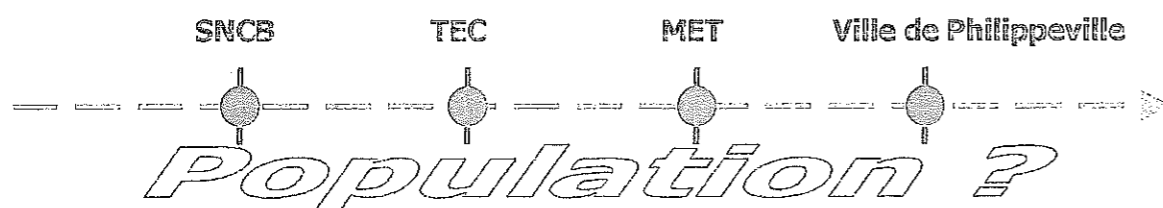
7. CONCLUSION.

Trois niveaux d'échelle ont été analysés pour élaborer ces objectifs.

A l'heure actuelle, la vision de la mobilité à Philippeville est une vision linéaire, où chaque acteur, agit pour son compte propre avec peu de concertation. La conséquence de cette situation est une « clientèle » (la population) peu contente de l'offre de mobilité.

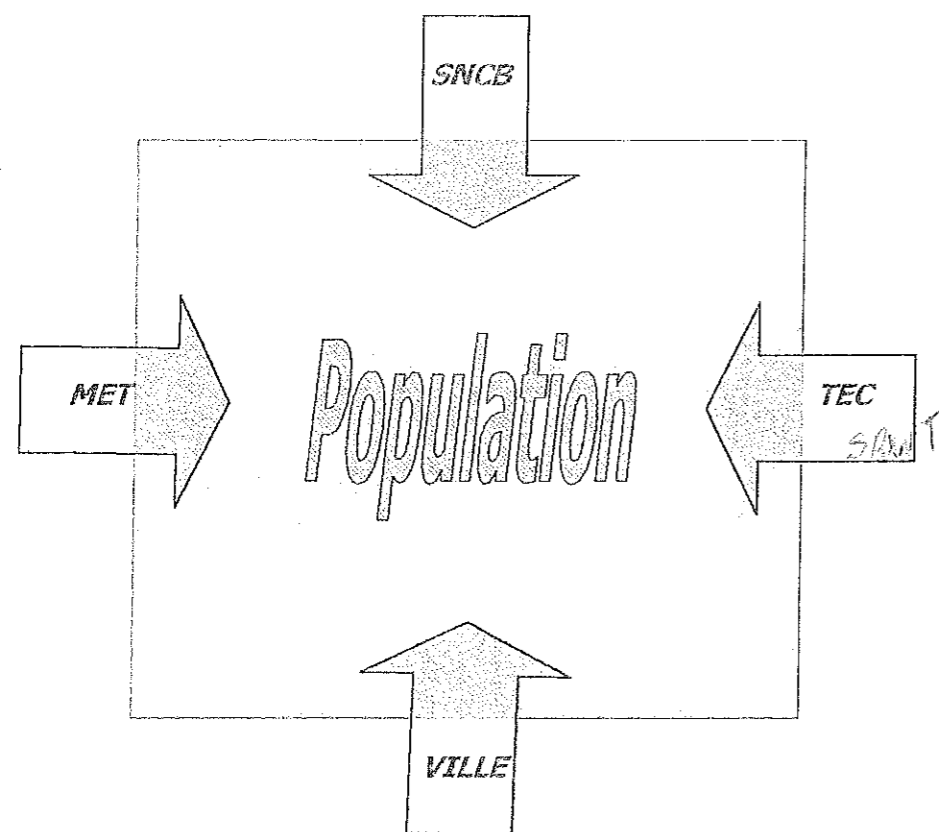
Il est opportun de modifier cette vision pour obtenir un « spectre » modal où chaque acteur entre en relation avec un autre et engendre une « mobilité active » et non plus passive.

⇒ Situation existante :



Le schéma nous indique la difficulté pour chacun d'entrer en dialogue les uns avec les autres et de rencontrer les souhaits de la population.

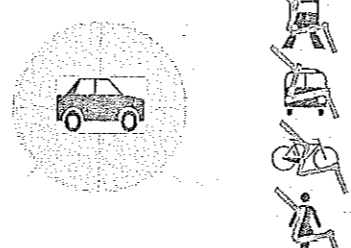
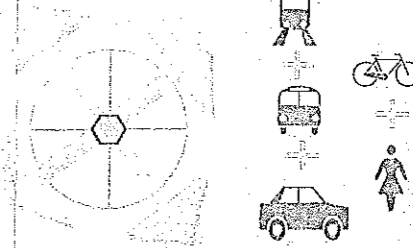
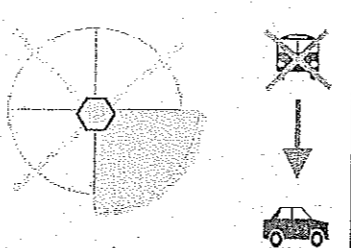
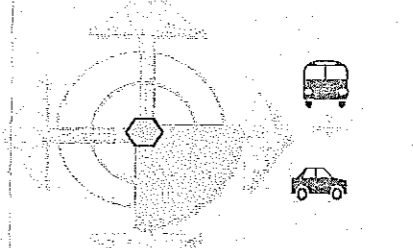
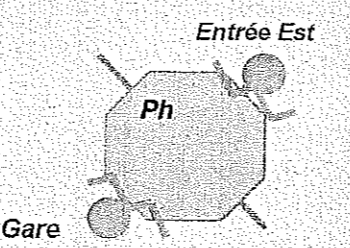
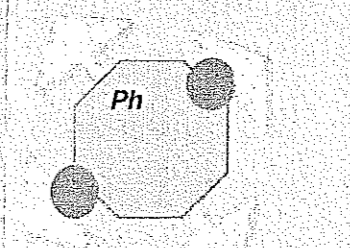

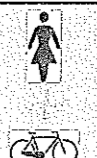
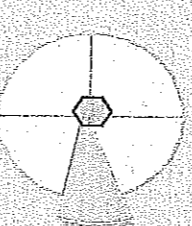
⇒ Situation à projeter:



Le schéma ci-dessus nous indique l'opportunité pour chaque acteur de rencontrer les souhaits de la population et de lui permettre une offre plus large en terme de mobilité. Cette vision plus globale de la situation permettrait sans aucun doute, aux acteurs de bénéficier d'une plus large réponse par rapport aux demandes des usagers et de la population.

1. TABLE DES MATIERES

1. Table des matières	1.
2. Introduction	2.
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.
6. Tableau récapitulatif	18.
7. Conclusions	19.

Echelles	Acteurs	Identification de la problématique	Scénarios	Objectifs à atteindre	Scénarios
Echelle régionale	MET; SNCB; TEC Namur-Lux.; Ville de Philippeville.	Intermodalité inexistante ou faible; Niveau élevé d'accidents;		Développement intermodalité avec lieux d'échanges; Sécurisation du contournement, de la RN5 et de la RN40,	
Echelle communale	MET; TEC Namur-Lux.; Ville Philippeville.	Diminution fréquentation des T.C.; Augmentation usage automobile; Isolement du Sud-Est de l'entité;		Augmenter l'offre modale; Développement d'une infrastructure intermodale avec des zones d'échange; Augmentation de la desserte S-E.	
		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 le centre	
Echelle locale	MET; TEC Namur-Lux.; Ville de Philippeville.	a. Pour Philippeville-centre: Accessibilité difficile entre la gare et le centre; Accessibilité difficile entre le contournement et le centre,		Développement d'itinéraires piétons/cyclistes entre la gare et le centre; Développement d'une liaison entre la gare et le contournement; Développement de liaison bus centre-gare; Réduction des risques d'accidents.	
		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 (RN5 et RN40). Amélioration de la sécurité à Vodecée	
		c. Pour les parcs résidentiels: Phénomène d'isolement par rapport à l'extérieur; Insécurité routière sur la RN5.		Augmentation de l'accessibilité de/vers les parcs résidentiels par rapport à Philippeville-centre et le reste de l'entité; Diminution des risques d'accidents.	