

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ

COMMUNE D'ANDERLUES

PHASE 1 : DIAGNOSTIC

RAPPORT FINAL

22 JUILLET 2024



agora

Version	Date	Description	Ref. Interne	Directeur de projet	Chef de projet
Num. version	12 juin 2024	Type de rapport : Intermédiaire	Phase 1 diagnostic	Paul PLAK	Brigitte LORIDAN
	22 juillet 2024	Rapport final	Phase 1 diagnostic	Paul PLAK	Brigitte LORIDAN

Ont participé à la rédaction de ce document :

- **Paul PLAK** – Administrateur – Directeur de projets
- **Brigitte LORIDAN** – Cheffe de projets
- **Matteo HINANT** – Chef de projets adjoint
- **Antoine Folcque** - Chef de projets adjoint
- **Oriane Alletru** - Stagiaire



Avenue Van Volxem, 79 - B-1190 Bruxelles
Tél. : + 32 2 779 13 55 - Fax : + 32 2 779 22 75
<http://www.agora-urba.be>

TABLE DES MATIÈRES

1	LE CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE	8
1.1	Positionnement	8
1.2	Morphologie du territoire communal	9
1.2.1	Topologie et relief	9
1.2.2	Occupation du sol	10
1.2.3	Morphologie et caractéristiques des zones bâties	12
2	DOCUMENTS D'ORIENTATION	13
2.1	Echelle régionale	13
2.1.1	Fluidité – accessibilité – Sécurité – Santé – Transfert modal : VISION FAST 2030	13
2.1.2	Plan d'action wallon pour favoriser la marche	14
2.1.3	Plan Wallonie Cyclable	14
2.1.4	Schéma directeur cyclable de la Wallonie (SDCW)	14
2.1.5	PMCM	16
2.1.6	Echelle communale	17
2.1.6.1	Déclaration de Politique communale 2018-2024	17
2.1.6.2	Schéma directeur	18
2.2	conclusions et enjeux	19
3	LE CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE : POPULATION, ACTIVITÉS ET ÉQUIPEMENTS	20
3.1	Localisation de la population sur la commune d'Anderlues	20
3.2	Les caractéristiques socio-économiques de la population	21
3.2.1	Evolution du nombre d'habitants	21
3.2.2	Le solde migratoire et le solde naturel	22
3.2.3	L'âge des populations	23
3.2.4	Les différents types de ménage	25
3.2.5	Revenus de la population	26
3.3	Les déplacements	27
3.3.1	Les pôles générateurs de déplacement	27
3.3.2	Le déplacement domicile-travail (mobilité entrante, sortante et interne) et sa part modale.	29
3.3.2.1	La mobilité sortante	29
3.3.2.2	La mobilité entrante	31
3.3.2.3	La mobilité interne	33
3.3.2.4	La part modale du déplacement domicile-travail	33
3.3.3	Taux de motorisation	35
3.4	Le plan de secteur	37
3.5	conclusions et enjeux	38
4	MODES ACTIFS	39
4.1	Déplacements piétons	39
4.1.1	Marche utilitaire	39

4.1.2	Problématiques identifiées	41
4.1.3	Diagnostic du réseau piéton existant sur les axes principaux	41
4.1.4	Accessibilité et déplacements des Personnes à Mobilité Réduite	47
4.1.5	relevé du potentiel piéton dans le RU –	48
4.1.6	conclusions et enjeux	49
4.2	Déplacements cyclables	50
4.2.1	Infrastructures cyclables	50
4.2.1.1	RAVEL	50
4.2.1.2	Sites propres cyclo piétons	50
4.2.1.3	Piste cyclable en site propre	50
4.2.1.4	Sens uniques limités (SUL)	50
4.2.1.5	Piste cyclable marquée	51
4.2.1.6	Bande cyclable suggérée	51
4.2.1.7	Espace partagé	51
4.2.1.8	Stationnement à destination des cyclistes	52
4.2.2	réseaux cyclables	54
4.2.2.1	Réseau points-nœuds	54
4.2.2.2	Schéma directeur cyclable wallon	54
4.2.2.3	Réseau supra communal proposé dans le PMCM	54
4.3	Conclusions et enjeux	57
5	TRANSPORT PUBLIC RÉGIONAL ROUTIER ET URBAIN FERRÉ	58
5.1	Réseau ferroviaire (SNCB)	58
5.1.1	Gares à proximité	58
5.1.1.1	Gare de Binche (ligne 108) :	58
5.1.1.2	Gare de Piéton (ligne 112) :	58
5.1.1.3	Gare de Marchienne-au-Pont (ligne 112 & 124) :	60
5.1.1.4	Autres gares :	61
5.1.2	Demande de transport ferroviaire	62
5.1.3	Equiperment des gares	63
5.2	Réseau TEC	64
5.2.1	Offre TEC	64
5.2.1.1	Réseau	64
5.2.1.2	Morphologie du réseau	65
5.2.1.3	Fréquences	65
5.2.2	Demande TEC	66
5.2.2.1	Aire d'influence arrêts TEC	67
5.2.2.2	Qualité des arrêts	69
5.2.2.3	Perspectives	69
5.3	conclusions et enjeux	70
6	INTERMODALITÉ	71
6.1	Services disponibles	71
6.1.1	Covoiturage	71
6.1.2	Autopartage ou carsharing	71
6.1.3	Arrêts de TC avec des parkings vélo	71
6.1.4	Services de mobilité alternative	71
6.2	conclusion et enjeux	72
7	VOLET ROUTIER	73

7.1	Hierarchie viaire	73
7.2	Trafic automobile	74
7.2.1	Utilisation de la voiture	74
7.2.2	Densité de trafic et congestion	75
7.2.3	Données TELRAAM	82
7.2.4	Vitesse	84
7.2.5	schéma de la structure viaire influençant le périmètre du RU	85
7.2.6	Projets	85
7.2.6.1	La RN54	85
7.2.6.2	Refonte de la N90	86
7.2.6.3	Refonte de la chaussée de Thuin	87
7.2.7	Sécurité routière	87
7.2.7.1	Accidents	87
7.2.7.2	Points noirs	90
7.3	conclusions et enjeux	91
8	GESTION DE LA DEMANDE	92
8.1	Projets principaux	92
8.1.1	Projets d'équipements de service public et communautaire	92
8.1.2	Projets sur le réseau viaire	92
8.1.3	Développement prévisible des réserves foncières de la Commune	93
8.1.4	conclusion et enjeux	96
9	GESTION DE L'OFFRE	96
10	STATIONNEMENT	97
10.1	Occupation	97
10.2	Incivilités	100
10.3	Stationnement encadré et réglementé	100
10.4	Cadre réglementaire pour la construction	101
10.5	Stationnements pour voitures électriques	102
10.6	conclusions et enjeux	102
11	TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR LA ROUTE	102
11.1	Réseau de redevance kilométrique pour les poids lourds – Viapass	103
11.2	Analyse Viapass	103
11.2.1	Echelle communale	105
11.3	Stationnement poids-lourds	106
11.4	Conclusions et enjeux	106
12	MOBILITÉ SCOLAIRE	107
12.1	Constat général	107

12.2	Localisation	108
12.3	Etats des lieux	109
12.4	Conclusions et enjeux	112
13	QUALITÉ DE VIE	113
14	LES INDICATEURS	114
15	SUITE	115
15.1	Globaliser l'action	115
15.2	Anticiper les évolutions	115
15.3	Briser le cercle vicieux et trouver un cercle vertueux	116
15.4	Gérer les espaces de circulation	117
15.5	Les enjeux et problématiques	118
15.5.1	De manière générale et par principe :	118

TABLE DES FIGURES

Figure 1: Positionnement géographique dans le contexte communal et supra communal	8
Figure 2: Relief du territoire communal	9
Figure 3: Carte d'occupation du sol de 2018 du territoire communal	10
Figure 4: Occupation du sol (2020) - Principales catégories des terrains artificialisés (source : IWEPS)	11
Figure 5: Morphologie et caractéristique des zones bâties dans la commune (Source : SWP - PICC)	12
Figure 6 : Tableau transport de personnes (Source : Vision « FAST 2030 »)	13
Figure 7 : Projet de schéma directeur cyclable pour la Wallonie : pôles et maillage – Groupe de travail inter administratif « mobilité douce » (Source : SPW)	15
Figure 8: Vue d'ensemble de Charleroi Métropole et délimitation des zones PUM et PMPS. Source : PMCM de Charleroi	16
Figure 9 : Extrait Schéma directeur - source : Commune	18
Figure 10: Densité de population par secteur statistique (Source : Statbel)	20
Figure 11: Évolution de la population d'Anderlues (en base 100), en regard de la courbe d'évolution pour la province de Hainaut, entre le 1er janvier 2003 et le 1er janvier 2023 (Source : IWEPS)	21
Figure 12/ Perspective démographique dans le territoire de Charleroi Métropole (Source : IWEPS via le PMCM)	22
Figure 13: Évolution du solde migratoire et solde naturel à Anderlues (Source(s) : IWEPS)	22
Figure 14: Évolution du solde migratoire et solde naturel en Hainaut (Source(s) : IWEPS)	23
Figure 15: pyramides des âges pour Anderlues et la province du Hainaut. Source : IWEPS 2023	24
Figure 16: Répartition des ménages privés à Anderlues en 2023 (Source(s) : IWEPS)	25
Figure 17: Répartition des ménages privés en Hainaut en 2023. (Source(s) : IWEPS)	25
Figure 18: Evolution du revenu médian par déclaration à Anderlues (Données : SPF économie – Statbel)	26
Figure 19: Equipements / Pôles générateurs de déplacements dans la commune – source : Agora	28
Figure 20: Les 10 premières communes réceptrices de travailleurs en provenance d'Anderlues en 2011 – source Censur 2011	29
Figure 21 : carte des destinations des travailleurs d'Anderlues - source : Agora	30
Figure 22: Les 10 premières communes émettrices de travailleurs vers Anderlues en 2011 – source Censur 2011	31
Figure 23: Mobilité entrante à Anderlues en 2011	32
Figure 24: Répartition modale du transport de personnes pour les trajets domicile-travail des habitants d'Anderlues (Source(s) : SPF Mobilité et Transports (Enquête déplacements domicile-travail 2021 : répartition modale par commune (selon le lieu de travail)))	34
Figure 25: Répartition modale du transport de personnes pour les trajets domicile-travail des habitants d'Anderlues (Source(s) : SPF Mobilité et Transports (Enquête déplacements domicile-travail 2021 : répartition modale par commune (selon le lieu de travail)))	34
Figure 26: Rapport entre le nombre de ménages et le nombre de véhicules privés, en 2010 et 2023 pour la commune d'Anderlues, la province de Hainaut et la région wallonne (Source(s) : Calculé à partir de données IWEPS)	35
Figure 27: Rapport entre le nombre d'habitant et le nombre de véhicules privés, en 2010 et 2023 pour la commune d'Anderlues, la province de Hainaut et la région wallonne (Source(s) : Calculé à partir de données IWEPS)	36
Figure 28: Plan de secteur de la commune d'Anderlues	37
Figure 29: venelle piétonne à proximité de l'école du centre. Agora	40
Figure 30: trottoir et traversée piétonne. Rue des Combattants. Agora	40
Figure 31: Futur Ravel et ses aménagements. Agora	40
Figure 32: ancien chemin vicinal. Agora	40
Figure 33: superposition des PGD avec la qualité du réseau piéton structurant. Source : Agora	45
Figure 34: réseau piéton structurant. Source : Agora	46
Figure 35: voiture garée sur le trottoir rue de Nivelles. Agora	47
Figure 36: trottoirs étroits rue des Alliés. Agora	47
Figure 37 : Importance des venelles et sentiers - extrait RU - 2012 - source : Commune	48
Figure 38 : Panneau de zone de rencontre	52
Figure 39 : infrastructures cyclables existantes - source : Agora	53
Figure 40: Schéma du réseau cyclable projeté. PMCM 2024	54
Figure 41: Réseaux cyclables dans la commune – source : Agora	56

Figure 41: Source : SNCB : chiffres voyageurs montés – comptages 30/09/2023 à 08/10/2023 – moyenne journalière	62
Figure 42: schéma du réseau TEC sur la commune d'Anderlues	64
Figure 44 : extrait - nouveau stade du Sporting de Charleroi – source : architectura.be	70
Figure 43: Hiérarchie du réseau viaire de la commune d'Anderlues.	73
Figure 44 : source IWEPS	74
Figure 45: quantité de trafic, HPM. Source : Agora (données Be-Mobile)	76
Figure 46: quantité de trafic, HPS. Source : Agora (données Be-Mobile)	77
Figure 47: quantité de trafic, TLJ. Source : Agora (données Be-Mobile)	78
Figure 48: quantité et saturation de trafic, HPM. Source : Agora (données Be-Mobile)	79
Figure 49: quantité et saturation de trafic, TLJ. Source : Agora (données Be-Mobile)	80
Figure 50: quantité et saturation de trafic, TLJ. Source : Agora (données Be-Mobile)	81
Figure 51: localisation du capteur TELRAAM	82
Figure 52: données Telraam dans la rue à Dettes entre le 27 mai et le 10 juin 2024.	82
Figure 53: Moyenne journalière horaire des flux sur la rue à Dettes entre le 27 mai et le 10 juin 2024. Source : Telraam, 2024.	83
Figure 54: Vitesses observées sur la rue à Dettes entre le 27 mai et le 10 juin 2024. Source : Telraam, 2024.	83
Figure 55 : Extrait Schéma directeur - source : Commune	85
Figure 56: représentation schématique du réseau routier et les itinéraires potentiels de la RN54. Source : CREAT, 2008	86
Figure 57 : source IWEPS	89
Figure 61 : localisation des zones de conflits - source : Agora (données SPW)	90
Figure 62 : Plan situation projetée - Igretec : source : Commune	92
Figure 58: stationnement longitudinal sur la rue Jules Destrée	97
Figure 59 rue J. Destrée	97
Figure 62 : situation projetée des aménagements de la chaussée de Thuin - source : Commune	98
Figure 60: rue Paul Janson. Source : Agora	98
Figure 61: Parking de la piscine communale, rue Saint-Médard. Source : Agora	99
Figure 62: Chaussée de Thuin, 291. Source : Agora	100
Figure 63: Rue Boniface. Source : Agora	100
Figure 64: exemple d'une zone bleue sur la place Paul Pastur	101
Figure 65 : ensemble rue de la Viole – source : Googlemaps	101
Figure 66 : Extrait rapport Telraam.net - moyenne journalière - source : Telraam.net	105
Figure 69 : stationnement poids lourds : extrait : Googlemaps	106
Figure 67 : parts modales en fonction des motifs de déplacements sur 21097 déplacements - MONITOR	107
Figure 68 : répartition modale en fonction de la Région de départ et d'arrivée sur 24804 déplacements en 2017 - MONITOR	108
Figure 69 : extrait RU - source : Commune	113
Figure 70 : L'importante consommation d'espace de la voiture individuelle	117
Figure 71 : Capacité de transport des différents modes de transport	117

Introduction générale

La Commune d'Anderlues a fait part de sa volonté de se doter d'un Plan Communal de Mobilité (PCM) pour les 10 années à venir. Ce plan de mobilité s'inscrit dans le contexte de la mise en œuvre du Plan de Mobilité de la Métropole de Charleroi (PMCM) présenté en 2024 et approuvé par le GW courant juin 2024.

Cette mission a été confiée au bureau d'étude Agora qui s'est engagé à réaliser ce PCM en 18 mois, pour faire approuver les 3 phases par le Conseil communal de juin 2025.

Le cadre de cette étude consacrée aux mobilités s'inspire largement du Plan wallon de Mobilité « Vision FAST- 2030 ». Cette vision développée à l'échelle régionale vise à réduire la congestion (fluidité), à rendre accessibles les biens et les services pour tous (accessibilité), à réduire drastiquement les accidents de la route (sécurité), à réduire de façon importante les nuisances environnementales (santé) et enfin à réduire la part de la voiture au profit des mobilités douces et des transports en commun pour les personnes et la part du camion pour les biens au profit du ferroviaire et de la voie d'eau (transfert modal).

La Commune a mis en avant sa volonté de :

- Développer le maillage pour les modes actifs.
- Améliorer la hiérarchisation des voiries.
- Renforcer la qualité des espaces publics à travers la mobilité.
- Adapter l'offre en transports en commun et services de mobilité aux besoins communaux.

Contractuellement, le PCM va être réalisé en trois phases :

- Phase 1 : Un diagnostic de la situation actuelle en matière de mobilité.
- Phase 2 : La définition des enjeux et des objectifs à poursuivre en la matière.
- Phase 3 : Des propositions concrètes d'aménagements et d'actions à mettre en place pour atteindre les objectifs définis.

A l'issue de ces 3 phases, l'étude sera soumise à enquête publique et devra recevoir l'aval du Conseil communal, ensuite celle du Ministre wallon de la Mobilité.

Ce travail est réalisé en parfaite coordination et collaboration avec les acteurs communaux mais aussi des partenaires regroupés dans un comité technique d'accompagnement (administrations, pouvoirs politiques, forces vives telles que Atingo, Tous à pied, ProVélo, le Gracq, l'OTW, la SNCB, le SPW-MI, MobilESEM, groupes et associations locaux, etc.).

Un PCM est partiellement subventionné par la Région wallonne qui accompagne la Commune et le bureau d'études chargé de son élaboration. Le but d'un PCM est de coordonner les efforts des différentes communes de la Région afin de proposer une vision cohérente de la mobilité et de mieux appliquer les grandes orientations régionales à l'échelle communale. Comme le document le détaillera plus tard, la Région vise à encourager les modes de déplacement alternatifs et à améliorer le cadre de vie des habitants.

Durant cette première phase, l'ensemble des thématiques en lien avec la mobilité (mobilité piétonne, vélo, automobile, etc.) est analysé à l'aide d'un pré-diagnostic établi par la Commune ainsi que par les observations de terrain et l'analyse de données, essentiellement de comptages.

1 LE CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE

1.1 POSITIONNEMENT

La commune d'Anderlues est située en province du Hainaut, dans l'arrondissement de Thuin, et plus spécifiquement dans la région du cœur du Hainaut. La commune fait en outre partie de la Métropole de Charleroi.

Elle avoisine au nord les communes de Morlanwelz, Courcelles et Chapelle-Lez-Herlaimont, à l'est Fontaine-L'Evêque, au sud Lobbes, et à l'ouest Binche.

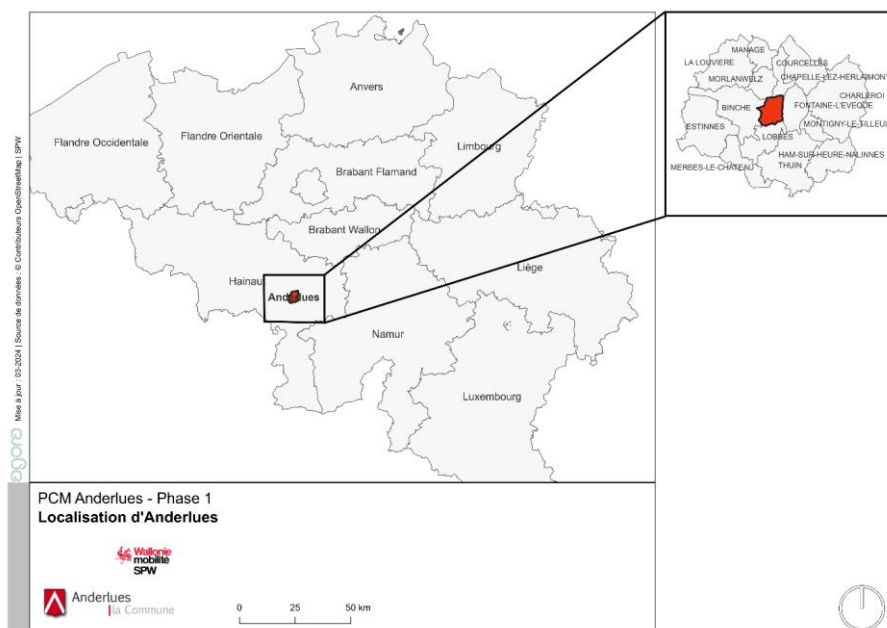


Figure 1: Positionnement géographique dans le contexte communal et supra communal

1.2 MORPHOLOGIE DU TERRITOIRE COMMUNAL

1.2.1 TOPOLOGIE ET RELIEF

Le territoire communal d'Anderlues possède un relief assez marqué, avec un dénivelé allant de 125 à 211 mètres d'altitude en pente montante du nord vers le sud. La commune est traversée par deux vallées qui créent des pentes marquées le long de la N90. On peut aussi noter la présence d'un point culminant très marqué avec le terril de l'ancienne cokerie situé au nord de la commune.



Figure 2: Relief du territoire communal

De façon générale, la commune est caractérisée par cette pente continue dont les points les plus hauts sont au sud. Ce dénivelé est cassé au niveau du ruisseau de la Haye à l'ouest, le ruisseau des Marais au centre qui vient se jeter dans la Haine plus au nord dans la commune.

Commenté [MH1]: Changer titre de la carte+les hameaux

1.2.2 OCCUPATION DU SOL

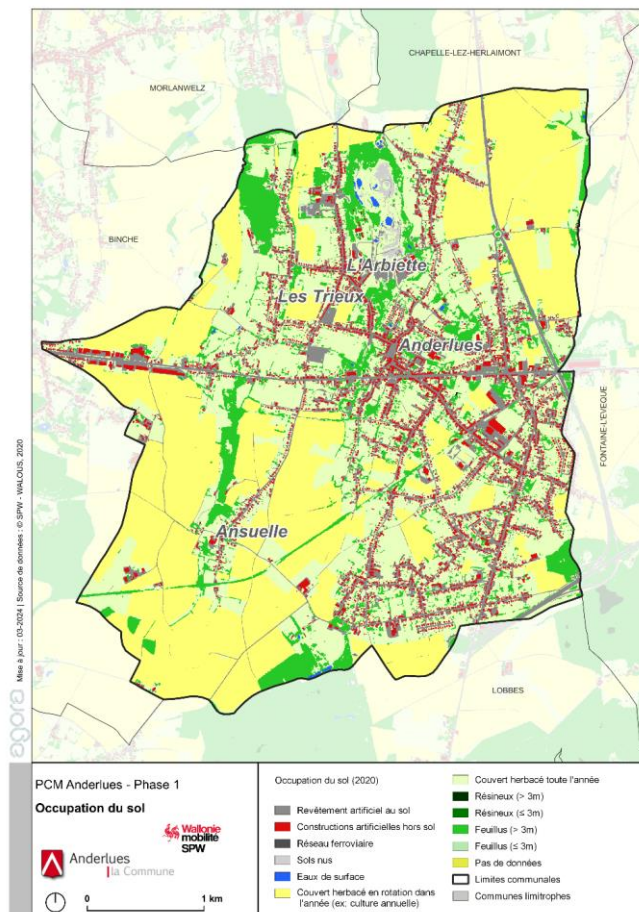


Figure 3: Carte d'occupation du sol de 2018 du territoire communal

Le territoire d'Anderlues montre que la commune est plus urbanisée que le reste du Hainaut au point de vue de l'occupation du sol, avec des surfaces herbacées en rotation dans l'année (champs) ou couverts toute l'année (prairie) qui représentent près de la moitié du territoire, des surfaces forestières qui représentent autour de 3% du territoire ainsi que des surfaces urbanisées qui représentent près de 15% du territoire.

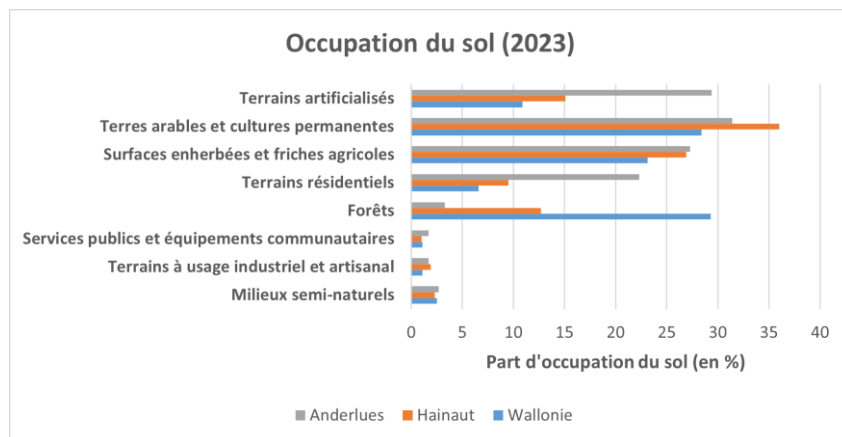


Figure 4: Occupation du sol (2020) - Principales catégories des terrains artificialisés (source : IWEPS)

Lorsqu'on compare la Commune à la Province du Hainaut ou à la Région Wallonne, on remarque que sa part d'espaces artificialisés est bien supérieure à la moyenne provinciale, elle-même supérieure à la moyenne régionale. Cette importance est notamment expliquée par l'étalement urbain de la commune. On note que la surface forestière est très faible sur la commune en comparaison avec la moyenne provinciale et régionale ; en revanche, les surfaces agricoles, enherbées, arables ou cultures permanentes, ainsi que les milieux semi-naturels sont légèrement supérieurs.

1.2.3 MORPHOLOGIE ET CARACTÉRISTIQUES DES ZONES BÂTIES

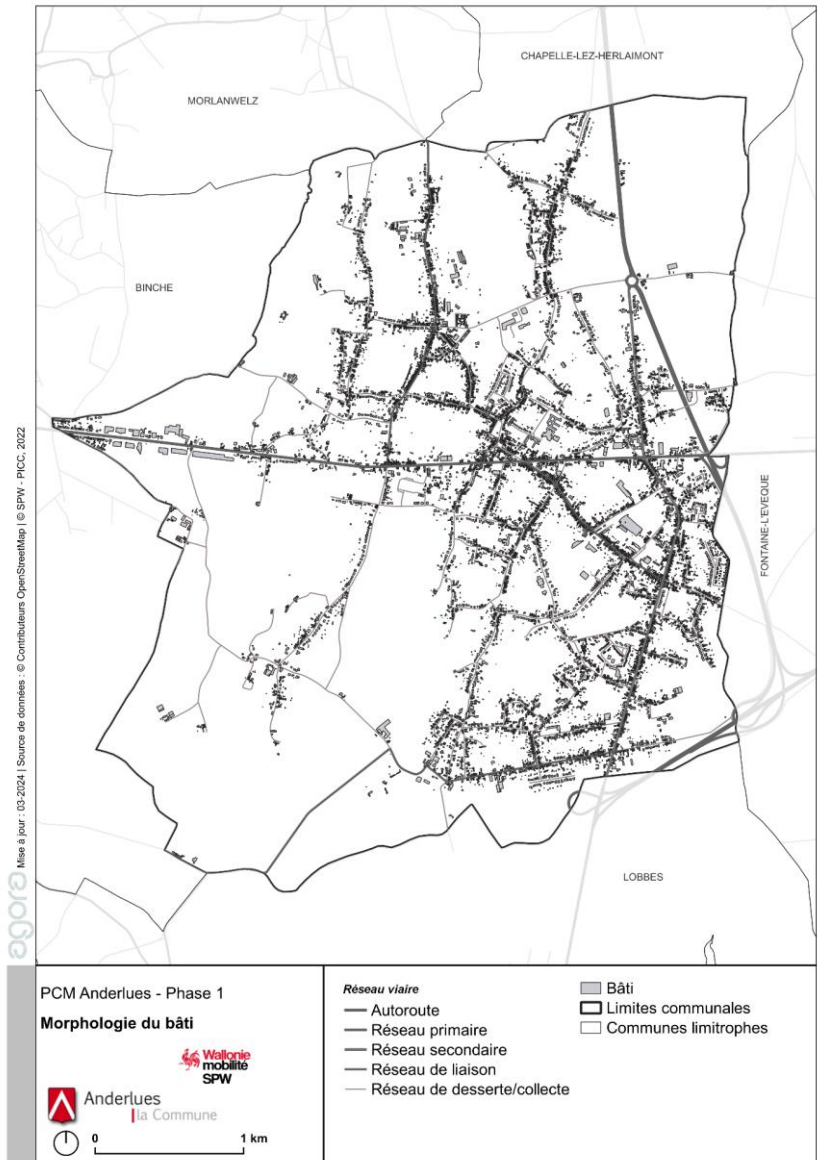


Figure 5: Morphologie et caractéristique des zones bâties dans la commune (Source : SWP - PICC)

La commune d'Anderlues est caractérisée par un centre très important en comparaison avec les autres hameaux de la commune. Le bâti s'organise depuis le centre vers l'extérieur le long des grands axes routiers.

La commune compte cependant quelques hameaux ;

- Ansuelle au sud-ouest
- Les Trieux
- L'Arbiette au nord du centre de la commune

Hormis les zones pavillonnaires, le bâti est généralement condensé et organisé autour d'une centralité ou d'un axe routier fort. Ce type d'urbanisation reflète bien les villes de la région qui se sont développées en suivant les lignes ferroviaires vicinales le long des axes importants.

2 DOCUMENTS D'ORIENTATION

2.1 ECHELLE RÉGIONALE

2.1.1 FLUIDITÉ – ACCESSIBILITÉ – SÉCURITÉ – SANTÉ – TRANSFERT MODAL : VISION FAST 2030

En 2017, le Gouvernement wallon a adopté la Vision « FAST 2030 » dans sa politique régionale de mobilité fixant des objectifs ambitieux et reconnus pour la transformation de la mobilité à l'horizon 2030 en Wallonie. Cette vision développée à l'échelle régionale vise à réduire la congestion (fluidité), à rendre accessible les biens et les services pour tous (accessibilité), à réduire drastiquement les accidents de la route (sécurité), à réduire de 40% les émissions de gaz à effet de serre et la pollution (santé) et enfin à réduire la part de la voiture au profit des mobilités douces et des transports en commun pour les personnes et la part du camion au profit du ferroviaire et la voie d'eau pour les marchandises (transfert modal).

Pour atteindre ces objectifs, la stratégie FAST propose un développement de la multimodalité et des objectifs chiffrés en termes de transfert modal pour le transport de personnes et marchandises.

Mode de déplacement	2017	2030
Marche	3%	5%
Vélo	1%	5%
Bus	4%	10%
Train	9%	15%
Voiture	83%	60%
Partage Voiture	1,3 de charge moyenne	1,8 de charge Moyenne

Figure 6 : Tableau transport de personnes (Source : Vision « FAST 2030 »)

2.1.2 PLAN D'ACTION WALLON POUR FAVORISER LA MARCHÉ

Le Plan d'action "Wallonie Piétonne 2030", approuvé par le gouvernement wallon, vise à augmenter la part de la marche, notamment pour les trajets de moins de 1 à 5 km. Le plan s'articule autour de quatre volets : la gouvernance, l'aménagement des infrastructures pour la marche, l'offre de services et la communication pour sensibiliser et encourager les piétons. Une Taskforce wallonne et une Commission fédérale piétonne seront créées, ainsi qu'un Observatoire des modes actifs. En 2024 au moins 500 000 euros devraient être consacrés aux mesures de ce plan (hors budgets du Plan d'Investissement Mobilité Active Communale et Intermodalité (PIMACI) ou du Plan Infrastructures et Mobilité Pour Tous (PIMPT)).

2.1.3 PLAN WALLONIE CYCLABLE

Le Plan Wallonie Cyclable 2030, adopté par le gouvernement wallon, vise à développer une politique cyclable ambitieuse et intégrée pour réduire les émissions de gaz à effet de serre de 55% d'ici 2030. Structuré autour de quatre thématiques principales - gouvernance, sécurité, services, et communication - il comprend 19 mesures spécifiques. Parmi celles-ci figurent la création de réseaux cyclables utilitaires et récréatifs, l'amélioration des infrastructures et du stationnement, ainsi que la mise en place de programmes de sensibilisation et de promotion du vélo.

2.1.4 SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE DE LA WALLONIE (SDCW)

Le Gouvernement wallon a fait élaborer un outil d'orientation, appelé le Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie, visant à identifier des axes cyclables à aménager en priorité à l'échelle du territoire wallon. Ce Schéma est le résultat de l'étude d'un maillage de la Wallonie en itinéraires cyclables de qualité (notamment le RAVeL), reliant des pôles sélectionnés en Wallonie et dans les régions ou pays voisins selon des critères bien précis. Ces itinéraires ont pour objectif de constituer la colonne vertébrale du réseau cyclable wallon.

Le Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie est composé des données suivantes :

- Les pôles principaux de Wallonie et des régions limitrophes ;
- Les liaisons cyclables entre pôles ;
- Les voiries régionales complémentaires à haut potentiel cyclable.

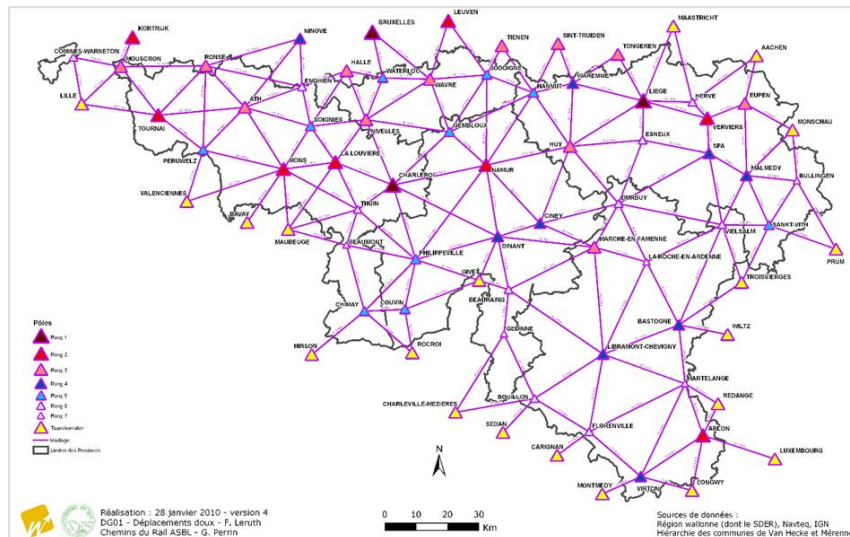


Figure 7 : Projet de schéma directeur cyclable pour la Wallonie : pôles et maillage – Groupe de travail inter administratif « mobilité douce » (Source : SPW)

Ce Schéma est un outil destiné à aider les gestionnaires de voiries et les spécialistes de la mobilité dans leurs réflexions de prise en compte des besoins des cyclistes. Il se traduit sous la forme d'une cartographie qui désigne les voiries à haut potentiel cyclable¹.

Toutefois ce plan est quelque peu désuet et en cours de remplacement par une hiérarchie des divers réseaux cyclables qui va reprendre :

- Les grands axes de type RAVeL et cyclostrades
- Un réseau supracommunal
- Un réseau communal

Cette stratégie est orchestrée par le SPW-Mobilité – Infrastructure – planification

¹ Source : RAVeL Wallonie

2.1.5 PMCM

Le Plan de Mobilité de Charleroi Métropole (PMCM) est un document d'orientation qui vise à repenser la mobilité au niveau métropolitain. Ce document est assez proche des Plans Urbains de Mobilité (PUM), cependant au vu de l'étalement urbain caractéristique du pays noir, le choix a été fait d'inclure des zones plus rurales dans le développement stratégique.

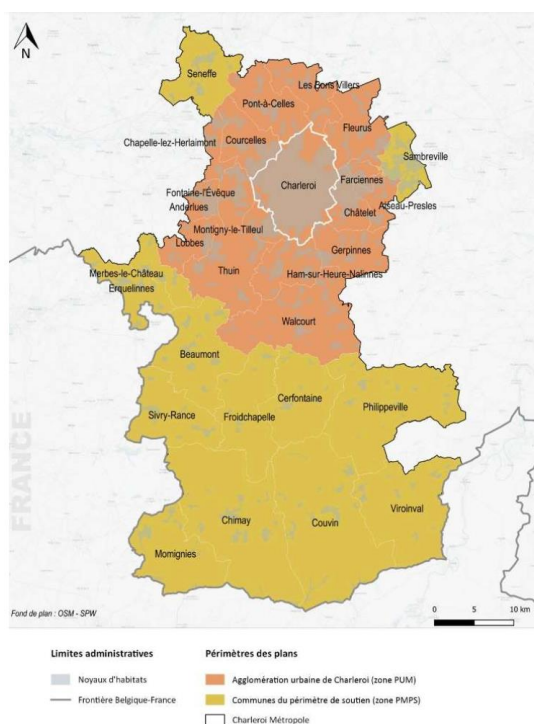


Figure 8: Vue d'ensemble de Charleroi Métropole et délimitation des zones PUM et PMPS. Source : PMCM de Charleroi

Ce document a une durée de validité de 10 ans. Au vu de son échelle, le PMCM est un document stratégique d'orientation. Anderlues se trouve en périphérie de Charleroi Métropole (à cause de la proximité avec des villes comme Mons et La Louvière) mais dans l'agglomération urbaine de Charleroi (zone PUM). Les objectifs principaux du PMCM sont d'accompagner l'évolution démographique et économique de la région de Charleroi en ce qui concerne la mobilité afin de baisser la part modale de la voiture, d'accorder avec la vision FAST 2030 de la Région Wallonne et les autres documents d'orientation.

Il est en cours d'approbation par toutes les instances concernées afin de pouvoir y intégrer les volontés spécifiques des communes qui composent la Métropole de Charleroi. Ce plan a été approuvé tout récemment par le GW moyennant quelques demandes d'étude supplémentaires.

Les sujets abordés dans ce plan sont très similaires à ceux d'un PCM et seront mobilisés dans les chapitres pertinents.

2.1.6 ECHELLE COMMUNALE

2.1.6.1 Déclaration de Politique communale 2018-2024

Une déclaration de politique générale communale est une présentation du programme de la majorité communale qui vise à présenter les principales priorités de l'exécutif. Cette déclaration définit une feuille de route au niveau budgétaire, de vision et de certains projets clés qui devront être réalisés pendant les six ans de mandat.

Les grandes lignes en matière de mobilité sont reprises ici :

• **Thème prioritaire 1 : Un cadre de vie équilibré et une mobilité repensée**

o Objectif stratégique 1.1 : Rénover les voiries dans plusieurs quartiers et améliorer la qualité de l'égouttage.

- Démarrage d'un programme de rénovation comprenant notamment : la route de Thuin, la rue Cardinal Mercier, la rue du Vieux Cimetière, les trottoirs de la rue des Combattants, les rues Houdoux, de l'Espagne et la Cité Nouvelle.
- Poursuite du remplacement des luminaires publics par des lampes LED

o Objectif stratégique 1.2 : Poursuivre la rénovation urbaine du centre d'Anderlues

- Réaménagement de voiries et meilleure gestion des déplacements dans le centre : pacification de la N90 et aménagement du carrefour

o Objectif stratégique 1.3 : Créer un « Eco-quartier » au cœur de la commune

- Aménagement de nouveaux espaces verts et de sentiers pour rejoindre le centre.

o Objectif stratégique 1.4 : Favoriser la mobilité douce

- Raccordement d'Anderlues au réseau du RAVEL dans la continuité du site de l'ancienne gare qui sera totalement réaménagé.
- Poursuite de la mise en valeur des sentiers et voies lentes avec l'optimisation du réseau existant en faveur des usages lents (fléchage, entretien, etc...)
-

• **Thème prioritaire 2 : Une sécurité accrue pour tous les citoyens**

o Objectif stratégique 2.1 : Poursuivre les investissements dans la sécurité routière

- Installation de nouvelles infrastructures pour sécuriser les usagers de la route (ralentisseurs, signalisation, etc...)

• **Thème prioritaire 10 : Une commune qui permet un « Vivre ensemble » harmonieux**

o Objectif stratégique 10.3 : Mieux inclure les aînés, les PMR et les personnes porteuses de handicap

- Création de places de parking supplémentaires pour les PMR et répression sévère de automobilistes qui ne respectent pas ces emplacements.

En conclusion, les initiatives de mobilité à Anderlues, centrées sur la rénovation des infrastructures, la promotion de la mobilité active et l'amélioration de la sécurité routière, s'inscrivent dans les objectifs du Plan Communal de Mobilité (PCM).

2.1.6.2 Schéma directeur

La Commune s'est dotée d'un Schéma Directeur en octobre 2012 pour son centre urbain étendu et qui a pour objectifs de recréer une polarité urbaine, de fluidifier les connexions et d'optimiser le cadre de vie.

Le PCM va donc étroitement tenir compte de ce document pour la bonne coordination des divers documents d'orientation et planification.

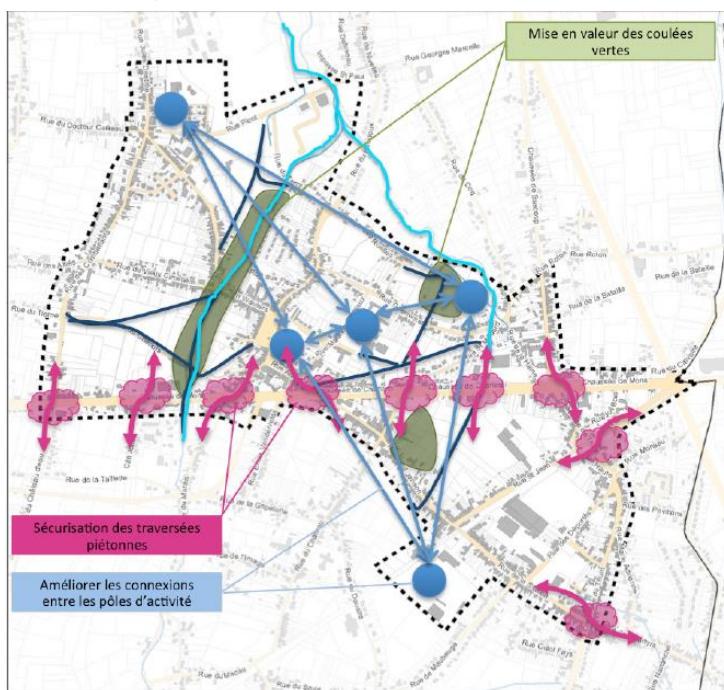


Figure 9 : Extrait Schéma directeur - source : Commune

Un des objectifs du schéma directeur est de mettre en avant les opportunités qu'offre le territoire communal, notamment afin de développer les mobilités alternatives. Dans le cadre de ce document d'orientation, une polarité urbaine reprenant le centre d'Anderlues a été dessinée. Bien que non réglementaire, ce document a pour objet d'inviter à la densification dans des zones prédéfinies.

Outre ce Schéma, Anderlues ne possède pas de Schéma de Développement Communal (SDC) englobant tout le territoire ni de PCDR ou autre document d'orientation.

2.2 CONCLUSIONS ET ENJEUX

La Commune d'Anderlues possède divers documents d'orientation et de planification qui lui permettent d'avoir une vision transversale de l'aménagement de son territoire et ainsi de prendre des décisions cohérentes en matière de mobilité.

Le PCM rassemblera tous ces principes en un seul outil assurant la mise à jour et l'intégration de toutes ces dimensions adaptées au territoire de la commune.

3 LE CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE : POPULATION, ACTIVITÉS ET ÉQUIPEMENTS

3.1 LOCALISATION DE LA POPULATION SUR LA COMMUNE D'ANDERLUES

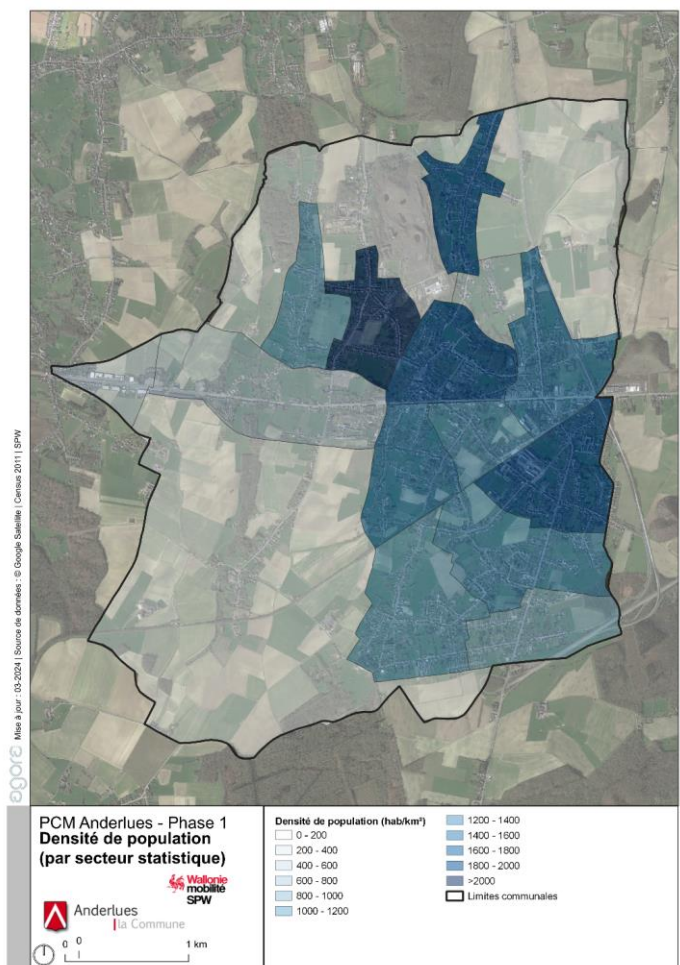


Figure 10: Densité de population par secteur statistique (Source : Statbel)

Au 1^{er} janvier 2021, la densité de population était de 727 habitants au km². Ces chiffres sont fortement supérieurs à la moyenne régionale (215,9 hab./km²) ainsi qu'à la moyenne hennuyère (353 hab./km²).

Seules les communes au nord possèdent une moyenne de population plus importante : Chapelle-Lez-Herlaimont (806 hab./km²) et Morlanwelz (936 hab./km²).

La commune s'inscrit donc comme une transition entre la métropole de Charleroi et les communes plus rurales.

Les parties les plus denses de la commune se trouvent plutôt au centre-est de la commune, près du centre et sur les grands axes de communication. Au niveau des densités, celles-ci vont jusque 2.047 hab./km² près du centre à 194 pour Ansuelle.

3.2 LES CARACTÉRISTIQUES SOCIO-ÉCONOMIQUES DE LA POPULATION

3.2.1 ÉVOLUTION DU NOMBRE D'HABITANTS

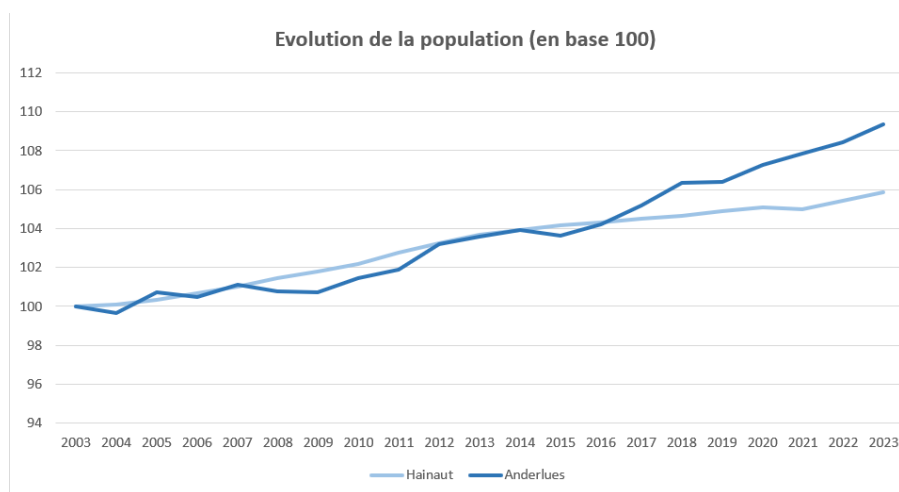


Figure 11: Évolution de la population d'Anderlues (en base 100), en regard de la courbe d'évolution pour la province de Hainaut, entre le 1er janvier 2003 et le 1er janvier 2023 (Source : IWEPS)

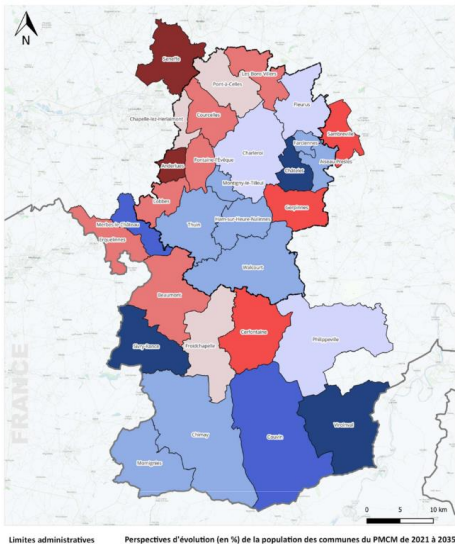


Figure 12/ Perspective démographique dans le territoire de Charleroi Métropole (Source : IWEPS via le PMCM)

La commune d'Anderlues comptait 12 601 habitants au 1^{er} janvier 2023. En regard des chiffres depuis 2003, la population accuse une hausse de 9,33% d'habitants, là où la province de Hainaut fait l'objet d'une hausse démographique de 5,87%. On voit donc que la dynamique démographique est bien plus positive à Anderlues en comparaison avec la dynamique hennuyère.

Au niveau des perspectives d'évolution démographique, le rapport des perspectives communales de la population prédit pour 2035 un accroissement de 7,5% de la population, bien au-dessus de la moyenne wallonne (3%) et du Hainaut (2%)

3.2.2 LE SOLDE MIGRATOIRE ET LE SOLDE NATUREL

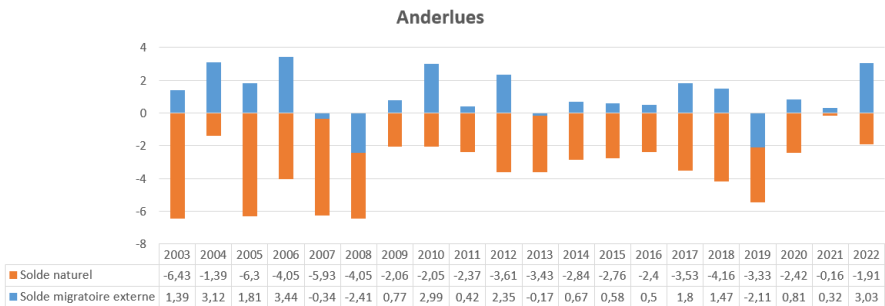


Figure 13: Évolution du solde migratoire et solde naturel à Anderlues (Source(s) : IWEPS)

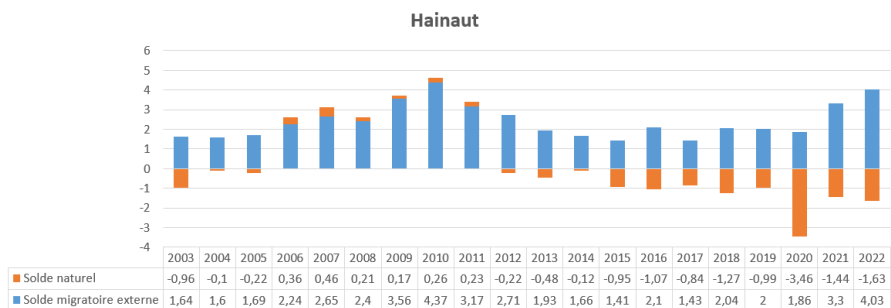


Figure 14: Évolution du solde migratoire et solde naturel en Hainaut (Source(s) : IWEPS)

Le solde naturel est la différence entre les naissances et les décès rapportée à la population totale moyenne de l'année (somme, divisée par 2, de la population au 1er janvier et de celle au 31 décembre de l'année).

Le solde migratoire est la différence entre la population du 1er janvier et celle du 31 décembre moins le solde naturel rapportée à la population totale moyenne de l'année.

Le solde naturel de la commune d'Anderlues est généralement négatif, tandis que le solde migratoire est variable. La moyenne depuis 2003 sur Anderlues est de +1 % pour le solde migratoire et de -3,25% pour le solde naturel. Comparé aux chiffres du Hainaut, +0,96% pour le solde migratoire et -0,65% pour le solde naturel, on constate donc une certaine attractivité de la commune par l'extérieur.

3.2.3 L'ÂGE DES POPULATIONS

L'âge moyen de la population d'Anderlues est de 41,4 ans, ce qui correspond à la moyenne provinciale : 41,7 ans.

La part des moins de 20 ans tend à diminuer dans la commune, de 23,8% en 2003 à 22,7% au 1^{er} janvier 2023 (baisse de 0,9%), donc identique par rapport à la province de Hainaut qui est passée de 25,4% à 22,7% (baisse de 2,7%).

La part des plus de 65 ans est passée de 17,4% en 2003 à 19,1% en 2023 (augmentation de 1,7%), avec une augmentation constante. En Hainaut, elle était de 19,5% au 1^{er} janvier 2023, avec une augmentation de 3,8% depuis 2003.

Les pyramides des âges de 2009 et 2021 pour la commune et la province peuvent également être mises en regard :

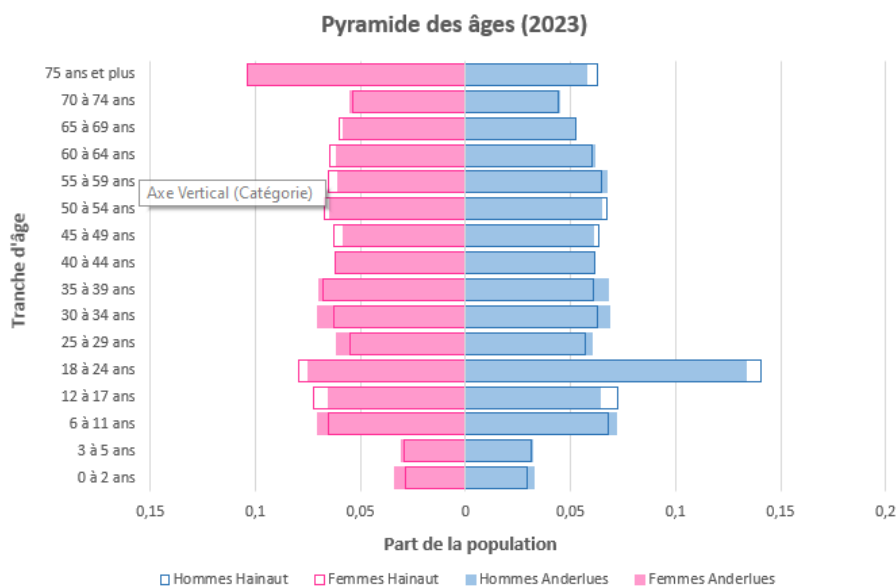
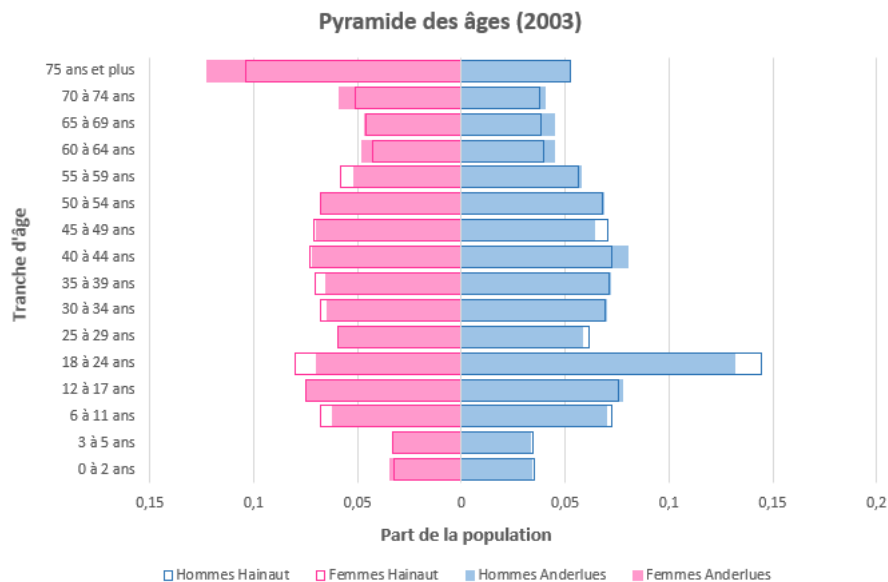


Figure 15: pyramides des âges pour Anderlues et la province du Hainaut. Source : IWEPS 2023

Il s'illustre qu'en dépit d'un pourcentage plus important des moins de 10 ans, la représentativité des adolescents et jeunes adultes est moins importante que la moyenne provinciale. Les jeunes parents sont ainsi potentiellement plus nombreux. Les 35-45 ans sont plus représentés.

La population d'Anderlues est donc vieillissante, bien que la part des moins de 11 ans soit plus importante que la moyenne provinciale.

3.2.4 LES DIFFÉRENTS TYPES DE MÉNAGE

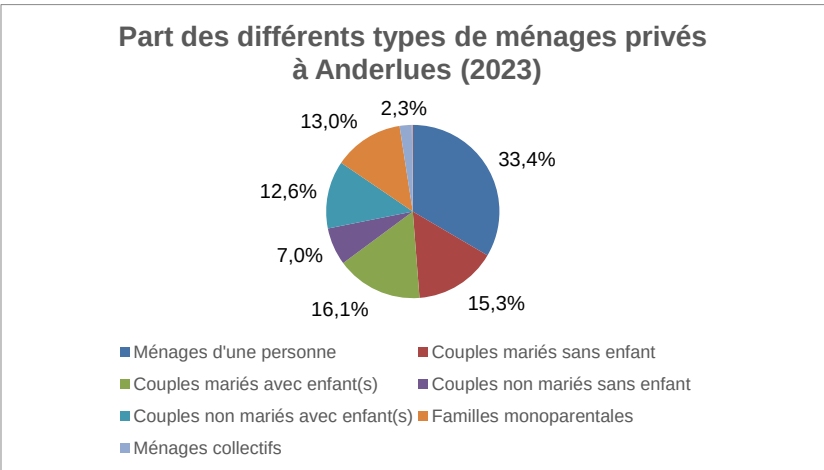


Figure 16: Répartition des ménages privés à Anderlues en 2023 (Source(s) : IWEPS)

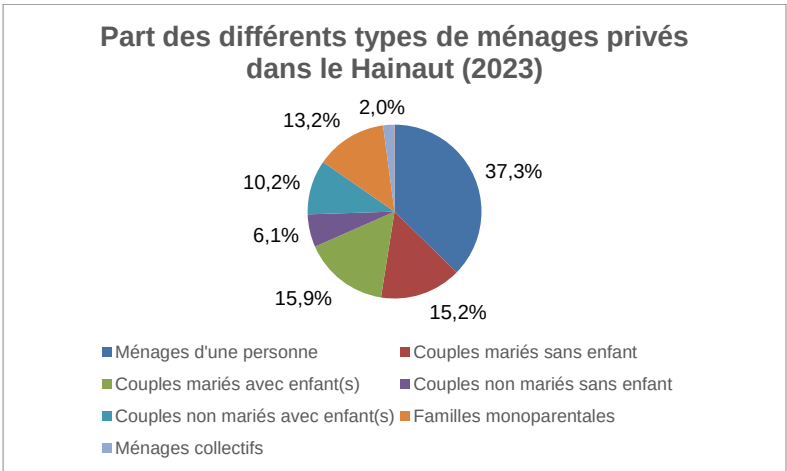


Figure 17: Répartition des ménages privés en Hainaut en 2023. (Source(s) : IWEPS)

La commune d'Anderlues présente une distribution des ménages relativement proche de celle de la province de Hainaut. Le nombre de ménages monoparentaux et de couples non-mariés avec enfants est sensiblement plus élevé, tandis que les couples mariés sont conformes à la moyenne provinciale. Cette approche plus moderne de la composition du ménage est toutefois sensible.

On constate donc que 41,7% des ménages d'Anderlues fonctionnent avec des enfants, contre 39,6% pour le Hainaut. Ce chiffre sensiblement plus élevé fait écho à la part plus importante de moins de 20 ans dans la composition de la population.

La taille moyenne des ménages privés est de 2,3 personnes par ménage pour Anderlues et 2,24 pour le Hainaut. La commune a donc également un profil relativement représentatif de celui de la province.

Au 1er janvier 2021, Anderlues comptait 5.283 ménages privés. Les perspectives de l'IWEPS tablent sur une augmentation de 7% du nombre de ménage, contre 6% pour la province et 8% pour la Wallonie.

3.2.5 REVENUS DE LA POPULATION

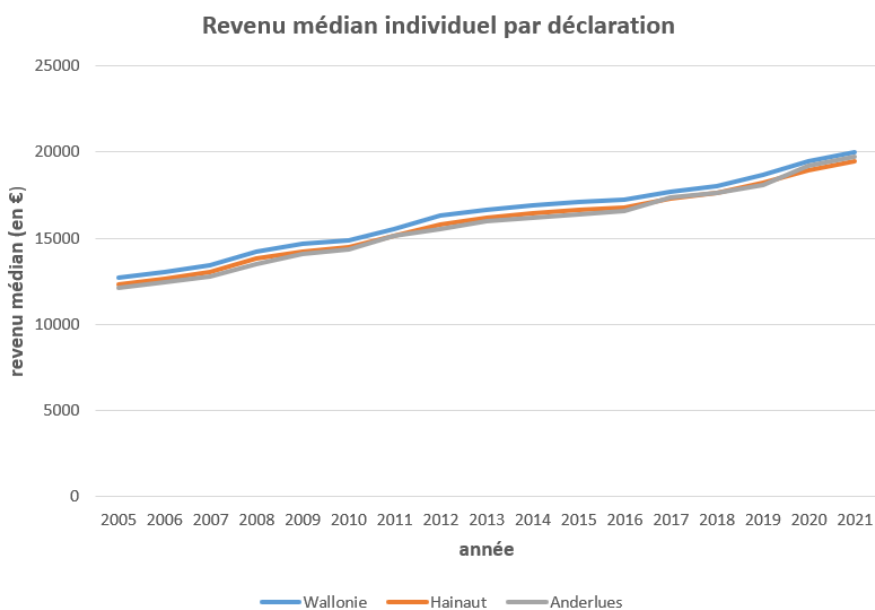


Figure 18: Evolution du revenu médian par déclaration à Anderlues (Données : SPF économie – Statbel)

La commune d'Anderlues est passée d'un revenu médian par déclaration de 12.125€ en 2005 à 19.704€ en 2019, soit une augmentation de 7.579€ sur 16 ans. La province de Hainaut est passée de 12.327 € à 19.449€ et la Région wallonne de 12.718€ à 20.005€, soit une augmentation respective de 7.122€ et 7.287€. Les revenus pour Anderlues sont donc inférieurs à la moyenne régionale mais supérieurs à la moyenne provinciale. On voit toutefois que la progression des revenus a été plus importante à Anderlues que dans la moyenne régionale et provinciale.

3.3 LES DÉPLACEMENTS

3.3.1 LES PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENT

La localisation des pôles générateurs de déplacements est une étape préalable et essentielle à la mise en œuvre d'un plan de gestion des déplacements. Cette analyse donne un premier aperçu des zones les plus dynamiques de la commune.

Dans la commune d'Anderlues, les pôles générateurs de déplacements ont été localisés dans le centre-ville, ainsi que dans le hameau Ansuelle et le long des grands axes routiers. On observe une densité plus importante de ces pôles sur l'est de la commune avec une faible densité à l'ouest et au sud de la commune.

Dans le centre-ville, les principaux pôles générateurs de déplacements sont :

- La Place Albert premier (administration communale, église, commerces et services),
- Le centre culturel,
- Les bâtiments scolaires,
- Les maisons de quartier,
- La tour Bourlette
- Les commerces et HoReCa le long de la N90
- Les arrêts du métro

En dehors du centre :

- La maison de retraite Le Douaire
- Les centres commerciaux sur la N90 près de la frontière avec Binche
- Les commerces et HoReCa à l'Arbiette
- Les commerces sur la chaussée de Thuin

Enfin, il y a les arrêts de transport en commun, qui seront évoqués dans le chapitre consacré.

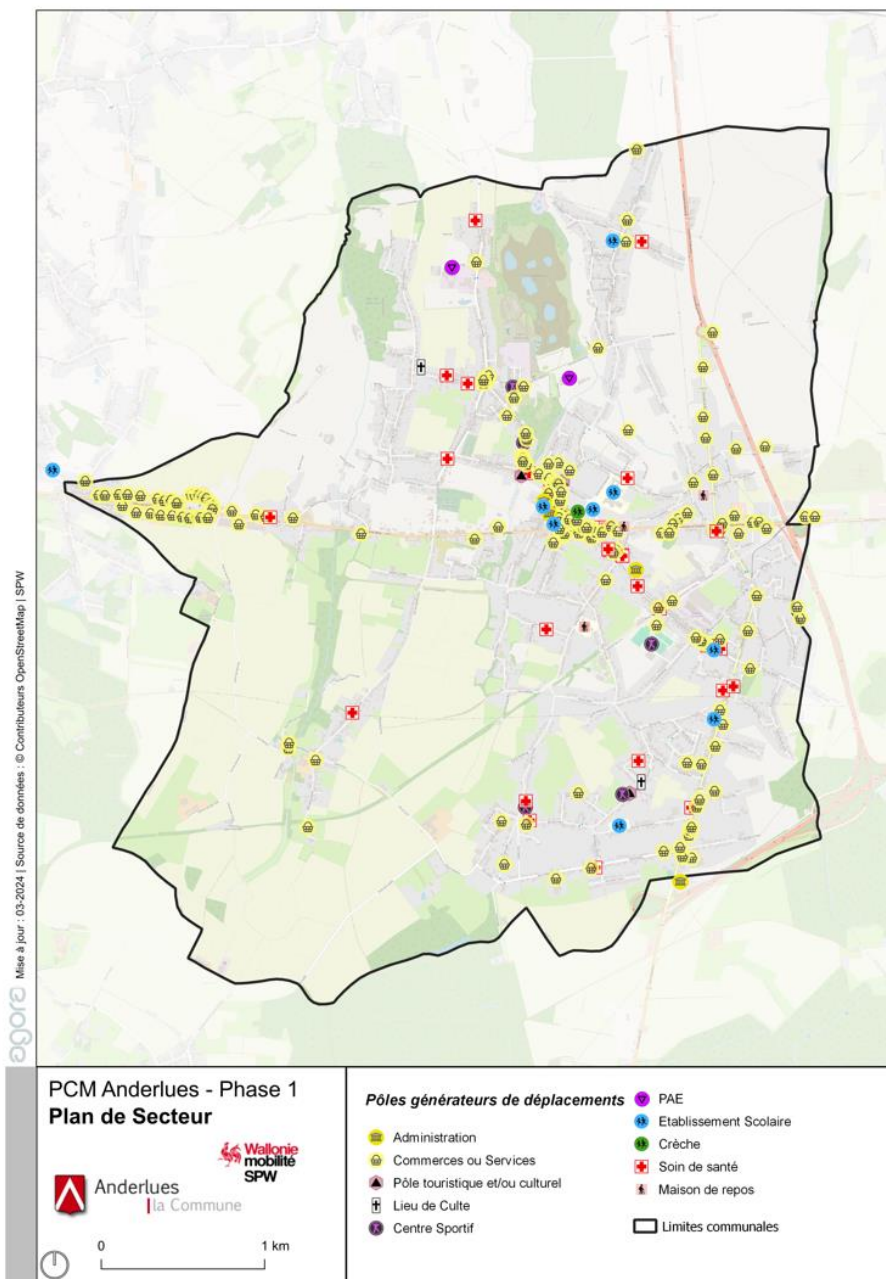


Figure 19: Equipements / Pôles générateurs de déplacements dans la commune – source : Agora

3.3.2 LE DÉPLACEMENT DOMICILE-TRAVAIL (MOBILITÉ ENTRANTE, SORTANTE ET INTERNE) ET SA PART MODALE.

Les informations concernant les déplacements domicile-travail sont un bon indicateur des interactions en matière de mobilité et donnent un aperçu des relations socio-économiques entre la commune étudiée et le reste de la Belgique. Dans ce contexte, trois catégories de déplacements domicile-travail sont établies :

- Mobilité sortante, qui correspond aux déplacements des résidents vers l'extérieur de la commune ;
- Mobilité entrante, qui correspond aux déplacements des personnes travaillant dans la commune mais venant de l'extérieur de la commune ;
- Mobilité interne, qui correspond à tous les déplacements domicile-travail internes à la commune (travailleurs résidant dans la commune).

3.3.2.1 La mobilité sortante

La figure ci-dessous présente les déplacements domicile-travail effectués depuis la commune d'Anderlues vers les autres communes de Belgique. Par souci de visibilité, seules les 10 premières communes réceptrices de travailleurs en provenance de la commune sont représentées dans le graphique.

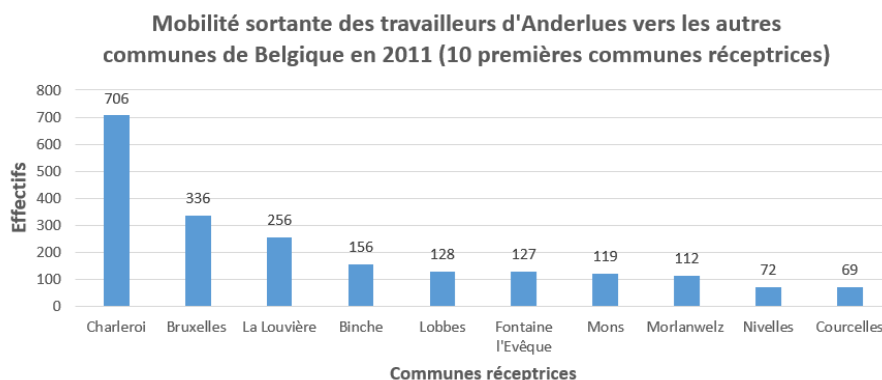


Figure 20: Les 10 premières communes réceptrices de travailleurs en provenance d'Anderlues en 2011 – source Census 2011

Il ressort de ce tableau que les travailleurs d'Anderlues se déplacent principalement à l'intérieur de la province du Hainaut. En effet, 9 des 10 premières communes réceptrices des travailleurs sont des communes de la province du Hainaut. Charleroi vient en tête avec 706 travailleurs. La Région de Bruxelles-Capitale prise dans son ensemble est la seule destination extérieure à la province avec 336 travailleurs.

Les cartes de la mobilité sortante ci-dessous offrent une vue d'ensemble de l'effectif des travailleurs en provenance d'Anderlues. Une fois de plus, les valeurs les plus élevées se concentrent dans la province du Hainaut, avec une exception pour les communes de Bruxelles et de la ville de Namur. Les autres communes enregistrent moins de 20 travailleurs en provenance d'Anderlues.

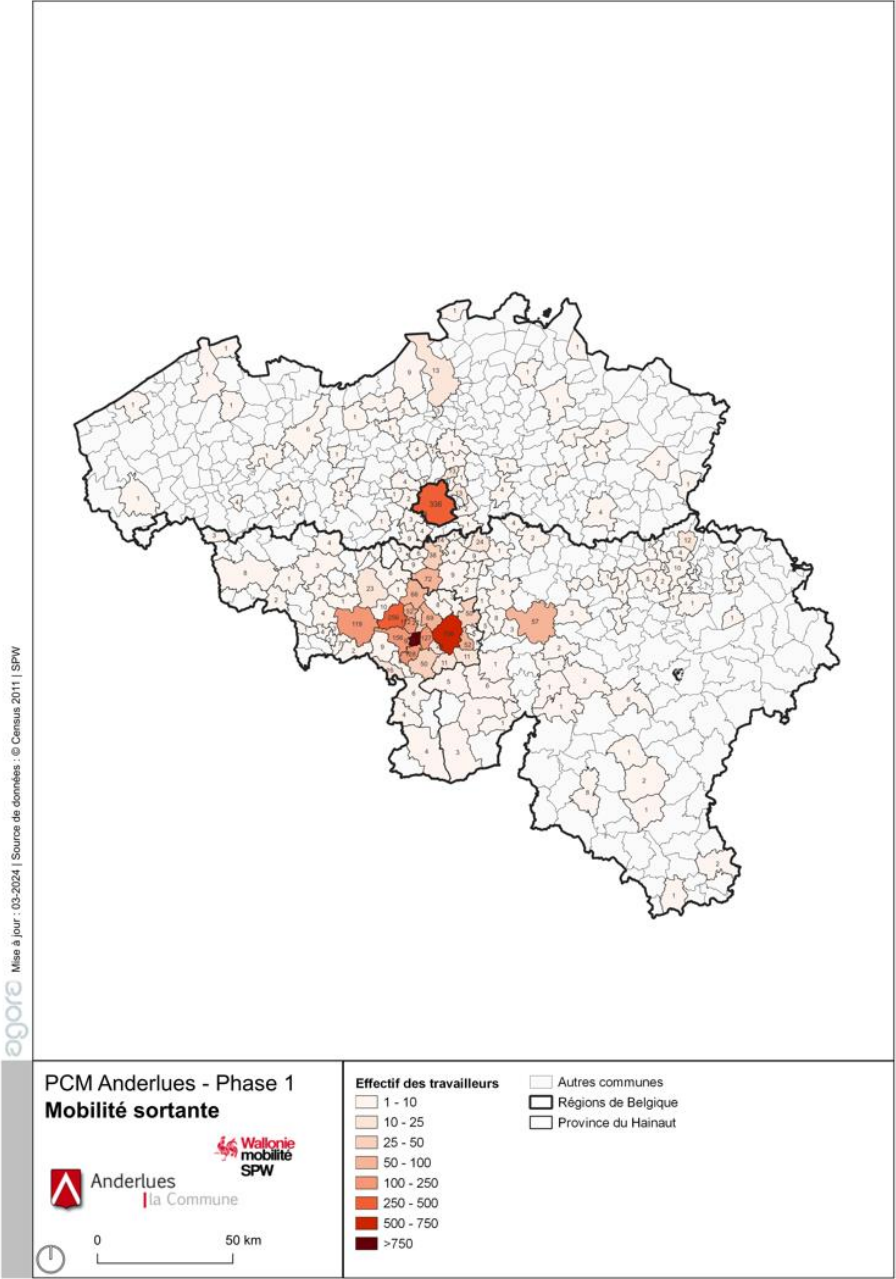


Figure 21 : carte des destinations des travailleurs d'Anderlues - source : Agora

3.3.2.2 La mobilité entrante

La mobilité entrante à Anderlues en 2011 et classée par communes est reprise dans la figure ci-dessous. Une fois de plus, seules les 10 premières communes émettrices de travailleurs vers Anderlues sont représentées.

Même si ces données sont relativement anciennes, elles sont les seules disponibles et éditées par une source fiable ; elles donnent encore une bonne idée des tendances qui n'ont guère évolué en matière de comportement des habitants.

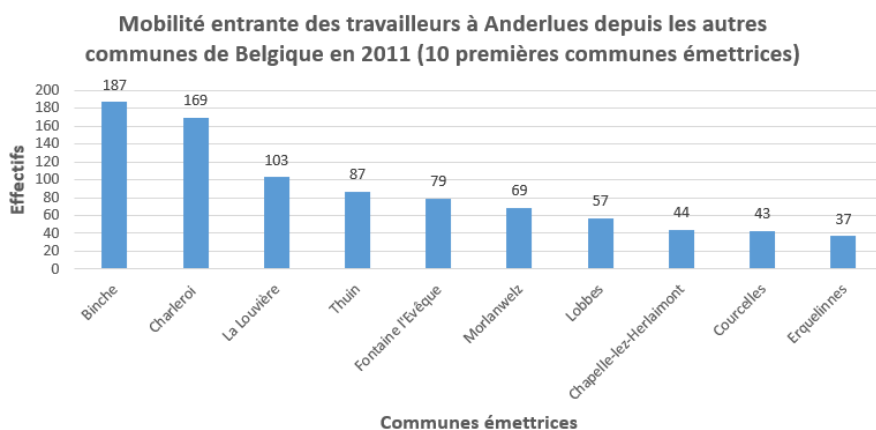


Figure 22: Les 10 premières communes émettrices de travailleurs vers Anderlues en 2011 – source Census 2011

Il ressort de ce tableau que les travailleurs arrivant à Anderlues proviennent principalement de la province du Hainaut. En effet, toutes les 10 premières communes émettrices des travailleurs pour Anderlues sont des communes de la Province du Hainaut. La commune de Binche est la première avec 187 travailleurs vers Anderlues en 2011.

Les cartes de la mobilité entrante ci-dessous permettent de mieux visualiser cette réalité. Les valeurs les plus élevées se retrouvent uniquement dans la province du Hainaut. Toutes les communes externes à la province du Hainaut ont moins de 20 travailleurs qui se déplacent pour Anderlues

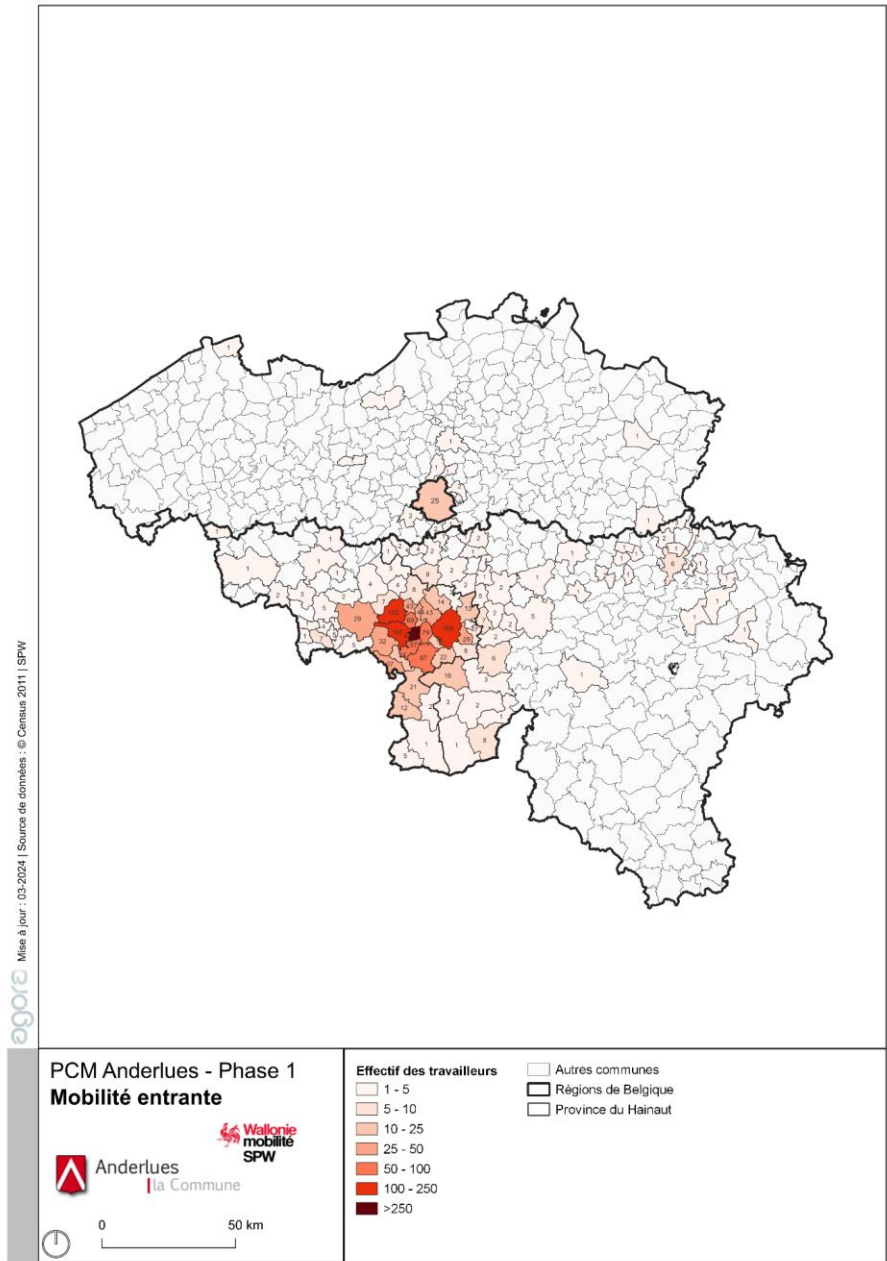


Figure 23: Mobilité entrante à Anderlues en 2011

3.3.2.3 La mobilité interne

Suivant le Censur 2011, 910 habitants de la commune travaillent à Anderlues.

On peut donc aisément admettre que ces 910 personnes pourraient se déplacer à pied ou à vélo de manière quotidienne pour aller travailler entendu qu'il n'y a pas de pôles d'emploi situés de manière excentrée, on suppose qu'il s'agit essentiellement d'enseignants, fonctionnaires et ouvriers communaux, commerçants, ... qui ont trouvé un emploi près de chez eux.

C'est ce public cible-là auquel il faudra s'adresser de manière privilégiée pour le motiver à changer de comportement. D'autant plus si ces travailleurs sont des parents qui ont placé leur enfant dans une école de la commune.

3.3.2.4 La part modale du déplacement domicile-travail

Une fois analysés les principaux flux de mobilité pour les trajets domicile-travail (tous trajets confondus), il est également intéressant de savoir quels modes de transports sont utilisés. A Anderlues, en 2021, l'enquête déplacement domicile-travail menée auprès de 1.033 travailleurs présente la répartition modale illustrée par le graphique suivant. Elle est largement dominée par le transport routier en voiture privée. Les transports en commun sont faibles, avec une part modale de 8,3% et la marche et le vélo représentent 3,3%.

Cet échantillonnage provient des enquêtes de déplacement des travailleurs au sein des entreprises de plus de 100 personnes. Ce n'est pas très représentatif car on ne distingue pas les distances parcourues et pouvant supposer que des déplacements courts se font très certainement aussi à pied.

Toutefois ceci est une source accessible qu'il est bon de faire figurer dans ce diagnostic puisqu'elle permet de comparer les tendances de toutes les communes au vu de cette source unique disponible et traitée de manière égale sur tout le territoire belge.

Pour les travailleurs entrant à Anderlues, on peut toutefois voir l'absence du train qui s'explique par l'absence de gare sur le territoire.

Les chiffres pour la Région wallonne font état de 82% d'usage de la voiture individuelle, près de 10% d'usage des transports en commun (routier et ferroviaire) et près de 5% de part modale pour les piétons et cyclistes.

Part modale des trajets domicile-travail des habitants d'Anderlues (2021)

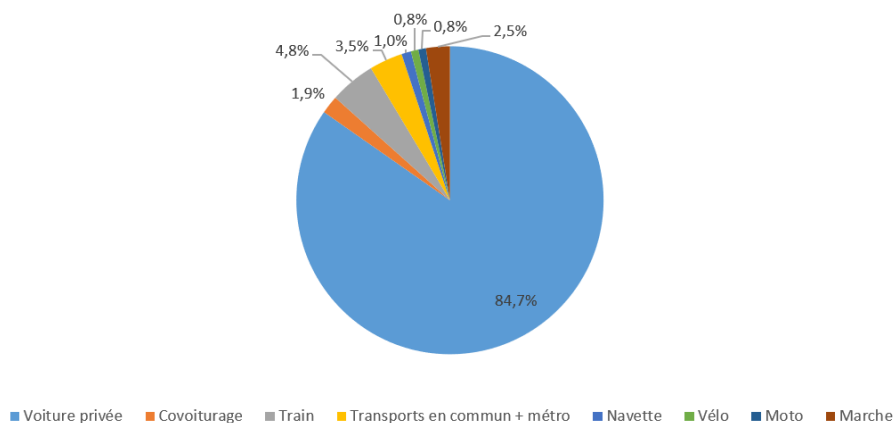


Figure 24: Répartition modale du transport de personnes pour les trajets domicile-travail des habitants d'Anderlues (Source(s) : SPF Mobilité et Transports (Enquête déplacements domicile-travail 2021 : répartition modale par commune (selon le lieu de travail)))

Part modale des trajets domicile-travail des personnes travaillant à Anderlues (2021)

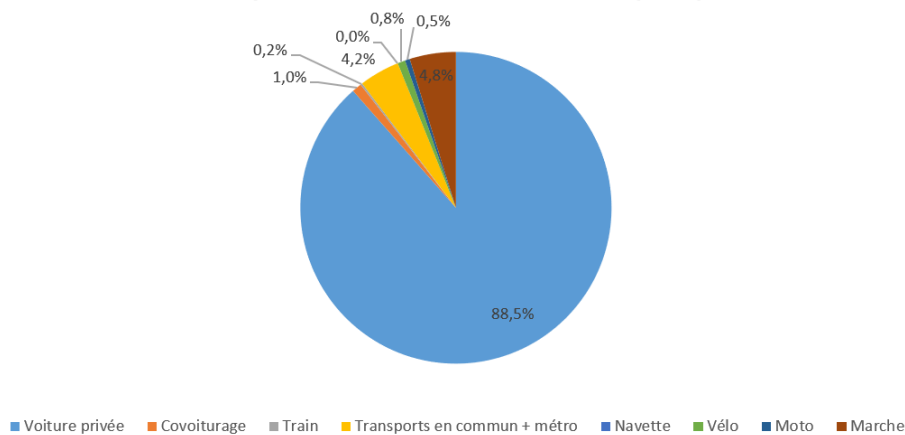


Figure 25: Répartition modale du transport de personnes pour les trajets domicile-travail des habitants d'Anderlues (Source(s) : SPF Mobilité et Transports (Enquête déplacements domicile-travail 2021 : répartition modale par commune (selon le lieu de travail)))

3.3.3 TAUX DE MOTORISATION

La répartition modale actuelle montre que les déplacements en voiture pour se rendre au travail étaient largement prédominants en 2021. L'utilisation d'alternatives à la voiture était donc extrêmement limitée.

En regard des chiffres fournis par l'IWEPS, le taux de motorisation est en évolution. En 2010, on comptait à Anderlues 5.280 véhicules privés pour 11.692 habitants, soit 2,21 habitants/véhicule. En 2023, ce chiffre baisse désormais à 2 habitants/véhicule, le parc automobile privé ayant augmenté plus fortement que la population.

A Anderlues, la baisse est importante : -0,21 habitants/véhicule. Elle est moindre pour la Province de Hainaut et la Région wallonne, avec une baisse commune de -0,13 habitants/véhicule. Ces chiffres attestent que la tendance est à l'augmentation du parc automobile privé en regard de la population, mais que celle-ci a été particulièrement marquée à Anderlues, en dépit du développement des modes alternatifs.

Ces données ne reflètent pas les comportements (usages au quotidien), mais forment un indicateur parmi d'autres de l'évolution entre 2010 et 2023

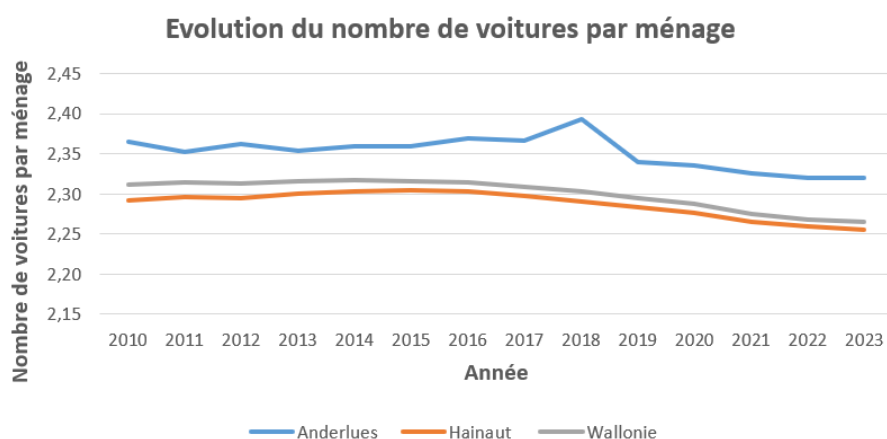


Figure 26: Rapport entre le nombre de ménages et le nombre de véhicules privés, en 2010 et 2023 pour la commune d'Anderlues, la province de Hainaut et la région wallonne (Source(s) : Calculé à partir de données IWEPS)

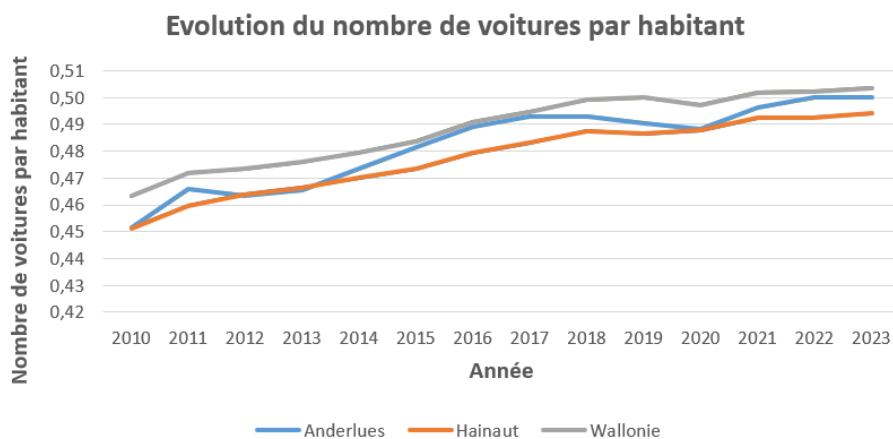


Figure 27: Rapport entre le nombre d'habitant et le nombre de véhicules privés, en 2010 et 2023 pour la commune d'Anderlues, la province de Hainaut et la région wallonne (Source(s) : Calculé à partir de données IWEPS)

Comme partout dans la région, on enregistre un nombre croissant de voiture par habitant qui suit assez bien la courbe wallonne.

3.4 LE PLAN DE SECTEUR

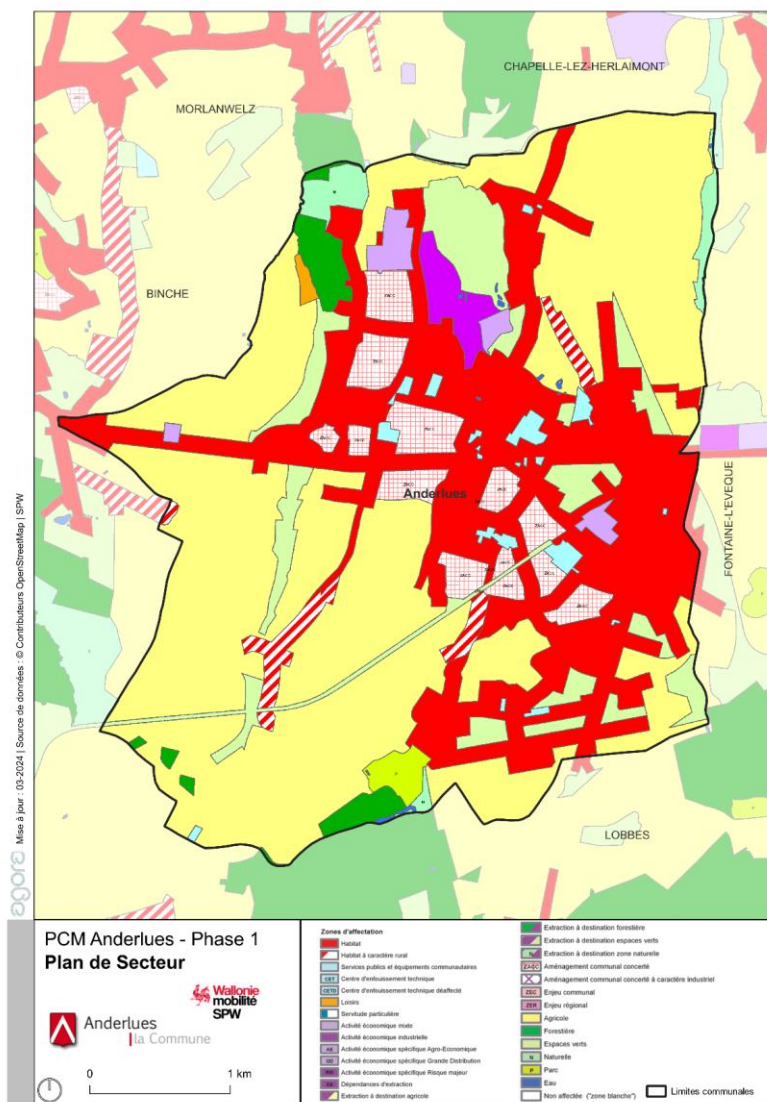


Figure 28: Plan de secteur de la commune d'Anderlues

Le plan de secteur est un outil réglementaire d'aménagement du territoire et d'urbanisme régional wallon constitué de plusieurs couches de données spatiales.

Le plan de secteur conçu dans les années 80 organise l'espace territorial wallon et en définit les différentes affectations afin d'assurer le développement des activités humaines de manière

harmonieuse et d'éviter la consommation abusive d'espace. Il dispose d'une pleine valeur réglementaire et constitue ainsi la colonne vertébrale d'un développement territorial efficace, cohérent et concerté conformément au Code de Développement territorial mis en vigueur le 01/06/2017.

Aujourd'hui, il est reconnu que les zones urbanisables sont beaucoup trop importantes pour un développement harmonieux du territoire. Les programmes STOP Béton ou ZERO surface bâissable sont en cours de réflexion.

Le plan de secteur d'Anderlues date de 1989. Les zones agricoles y sont importantes, particulièrement situées sur la frange sud-ouest et nord-est de la commune. Le zone d'habitat du centre-ville se trouve ponctuée de zones de services et d'équipement ainsi que de nombreuses ZACC.

On peut remarquer une part assez faible de zones naturelles et vertes au niveau de cette commune divisée par les activités d'habitat et agricoles.

La commune d'Anderlues n'a pas adopté un Schéma de développement communal qui affine l'affectation des zones telles que définies par le Plan de secteur.

Toutefois son territoire est ponctué de nombreuses SAR dont l'affectation future n'est pas préalablement fixée. 11 SAR sont répertoriés sur le site de l'IWEPS²

3.5 CONCLUSIONS ET ENJEUX

Le territoire d'Anderlues est voué à beaucoup se développer dans la décennie à venir et la Commune maîtrise les connaissances en matière de mobilité sans toutefois bénéficier d'outils de planification et d'orientation communaux officiels (PCDR, SDC, ...)

Le noyau d'habitat de la commune d'Anderlues est relativement isolé car entouré d'une large zone non urbanisée provoquant dès lors des distances relativement longues à parcourir pour rejoindre les autres pôles de déplacement alentours (gares, pôles d'emploi). Les déplacements se font donc nécessairement en voiture particulière.

Toutefois les déplacements domicile-travail au sein-même de la commune s'élèvent à 910 personnes en 2011. Ajoutant les déplacements scolaires (domicile-école) et de loisirs, il y a bien des distances tout-à-fait parcourables à pied ou à vélo et donc certainement des opportunités à développer des réseaux de déplacements actifs et ainsi encourager les habitants à « re-trouver » les plaisirs de la marche et du vélo.

² www.iweeps.be

4 MODES ACTIFS

Les modes actifs³ désignent les modes de déplacements mus par la seule énergie humaine : marche à pied, vélo, trottinette, etc. Ils peuvent utiliser, en plus des voiries destinées aux véhicules motorisés, des voies de circulation réservées : chemins, sentiers, venelles, trottoirs, etc.

Ce chapitre aborde plus particulièrement la problématique des déplacements des piétons et des cyclistes. Est ainsi analysée la qualité de circulation de ces usagers sur le territoire de la commune en termes d'accessibilité, de sécurité et d'aménagement.

Du fait de leurs impacts positifs sur l'environnement et la qualité de vie, la stimulation de l'usage des modes actifs constitue une thématique importante du PCM. Leurs effets bénéfiques sur la santé, y compris en ce qui concerne les seniors, ainsi que le rôle qu'ils peuvent jouer dans l'autonomie des jeunes et seniors ou autres personnes sans permis ou sans voiture, la réduction de la congestion des axes routiers, la réduction des nuisances diverses (bruit, pollution de l'air) et de l'insécurité routière sont en effet non négligeables.

N.B. Le vélo à assistance électrique (VAE) fait partie de cette catégorie et représente un avenir prometteur pour les déplacements entre 5 et 15 km.

4.1 DÉPLACEMENTS PIÉTONS

4.1.1 MARCHÉ UTILITAIRE

Tout déplacement commence et se termine à pied. Dès lors le dernier mètre (notion de last miles) est déterminant pour motiver l'habitant à pratiquer la marche. Les cheminements piétons par principe doivent être directs, continus, sécurisés, confortables et agréables.

L'usage de la marche en tant que mode de déplacement peut répondre à deux objectifs différents : la marche utilitaire et la marche de loisirs.

La *marche utilitaire* est principalement liée à des déplacements quotidiens contraints, tels qu'aller à l'école, faire des achats ou accomplir une démarche dans un environnement proche. Les distances maximales parcourues étant de l'ordre du kilomètre (soit 10 à 15 minutes de marche).

Le réseau structurant destiné aux déplacements piétons et PMR⁴ au quotidien correspond aux principaux axes routiers où les flux des piétons sont importants, à proximité des écoles, équipements et commerces.

³ Anciennement appelé modes doux

⁴ Personnes à Mobilité Réduite : représentant ± 30% des piétons



Figure 29: venelle piétonne à proximité de l'école du centre. Agora

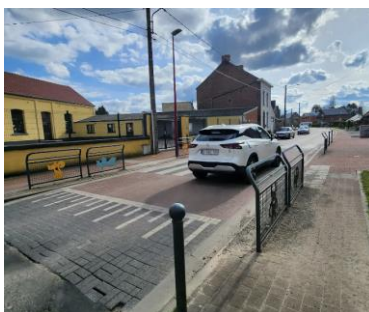


Figure 30: trottoir et traversée piétonne. Rue des Combattants. Agora

Les **déplacements de loisirs**, c'est-à-dire la promenade ou la randonnée ne sont pas encore valorisés dans la situation existante malgré la présence de nombreuses venelles et sentiers passant par les intérieurs d'îlots. Ces chemins sont d'autant plus intéressants qu'ils s'adaptent volontairement aux infrastructures existantes, requérant moins de l'efficacité de connexion que de la sécurité, du confort et de la qualité paysagère. Lorsque situés au sein des villages, ils constituent une alternative ou un complément aux cheminements piétons principaux. On peut aussi citer le RAVeL en construction qui sera un élément important de la connectivité piétonne de la commune.



Figure 31: Futur Ravel et ses aménagements. Agora



Figure 32: ancien chemin vicinal. Agora

4.1.2 PROBLÉMATIQUES IDENTIFIÉES

Le bureau Agora a identifié les principales problématiques en matière de mobilité piétonne dans la commune avec le pré diagnostic fourni.

De manière générale, les principales problématiques sont l'ancienneté des infrastructures de transport dans la plupart des centres des villages et dans les hameaux avec, en conséquence, un réseau de trottoirs pas toujours adapté (notamment pour les PMR) ainsi que l'étroitesse des voiries communales où il faut conjuguer circulation, stationnement et confort des piétons et cyclistes.

Lors de nos visites de terrain, nous avons identifié peu de connexions longue distance avec des trottoirs larges et sécurisés. La création d'un RAVeL pourrait permettre de relier de façon accessible et qualitative de nombreux quartiers entre eux.

Les principales problématiques concernent également les traversées de chaussée ainsi que la continuité des trottoirs.

Pour ce qui est des chemins et sentiers de la commune, ceux-ci sont nombreux et composent des opportunités de connexions entre les villages et hameaux.

4.1.3 DIAGNOSTIC DU RÉSEAU PIÉTON EXISTANT SUR LES AXES PRINCIPAUX

Le réseau piéton structurant correspond aux liaisons piétonnes utilitaires préférentielles reliant les principaux pôles générateurs de déplacements.

Les aménagements faisant partie de ce réseau correspondent, dans la plupart des cas, à des trottoirs aménagés le long d'un axe routier.

Dans le but de caractériser le réseau structurant destiné aux déplacements des piétons et PMR au quotidien, nous avons défini trois catégories selon la praticabilité de l'aménagement piéton : « Bon état », « État Satisfaisant » et « Mauvais état ».

La méthodologie de caractérisation de la praticabilité des aménagements piétons se décline comme suit :

Tableau 1 : Critères de praticabilité d'un aménagement piéton

Praticabilité d'un l'aménagement piéton	Bon état	État Satisfaisant
Largeur du trottoir	Min. 1.50 m de deux côtés de la voirie	Min 1.50 au moins d'un côté de la voirie
Discontinuités	Ponctuelles (largeur min. 1,20)	Ponctuelles
Revêtement	Bon état, en dur	Bon état
Traversées piétonnes accessibles PMR (dalles de guidage / rampes / dispositifs sonores)	Oui	Oui, mais exceptions possibles
Éclairage	Oui	Oui
Stationnement empiétant sur les trottoirs	Non	Possible d'un côté de la voirie
Aménagement plain-pied	Oui, si revêtement en bon état	Oui, si revêtement en état satisfaisant

Cette méthodologie se base sur les critères édictés dans la Sécurothèque⁵ ouvrage de référence en Wallonie

En ce qui concerne les traversées piétonnes, les caractéristiques d'une traversée piétonne accessible sont les suivantes :

- Présence de dalles de guidage et de dalles d'éveil à la vigilance ;
- Rampe ou aménagement plain-pied ;
- Dispositifs sonores aux feux destinés aux malvoyants. – absents à Anderlues

Cette démarche est réalisée pour les principales connexions internes et intervillages. Celle-ci n'est pas exhaustive mais peut aider à mieux comprendre la problématique des piétons sur la commune.

La carte ci-dessous représente le réseau piéton structurant actuel d'Anderlues, avec la qualité des traversées piétonnes.

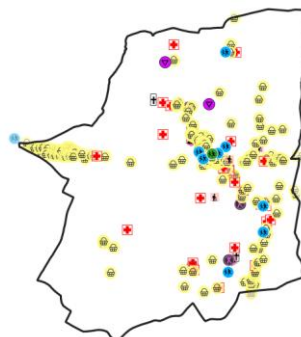
On remarque que de manière générale les zones d'habitat sont parcourues de cheminements piétons dont l'état peut être jugé satisfaisant ; certains sont ponctuellement marqués par des lacunes peu prolongées. D'autres quartiers du centre-ville et des villages présentent des rues où les trottoirs sont en mauvais état ou inexistant de façon plus conséquente. Ceci est généralement dû à la largeur trop étroite et aux revêtements inadaptés aux PMR.

Pour anticiper les suites de ce PCM, une partie des rues ici pointées se trouvant dans des quartiers apaisés pourrait être résolue en faisant l'objet d'une requalification en espace partagé.

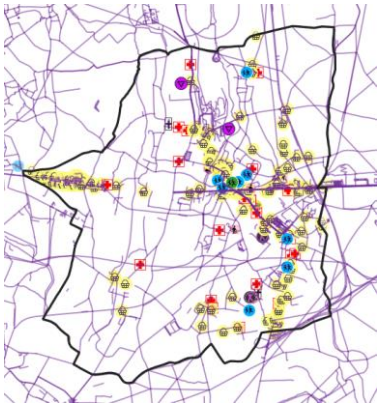
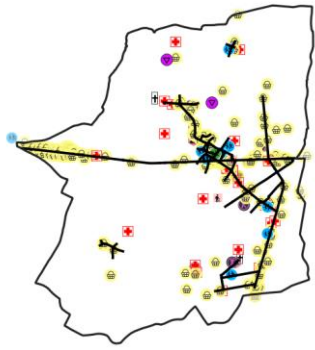
Le centre-ville ainsi que les principales connexions cyclo-piétonnes vers les villages présentent eux des tronçons de haute qualité piétonne.

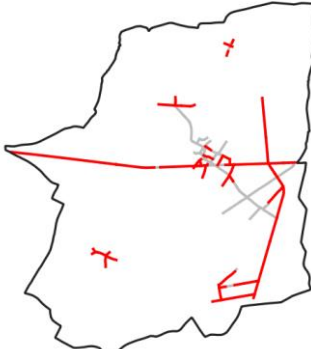
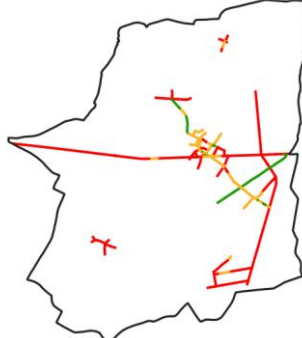
Pour définir le réseau structurant piéton, nous procédons par une analyse en plusieurs étapes :

La première étape est d'identifier les pôles générateurs de déplacement, leur articulation et les logiques organisationnelles qui les régissent.



⁵ <https://securotheque.wallonie.be/home.html>

Ensuite, on superpose le réseau viaire avec les pôles générateurs de déplacement pour voir les correspondances.	
On arrive donc au réseau piéton structurant qui relie les pôles principaux du territoire communal.	
En vert sont les parties du réseau qui correspondent aux préconisations régionales concernant les aménagements piétons.	

En orange sont les parties du réseau qui correspondent partiellement aux préconisations régionales concernant les aménagements piétons.	
En rouge sont les parties du réseau qui ne correspondent pas aux préconisations régionales concernant les aménagements piétons.	
Le réseau structurant piéton est donc caractérisé selon son état et son accessibilité pour les piétons et PMR.	

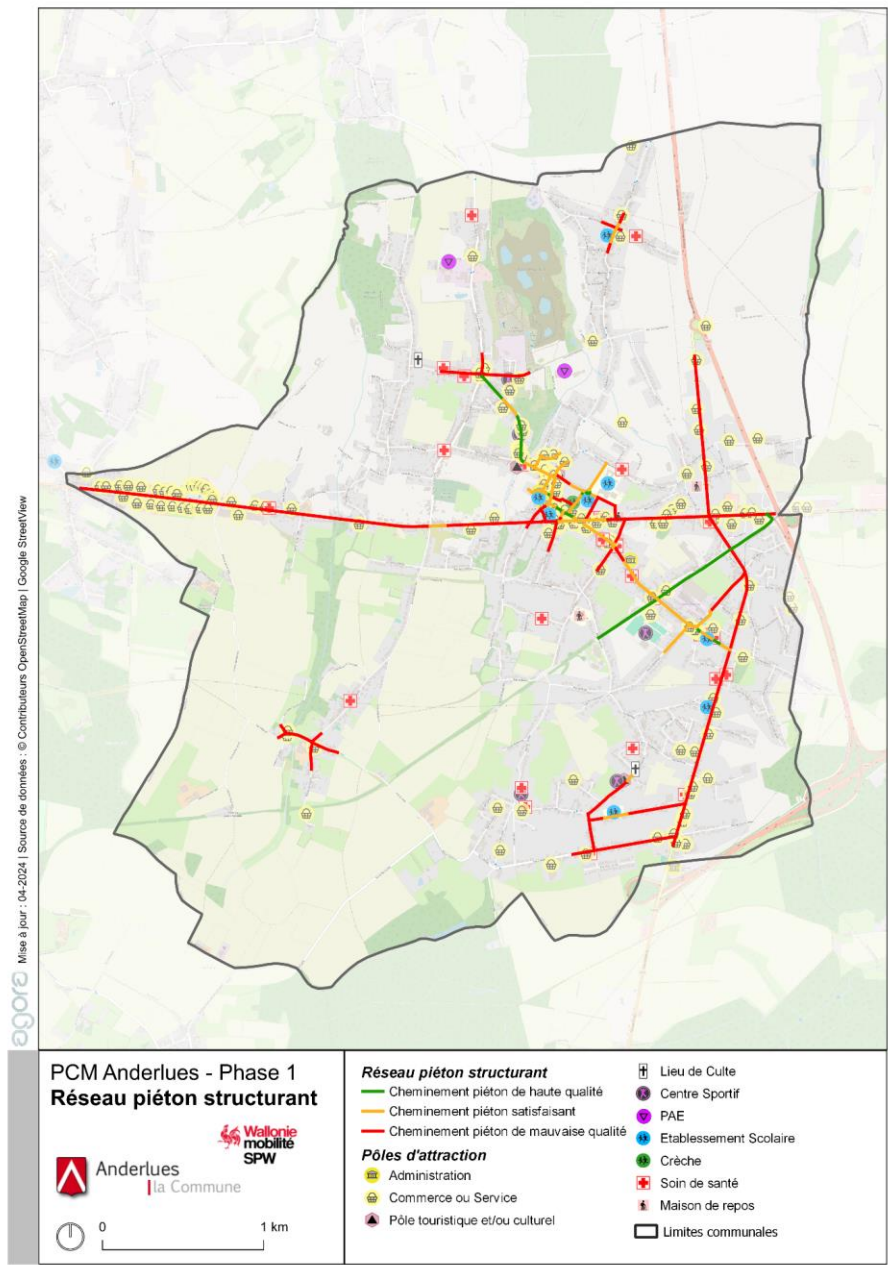


Figure 33: superposition des PGD avec la qualité du réseau piéton structurant. Source : Agora

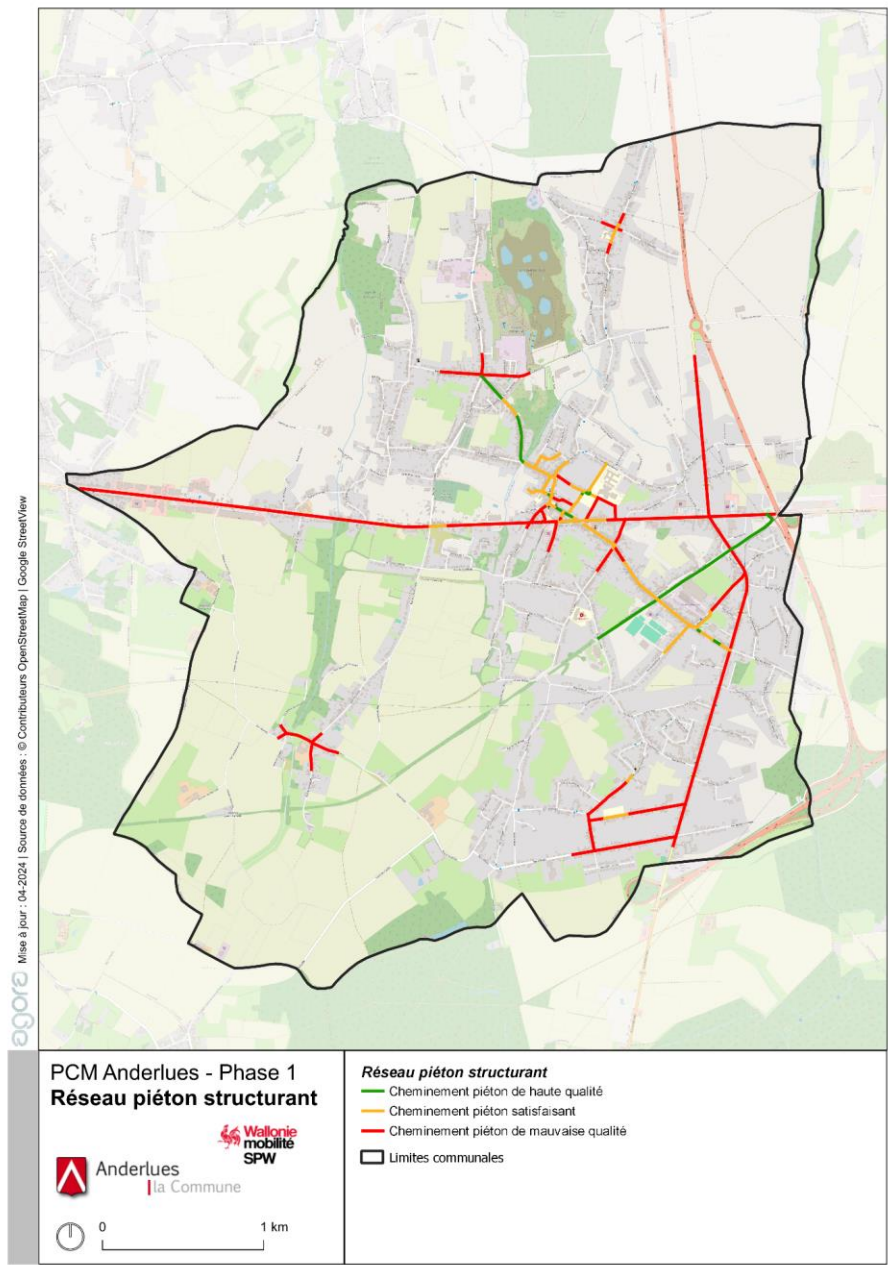


Figure 34: réseau piéton structurant. Source : Agora

4.1.4 ACCESSIBILITÉ ET DÉPLACEMENTS DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

Par personnes à mobilité réduite (PMR), on entend toute personne présentant, de manière temporaire ou permanente, une difficulté à se déplacer. Entrent dans cette catégorie les personnes blessées ou convalescentes, les personnes transportant des charges lourdes, les personnes avec poussette, les personnes âgées ou présentant un handicap physique léger ou lourd, les malvoyants, etc. Les personnes en fauteuil roulant ne sont donc pas les seules PMR.

Dans le cadre du recensement des aménagements piétons, la problématique des PMR a été prise en considération. En la matière, des lacunes existent au sein du territoire communal. Parmi les plus représentatives, on citera :

- Largeurs des trottoirs pas toujours confortables ;
- Des revêtements hétérogènes et en mauvais état ;
- Traversées piétonnes qui ne sont toujours pas aménagées de manière systématique (absence de dalles de conduite et d'éveil à la vigilance - dalle à protubérances) ;
- L'absence ou l'insuffisance d'abaissement des bordures aux niveaux des traversées ;
- Poteaux ou mobilier urbain gênant ou bloquant le passage ;
- Revêtements de voirie qui contribuent à un sentiment d'insécurité ;
- La présence de véhicules en stationnement empiétant sur certains trottoirs.

On recommande donc de prendre systématiquement en compte l'accessibilité des PMR lors de chaque aménagement d'espace public réalisé sur le territoire communal. Des actions doivent notamment être menées afin d'assurer l'accès aux transports publics, offrir des places de stationnement adaptées et proposer des modes de déplacement alternatifs adaptés.



Figure 35: voiture garée sur le trottoir rue de Nivelles. Agora



Figure 36: trottoirs étroits rue des Alliés. Agora

4.1.5 RELEVÉ DU POTENTIEL PIÉTON DANS LE RU –

Déjà en 2012, le bureau JNC avait relevé une carte mettant en évidence le potentiel des axes piétons dans le périmètre le plus urbanisé du territoire, entre les venelles et sentiers qui coupent certains grands îlots et raccourcissent les cheminements piétons

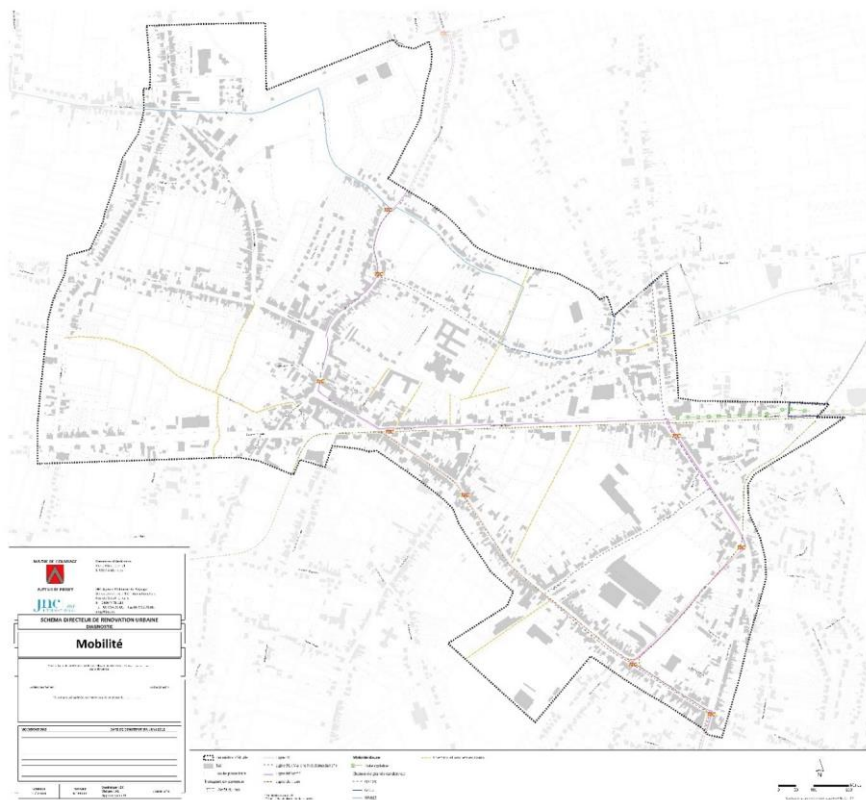


Figure 37 : Importance des venelles et sentiers - extrait RU - 2012 - source : Commune

Malgré le grand potentiel de ces cheminements piétons, il n'y a pas de communication officielle ni de plan évident à disposition des habitants afin de profiter des infrastructures piétonnes alternatives. Il est aussi à noter qu'il manque des indications signalétiques et qu'il n'existe pas d'informations dédiées à la pratique de la marche de loisir.

4.1.6 CONCLUSIONS ET ENJEUX

Atouts	Faiblesses
+ Véritable volonté – notamment marquée par les projets en cours – en matière de mobilité active sur la commune. + Concentration des pôles de déplacement dans le centre + Réseau de venelles à haut potentiel + Zones d'habitat concentrées le long des voiries principales + Développement des ZACC maîtrisé pour favoriser les modes actifs	- Espace public des cœurs de villages et du centre-ville présentant d'importantes lacunes en matière de confort de circulation piétonne. - En dépit de certains aménagements, certaines voies demeurent inconfortables ou dangereuses pour les modes actifs. - Les 2 voiries régionales restent des obstacles à la perméabilité du territoire pour des courtes distances

L'étroitesse des voiries communales permet difficilement une cohabitation harmonieuse entre tous les usagers. Souvent occupée par du stationnement au détriment du confort des piétons, la rue n'est pas conviviale. Pourtant Anderlues possède de jolies places libres d'obstacles et qui ont conjugué avec le relief.

Ce sont donc les liaisons pédestres qui doivent être améliorées pour créer de véritables réseaux continus de déplacements piétons et donc faire des choix au niveau de la hiérarchie viaire et ses aménagements (boucles de sens interdit, réduction du stationnement en voirie, voiries propices aux vélos, espaces partagés, ...)

Anderlues possède un réseau de venelles qui mérite d'être développé pour motiver les habitants à retrouver les plaisirs de la marche pour les déplacements utiles au quotidien.

4.2 DÉPLACEMENTS CYCLABLES

4.2.1 INFRASTRUCTURES CYCLABLES

4.2.1.1 RAVEL

Le RAVeL (Réseau Autonome de Voies Lentes) est un aménagement de réseau de chemins dédiés aux déplacements actifs, comme la marche et le vélo, sur d'anciennes voies ferrées et chemins de halage. Il offre un espace sécurisé pour les déplacements non motorisés, favorisant les modes actifs, les déplacements de loisir ainsi qu'utilitaires.

À Anderlues, une partie du RAVeL est en phase de finalisation. Une fois terminée, cette section permettra de relier la gare de Piéton et les communes situées au sud-ouest. Des extensions futures sont prévues pour étendre le réseau, améliorant les connexions et les possibilités de déplacements actifs pour les habitants et les visiteurs.

4.2.1.2 Sites propres cyclo piétons

Si la largeur des trottoirs le permet (>2m50), on peut envisager d'aménager des trottoirs cyclo piétons où les 2 usages sont bien délimités

Ce type d'aménagements n'existe pas sur le territoire communal en dehors du RAVeL.

4.2.1.3 Piste cyclable en site propre

Si la largeur de la voirie le permet et que la vitesse pratiquée est > 70 km/h, la piste cyclable doit être isolée de la circulation et donc aménagée en site propre.

Il n'y a pas de PSP à Anderlues. Un projet de piste bidirectionnelle le long de la N90 est à l'étude par le SPW.

4.2.1.4 Sens uniques limités (SUL)

Les Sens Uniques Limités (SUL) sont une disposition du Code de la Route qui autorise les cyclistes à circuler à contresens dans les voiries à sens unique. Ils ont pour but de promouvoir la pratique du vélo en évitant les détours inutiles. La mise en œuvre et signalisation des SUL est obligatoire depuis juillet 2004, avec des indications spécifiques selon la largeur de la voirie concernée et la limitation de vitesse imposée.

SAUF SI DES RAISONS DE SECURITE S'Y OPPOSENT!		LARGEUR DE CHAUSSEE DISPONIBLE			
		< 2,6 m	2,6 m – 3,0 m	3,0 m – 3,5 m	> 3,5 m
VITESSE MAXIMALE AUTORISEE	≤ 50 km/u	SUL interdit	SUL autorisé (voir également CM du 30/10/98)	SUL obligatoire (voir également CM du 30/10/98)	SUL obligatoire
	> 50 km/u	SUL interdit	SUL autorisé (voir également CM du 30/10/98)	SUL autorisé (voir également CM du 30/10/98)	SUL également autorisé

A Anderlues, 2 SUL existent : rue des Papillons et rue Lacherez

4.2.1.5 Piste cyclable marquée

La Piste Cyclable Marquée (PCM) est un dispositif qui identifie un couloir réservé au cycliste sur la voirie. Elle se compose de deux bandes discontinues dégageant un espace suffisant pour le cycliste d'une largeur moyenne de 1m30. Une ligne complémentaire, continue et appelée ligne Sauwens, peut venir affirmer cette voie cyclable et renforcer la sécurité en créant une plus grande distance (20 à 40 cm) entre la zone cyclable et la voirie pour automobile.

La PCM est déconseillée au-dessus de 70 km/h.

On peut retrouver une piste de ce type sur certaines portions de la N90.

4.2.1.6 Bande cyclable suggérée

La Bande Cyclable Suggérée (BCS) est une indication vélos de la place idéale accordée au cycliste lorsque celui-ci est en mixité avec d'autres modes de transport, par un revêtement différencié ou au moyen de chevrons et de logos vélos. Comme l'indique son nom, elle n'a pas de valeur réglementaire, mais conforte la place du vélo au sein de la circulation.

Il n'y a pas de BCS dans les rues d'Anderlues. La circulation est généralement mixte, tout mode de déplacements confondu

4.2.1.7 Espace partagé



Figure 38 : Panneau de zone de rencontre
(Source : code de la route)

Le concept de zone résidentielle est apparu en 1978 et celui de zone de rencontre en 2003. Les règles de comportement dans l'espace public ainsi que le panneau sont les mêmes.

La première s'adresse aux zones marquées par de l'habitat (et donc un caractère résidentiel), tandis que la seconde se prête aux rues mêlant une diversité de fonctions (commerces, services, habitats).

Ces zones spécifiques correspondent à un partage de l'espace public égal entre tous les modes de déplacement et la vitesse des véhicules automobiles est limitée à 20 km/h.

Il n'y a pas de zone 20 sauf dans les nouveaux lotissements

4.2.1.8 Stationnement à destination des cyclistes

Afin d'induire des changements de comportement en faveur d'un usage quotidien du vélo, la politique communale cyclable ne peut se limiter à l'aménagement d'espaces de roulage sécurisés. Des infrastructures terminales et des zones de stationnement, sont également nécessaires. Ces zones doivent être présentes au point d'origine et de destination du déplacement tout en garantissant un stationnement sécurisé.

Les équipements de qualité encouragent leur usage. Ainsi, on notera qu'une couverture renforce la protection du vélo en attente. Toutefois, les dispositifs visant l'arrimage de la roue ne sont pas suffisants. En effet, ils ne se trouvent pas adaptés aux cadenas rigides. Des arceaux montant à hauteur du cadran du vélo (80 cm) sont plus indiqués.

Afin de favoriser la pratique du vélo, les zones génératrices de déplacements comme les centres de villages commerçants, les services publics, certains arrêts de transport en commun ainsi que les écoles et pôles sportifs doivent être prioritaires pour bénéficier de stationnements pour vélos.

La Commune dénombre 2 emplacements de stationnement pour vélo : l'école du centre et la cour de l'administration communale. Certaines grandes surfaces commerciales sont équipées de racks généralement de mauvaise qualité (pince-roues).

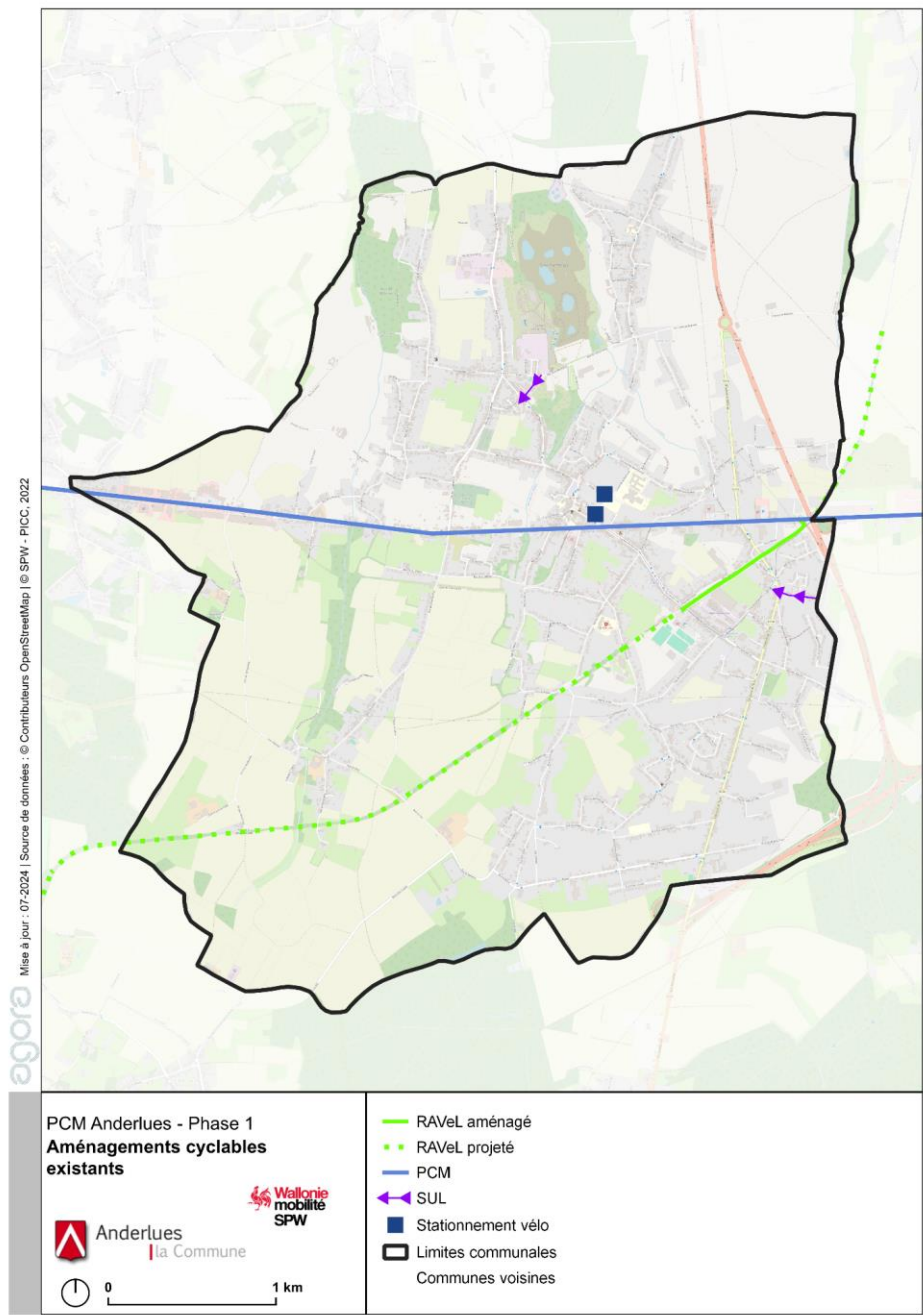


Figure 39 : infrastructures cyclables existantes - source : Agora

4.2.2 RÉSEAUX CYCLABLES

4.2.2.1 Réseau points-nœuds

La commune d'Anderlues est déjà traversée par un réseau points-nœuds. Ce réseau permet de créer de façon semi-autonome pour les usagers des itinéraires cyclables. Ce réseau est cependant à visée touristique et ne s'accompagne pas d'infrastructures dédiées et sécurisées. Cependant, afin d'élaborer ce réseau, des choix ont été faits en amont pour identifier des voiries locales avec un trafic faible qui puissent être plus sécurisées pour la pratique cyclable de loisir.

Ce réseau est peu dense sur le territoire d'Anderlues et n'offre pas une solution crédible au-delà de la pratique touristique du vélo.

4.2.2.2 Schéma directeur cyclable wallon

Le Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie est un document issu du plan régional cyclable de 2010. Il identifie des voies à haut potentiel de connexion cyclable. Celles-ci empruntent généralement les voies régionales, tronçons de connexion les plus directs entre les agglomérations, en dépit de certaines contraintes telles que la vitesse des véhicules sur ces voiries ou le nombre de véhicules qui y transitent chaque jour. C'est un document à valeur d'orientation utile pour déterminer le niveau d'attractivité d'une voirie, qui se veut évolutif.

Toutefois il est jugé désuet depuis la mise en place de la stratégie de cyclostrades et réseau supracommunal.

4.2.2.3 Réseau supra communal proposé dans le PMCM

Le PMCM est un document d'orientation qui a pour ambition de repenser la mobilité à l'échelle métropolitaine. Dans ce cadre, le plan propose des itinéraires prioritaires du développement cyclable.

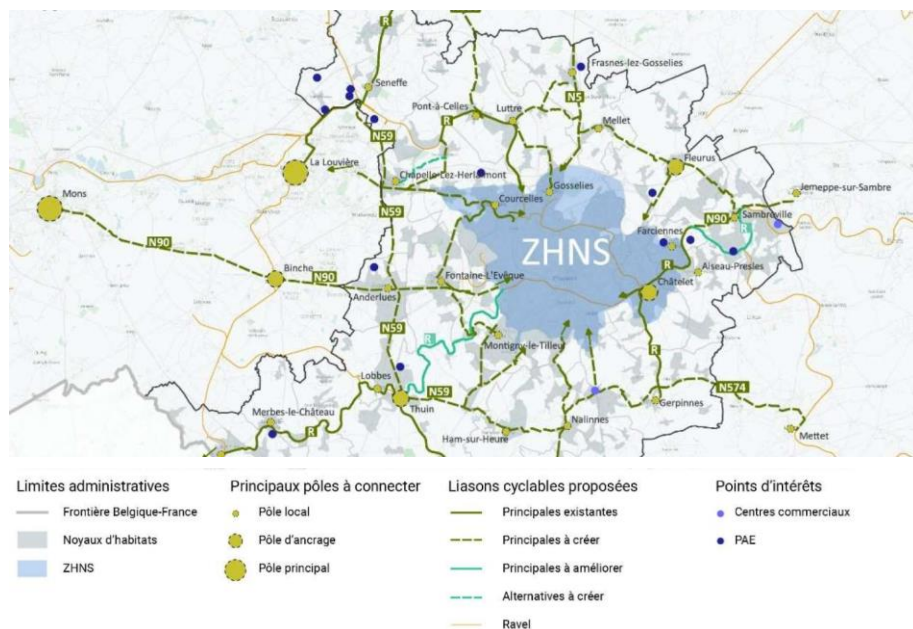


Figure 40: Schéma du réseau cyclable projeté. PMCM 2024

Dans ce schéma, la commune d'Anderlues est traversée par deux axes cyclables majeurs sur la N90 et N59. Les contours de l'infrastructure qui devra être développée ne sont pas encore très clairs, cependant ces itinéraires devront être sécurisés et seront pris en compte dans le cadre du présent PCM.

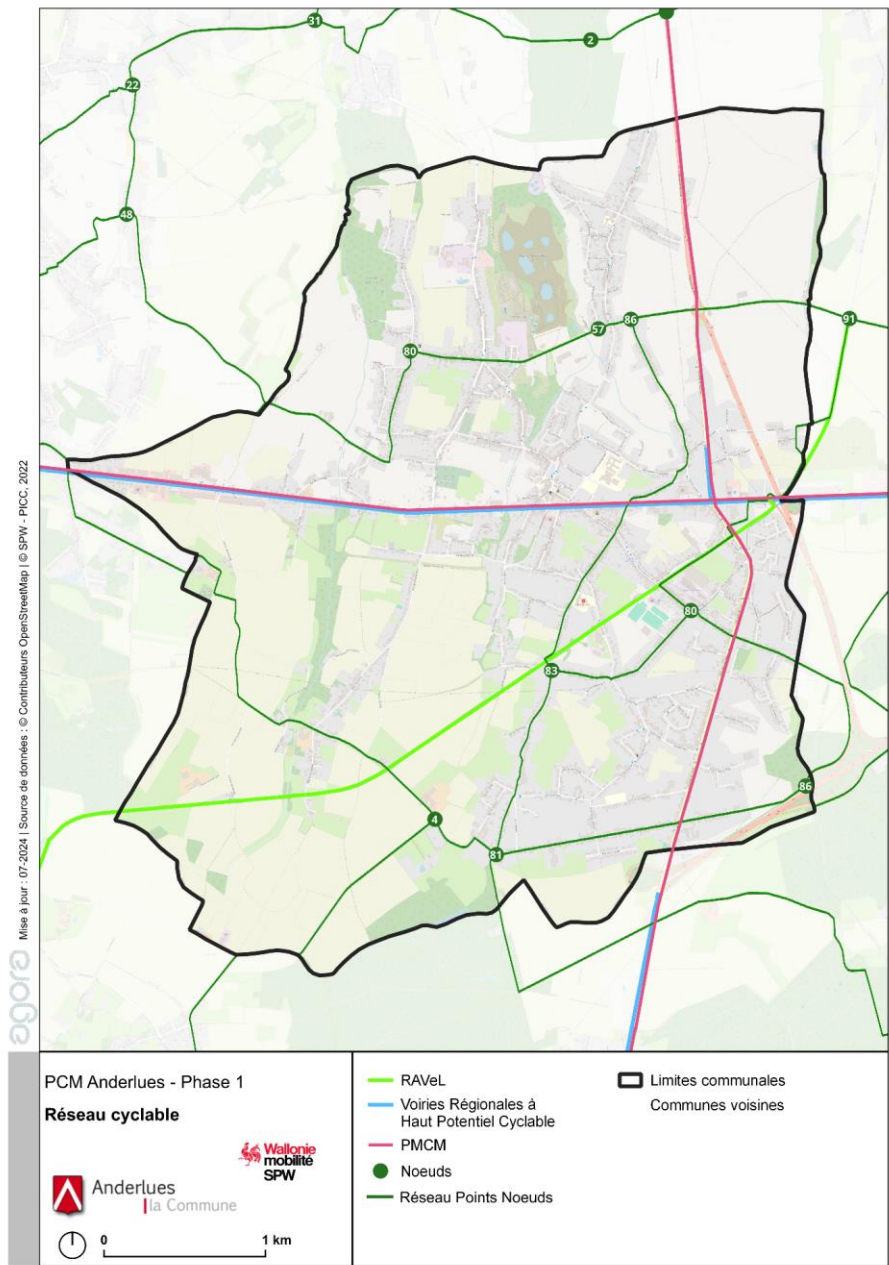


Figure 41: Réseaux cyclables dans la commune – source : Agora

4.3 CONCLUSIONS ET ENJEUX

Atouts	Faiblesses
+ Véritable volonté – notamment marquée par les projets en cours – en matière de mobilité active sur la commune. + Projet de pistes cyclables en site propre le long des voiries régionales + Présence du RAVeL qui traverse qualitativement la commune pour rejoindre la gare de Piéton	- Espace public des cœurs de villages et du centre-ville présentant d'importantes lacunes en matière de confort de circulation cyclable. - En dépit de certains aménagements, certaines voies demeurent inconfortables ou dangereuses pour les modes actifs.

Grâce aux différents projets développés avec la vision Fast 2030 et en accord avec le principe STOP, l'administration élabore des aménagements qui intègrent la dimension cyclable.

Partant d'une page quasi blanche, elle devra veiller à ce chaque projet soit liaisonné entre eux pour réaliser un véritable réseau continu et sécurisé.

Le RAVeL peut devenir la véritable colonne vertébrale du réseau des modes actifs.

Les aménagements cyclables le long des voiries régionales sont indispensables pour permettre la porosité du réseau cyclable structurant de tout le territoire et surtout les liaisons supra communales avec Binche et Fontaine-l'Évêque, 2 pôles scolaires potentiellement intéressants pour les déplacements à vélo des étudiants.

5 TRANSPORT PUBLIC RÉGIONAL ROUTIER ET URBAIN FERRÉ

5.1 RÉSEAU FERROVIAIRE (SNCB)

La commune d'Anderlues ne possède plus de gare SNCB en activité. En effet, la dernière ligne de chemin de fer en activité sur la commune entre Piéton et Bienne-lez-Happart a été fermée en 1959. Les tronçons ferroviaires désaffectés sont dans un processus de conversion en voie lente (RAVeL) comme expliqué dans le chapitre précédent.

5.1.1 GARES À PROXIMITÉ

5.1.1.1 Gare de Binche (ligne 108) :

La ligne 108 connecte Braine-le-Comte à la gare de Binche. Sur cette ligne, la gare de Binche se trouve également être la gare la plus proche du centre d'Anderlues, presque directement accessible par la N90 (7,5 km).

Ligne	Direction	Amplitude horaire à la gare de Binche		Nombre de passages/jour							
		Lu-Ve	Week-end	Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di	
IC34	Bruxelles - B-I-C - La Louvière - Binche	7:40 - 21:40	7:48 - 23:48	15	15	15	15	15	17	17	
	Binche - La Louvière - B-I-C - Bruxelles	5:20 - 21:20	5:11 - 22:11	17	17	17	17	17	18	18	
IC31	Anvers - Bruxelles - B-I-C - La Louvière - Binche	18:17	-	1	1	1	1	1	-	-	
	Binche - La Louvière - B-I-C - Bruxelles - Anvers	06:45	-	1	1	1	1	1	-	-	
L43	B-I-C - La Louvière - Binche	19:02	-	1	1	1	1	1	-	-	
	Binche - La Louvière - B-I-C	05:57	-	1	1	1	1	1	-	-	
P87	Binche - La Louvière - Bruxelles - L-I-N	-	19:06	-	-	-	-	-	-	1	

La gare présente une connexion ferroviaire régulière d'un train par heure vers/depuis Bruxelles, en semaine comme le week-end. La semaine, cette offre est renforcée par 2 trains supplémentaires en heure de pointe connecté à Braine-le-Comte/Bruxelles. Le dimanche soir, on retrouve également une connexion vers Louvain-la-Neuve qui effectue la liaison directe en moins de 2h15 vers la cité estudiantine.

Depuis la gare de La Louvière-Sud (par les trains IC34), le temps de correspondance vers Mons est de 8 minutes en semaine, et de 6 minutes le week-end, ce qui présente un temps tout à fait favorable. Les trains IC34 offrent également des liaisons directes au-delà de Bruxelles avec Malines-Turnhout en semaine ; les trains IC31 sont eux en liaison avec Anvers.

5.1.1.2 Gare de Piéton (ligne 112) :

La ligne 112 connecte La Louvière à la gare Charleroi-Central. Une partie de son offre dessert la gare de Piéton qui est également la gare la plus proche du centre-ville, située à moins de 5 km ; elle est joignable en moins de 20 minutes à vélo, et 5 minutes en voiture.

Ligne	Direction	Amplitude horaire à la gare de Piéton		Nombre de passages/jour							
		Lu-Ve	Week-end	Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di	
S42	La Louvière-Centre - Piéton - Charleroi-C.	6:52 - 20:52	07:55 - 21:55	15	15	15	15	15	8	8	
	Charleroi-C. - Piéton - La Louvière-Centre	6:09 - 21:09	8:07 - 22:07	16	16	16	16	16	8	8	
L44	Mons - La Louvière - Piéton - Charleroi-C.	07:31	-	1	1	1	1	1	-	-	
L77	Charleroi-C. - Piéton - La Louvière-Sud	07:46	-	1	1	1	1	1	-	-	

5153 – PCM d'Anderlues

Phase 1 - Diagnostic

Commune d'Anderlues

La gare présente également une connexion ferroviaire régulière d'un train par heure vers Charleroi dans une direction et vers La Louvière dans l'autre. Le week-end, cette offre baisse à un train toutes les deux heures, avec une plage horaire plus étendue en soirée.

Les trains S42 offrent une correspondance intéressante vers Mons en gare de La Louvière ; celle-ci est de 8 minutes en semaine et 10 minutes le week-end. Les correspondances vers Bruxelles sont moins attractives, de l'ordre d'un quart d'heure en gare de La Louvière, et proches d'une demi-heure d'attente en gare de Marchienne-au-Pont.

Les trains L44 renforcent par ailleurs la connexion depuis Mons vers Anderlues à l'heure de pointe du matin, mais la réciproque est absente.

5.1.1.3 Gare de Marchienne-au-Pont (ligne 112 & 124) :

Bien que située à plus longue distance que les deux gares précédentes, la gare de Marchienne-au-Pont présente une offre large qui renforce son attractivité et son intérêt pour la commune d'Anderlues. Accessible à moins de 10 km du centre-ville, elle reste joignable en 15 minutes en voiture, et moins d'une demi-heure en métro ou à vélo.

La ligne 124 vient y compléter la ligne 112 (décrite dans la présentation de la gare de Piéton). Cette ligne 124 connecte directement Charleroi à Bruxelles en passant par Luttre (qui établit des connexions vers Manage et Braine-le-Comte) ainsi que Nivelles qui est une destination pour une part de travailleurs Anderlusiens.

Ligne	Direction	Amplitude horaire à la gare de Marchienne-au-P.		Nombre de passages/jour						
		Lu-Ve	Week-end	Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di
IC38	Mons - La Louvière - Marchienne-au-P. - Charleroi-C. - Herstal	5:04 - 23:09	6:46 - 22:46	19	19	19	19	19	17	17
	Herstal - Charleroi-C. - Marchienne-au-P. - La Louvière - Mons	4:49 - 22:55	6:15 - 22:15	19	19	19	19	19	17	17
S42	Luttre - La Louvière - Marchienne-au-P. - Charleroi-C.	7:02 - 21:02	8:04 - 22:04	15	15	15	15	15	8	8
	Charleroi-C. - Marchienne-au-P. - La Louvière - Luttre	5:59 - 22:55	7:57 - 21:57	16	16	16	16	16	8	8
IC45	Bruxelles - Etterbeek - Luttre - Marchienne-au-P. - Charleroi-C.	6:30 - 23:30	-	18	18	18	18	18	-	-
	Charleroi-C. - Marchienne-au-P. - Luttre - Etterbeek - Bruxelles	5:30 - 22:30	-	18	18	18	18	18	-	-
IC20	Bruxelles - Luttre - Marchienne-au-P. - Charleroi-C.	07:01 - 23:01	-	17	17	17	17	17	-	-
	Charleroi-C. - Marchienne-au-P. - Luttre - Bruxelles	5:59 - 21:59	-	17	17	17	17	17	-	-
S40	Bxl Airport - Etterbeek - Luttre - Marchienne-au-P. - Charleroi-C.	7:16 - 23:16	-	17	17	17	17	17	-	-
	Charleroi-C. - Marchienne-au-P. - Luttre - Etterbeek - Bxl Airport	5:43 - 21:43	-	17	17	17	17	17	-	-
L43	Luttre - Marchienne-au-P. - Charleroi-C.	-	9:17 - 23:17	-	-	-	-	-	8	8
	Charleroi-C. - Marchienne-au-P. - Luttre - La Louvière-C.	-	6:43 - 20:43	-	-	-	-	-	8	8
IC31	Bruxelles - Luttre - Marchienne-au-P. - Charleroi-C.	-	6:51 - 23:51	-	-	-	-	-	18	18
	Charleroi-C. - Marchienne-au-P. - Luttre - Bruxelles - Anvers	-	5:10 - 22:10	-	-	-	-	-	18	18
P77	Luttre - Marchienne-au-P. - Charleroi-C.	07:43	-	1	1	1	1	1	-	-
	Jemeppe-sur-S. - Charleroi-C. - Marchienne-au-P. - Luttre - Bruxelles	6:13 - 7:11	-	2	2	2	2	2	-	-
P87	Schaerbeek - Bruxelles - Luttre - Marchienne-au-P. - Charleroi-C.	17:46 - 18:47	-	2	2	2	2	2	-	-
S19	Anvers - Bruxelles - Luttre - Marchienne-au-P. - Charleroi-C.	0:21 - 1:17	-	2	2	2	2	2	-	-
	Charleroi-C. - Marchienne-au-P. - Luttre - Bruxelles - Anvers	04:30	-	1	1	1	1	1	-	-
S77	Charleroi-C. - Marchienne-au-P. - La Louvière	07:36	-	1	1	1	1	1	-	-
L44	Mons - La Louvière - Marchienne-au-P. - Charleroi-C.	07:40	-	1	1	1	1	1	-	-

L'ensemble des trains est en connexion avec la gare de Charleroi-Central. Dans l'autre direction, l'offre se divise tantôt vers Mons (via les trains IC38, à raison d'une connexion par heure dans chaque direction) et vers Bruxelles (via les trains IC45 et IC20, à raison d'une connexion toutes les demi-heures dans les deux directions).

Les trains L43 viennent renforcer la connexion entre la gare de Luttre et la gare de Charleroi le week-end.

En semaine, plusieurs trains complémentaires sont proposés aux heures de pointe à destination de La Louvière ou de Bruxelles.

En semaine, les offres directes de 5 trains minimum par heure vers Charleroi (temps de navette : 6 minutes), de deux trains minimum par heure vers La Louvière (temps de navette : 15-20 minutes), et de deux trains minimum par heure vers Bruxelles (temps de navette : 46 minutes) en font une gare particulièrement attractive pour les déplacements du quotidien.

5.1.1.4 Autres gares :

La ligne 130a relie Charleroi-Central à Erquelinnes en desservant Landelies, Thuin et Lobbes. Ces trois communes présentent un intérêt de connexion par leur proximité avec Anderlues, ou par la mobilité des travailleurs (voir chapitre consacré). Toutefois, par rapport au centre d'Anderlues, chacune des gares de cette ligne est distante de 15 à 20 minutes en voiture, ou 20 à 30 minutes à vélo. Dans cette configuration, aucune d'entre elles ne présente un intérêt marqué pour la liaison en termes de mobilité ferroviaire. L'utilisateur privilégiera l'automobile, le bus ou le vélo pour rejoindre ces zones, ce qui écarte l'intérêt d'analyser ces gares dans le cadre de ce PCM.

Par ailleurs, la gare de Charleroi-Central présente une offre bien plus complète à l'échelle du territoire wallon, avec notamment des connexions directes vers Ottignies, Namur, Liège. Ces connexions amplement décrites dans le PUM de Charleroi, il apparaît néanmoins important au sein de ce PCM d'appuyer la qualité des correspondances, généralement garanties pour de légers retards et présentant un temps d'attente tout à fait raisonnable.

5.1.2 DEMANDE DE TRANSPORT FERROVIAIRE

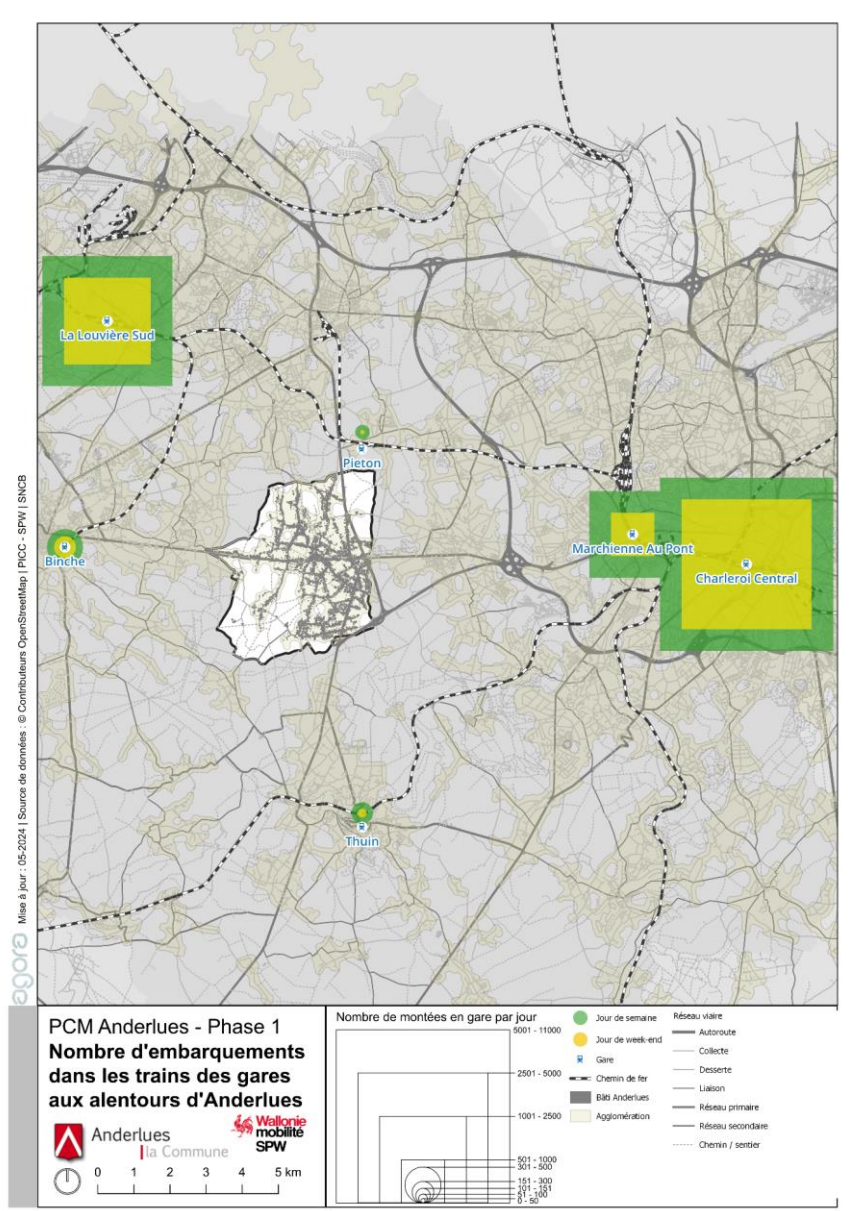


Figure 42: Source : SNCB : chiffres voyageurs montés – comptages 30/09/2023 à 08/10/2023 – moyenne journalière

Anderlues bénéficie de la proximité de plusieurs gares, offrant des options de transport variées pour ses habitants. Cependant, les gares de Piéton et de Thuin enregistrent une fréquentation relativement faible, probablement en raison de la limitation de leurs services et de la fréquence des trains. En revanche, les gares de Charleroi Central et de La Louvière, et dans une moindre mesure celle de Marchienne-au-Pont, attirent un grand nombre de voyageurs. Ces gares sont plus éloignées de la commune d'Anderlues, mais elles sont préférées par les habitants en raison de leur offre de services plus vaste, de la fréquence élevée des trains, et de la disponibilité de parkings pour les véhicules. Ces facteurs combinés poussent les résidents à choisir des gares avec de meilleures dessertes et des facilités de stationnement, malgré la distance supplémentaire.

5.1.3 EQUIPEMENT DES GARES

	<u>Charleroi-Central</u>	<u>Piéton</u>	<u>Binche</u>	<u>Marchienne au Pont</u>
<u>Nombre de voies</u>	12	3	4	4
<u>Bâtiment voyageur</u>	Oui	Non	Oui	Oui
<u>Guichet</u>	Oui	Non	Non	Oui
<u>Distributeur de titre de transport</u>	Oui	Oui	Oui	Oui
<u>Accessibilité PMR</u>	Oui ascenseur et escalator	Accessibilité PMR	Oui ascenseur et escalator	Accessibilité PMR
<u>Parking vélos</u>	Oui 52 places surveillées payant En surface couvert Point Vélo	Oui, gratuit	Oui, non sécurisé	3 arceaux extérieur +5 intérieur
<u>Parking autos</u>	827 places – 3 PMR			Parking autos
<u>Services</u>	Taxis Correspondance bus et métro Station Cambio Flixbus	Correspondance bus	Taxis Correspondance bus	Taxis Correspondance bus

5.2 RÉSEAU TEC

5.2.1 OFFRE TEC

5.2.1.1 Réseau

Le territoire d'Anderlues se trouve sur 2 zones TEC desservies par 2 gestionnaires de réseau différents : TEC-Hainaut et TEC-Charleroi.

Même s'ils dépendent de l'AOT, il n'est pas facile de coordonner les 2 bassins de gestion.

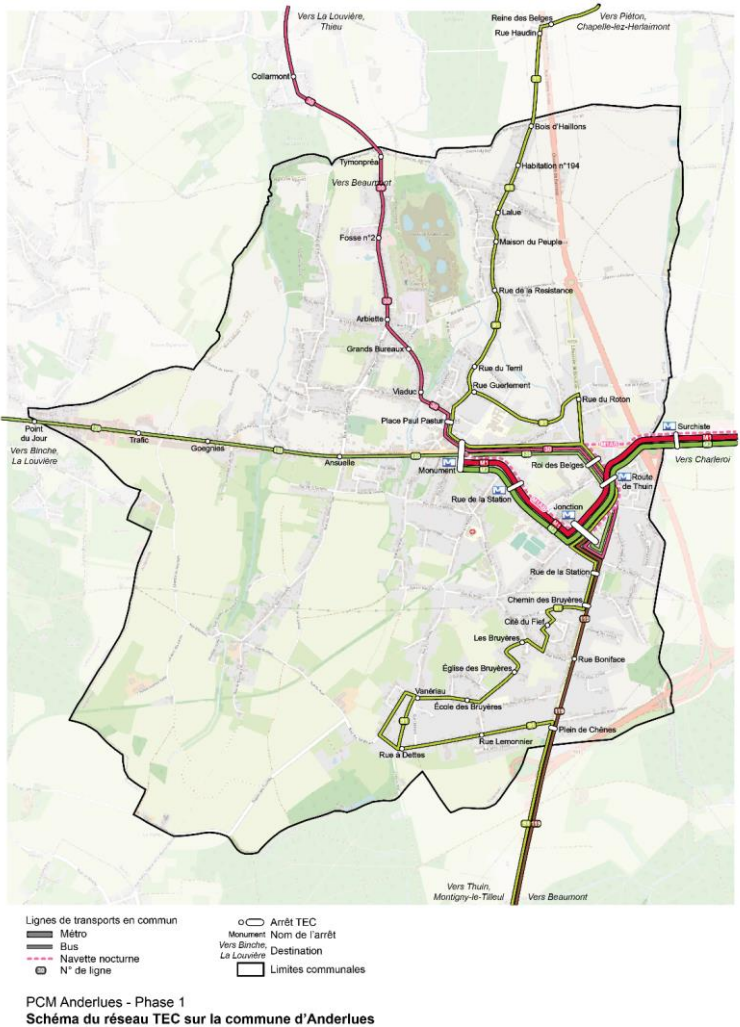


Figure 43: schéma du réseau TEC sur la commune d'Anderlues

5.2.1.2 Morphologie du réseau

L'organisation morphologique du réseau de transport en commun à Anderlues présente plusieurs caractéristiques clés. Le métro joue un rôle central en tant que point névralgique du réseau, assurant des connexions essentielles vers les autres communes et points d'intérêt de la région. Les lignes de transport suivent efficacement les principaux pôles générateurs de déplacements, permettant une couverture optimale des zones à forte demande.

Le centre d'Anderlues bénéficie d'une desserte particulièrement dense. Toutefois, il existe une lacune notable dans la desserte des zones nord-ouest et sud-ouest de la commune, qui ne sont pas couvertes par les lignes actuelles. En outre, les croisements de lignes dans certaines zones stratégiques ont donné naissance à des pôles de transport importants, renforçant l'accessibilité et la connectivité de ces secteurs.

5.2.1.3 Fréquences

Il n'existe pas de ligne de bus express ou dite structurante sur le territoire. Or il est manifesté le souhait d'une ligne Charleroi-Binche avec une fréquence de ¼ d'heure.

On peut résumer le réseau TEC à Anderlues comme suit :

4 lignes à forte fréquence (moins de 30 minutes)

- M1 ANDERLUES – CHARLEROI
- M2 ANDERLUES – CHARLEROI
- 30 STREPY/THIEU – ANDERLUES
- 91 MONTIGNY – THUIN – ANDERLUES – PIETON – CHAPELLE

1 ligne à fréquence moyenne (de 30 à 60 minutes)

- 136 ANDERLUES – LA LOUVIERE

1 ligne à fréquence faible (plus de 60 minutes)

- M1AB ANDERLUES – CHARLEROI

Il existe donc une offre de transport avec des types de service inégaux, cependant au vu de la taille de la commune il existe certaines lignes qui représentent une solution de mobilité de qualité avec des fréquences satisfaisantes.

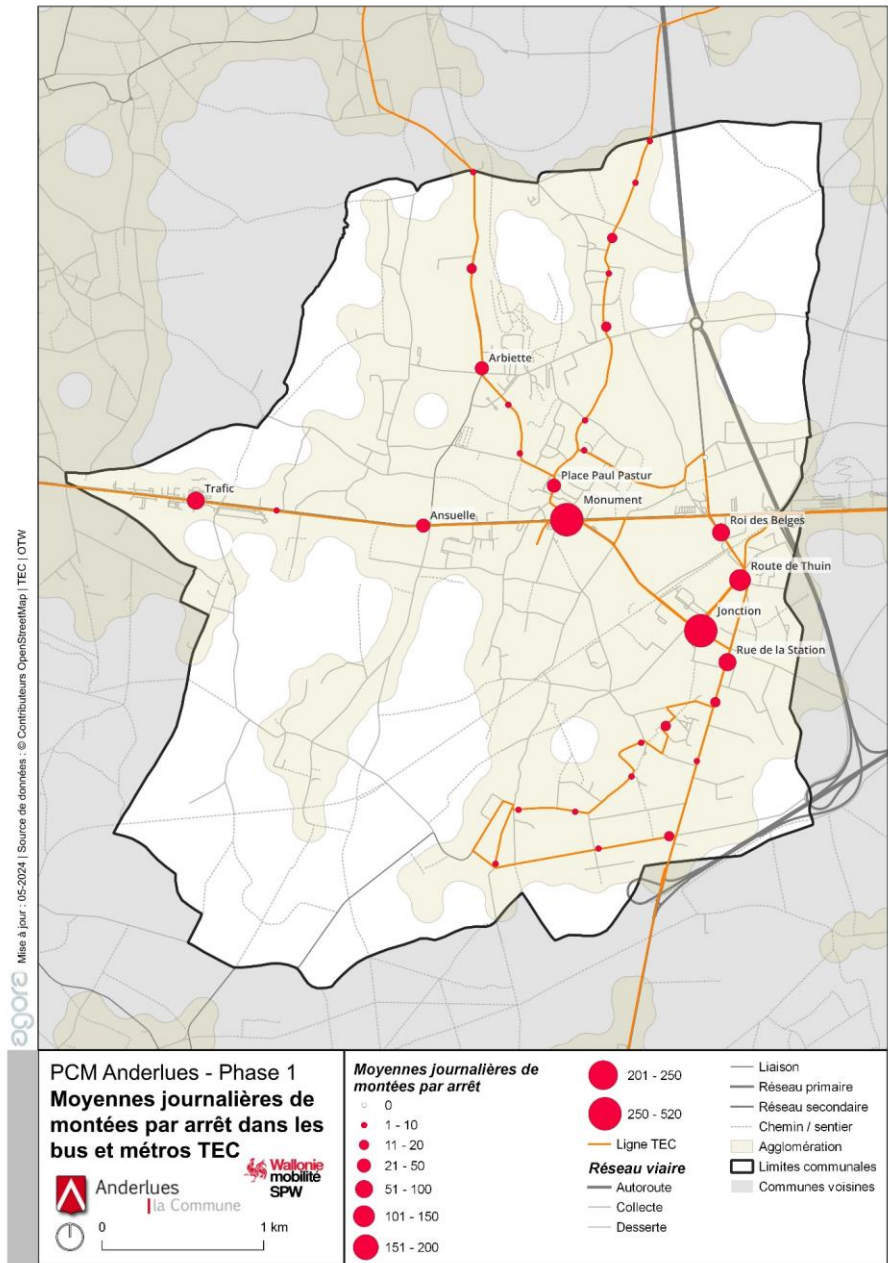
Peu d'arrêts de bus et de stations de métro sont aménagées pour les PMR. On cite les stations Cordon du Berger, Surchiste, Jonction et rue de la Station équipées PMR.

Toutefois, à ce jour, les motrices du métro ne sont pas adaptées aux personnes en fauteuils roulants.

Commenté [MH3]: Carte des passages+horaires

Commenté [BL4]: Vu la faible demande, je ne développerais pas le sujet

5.2.2 DEMANDE TEC

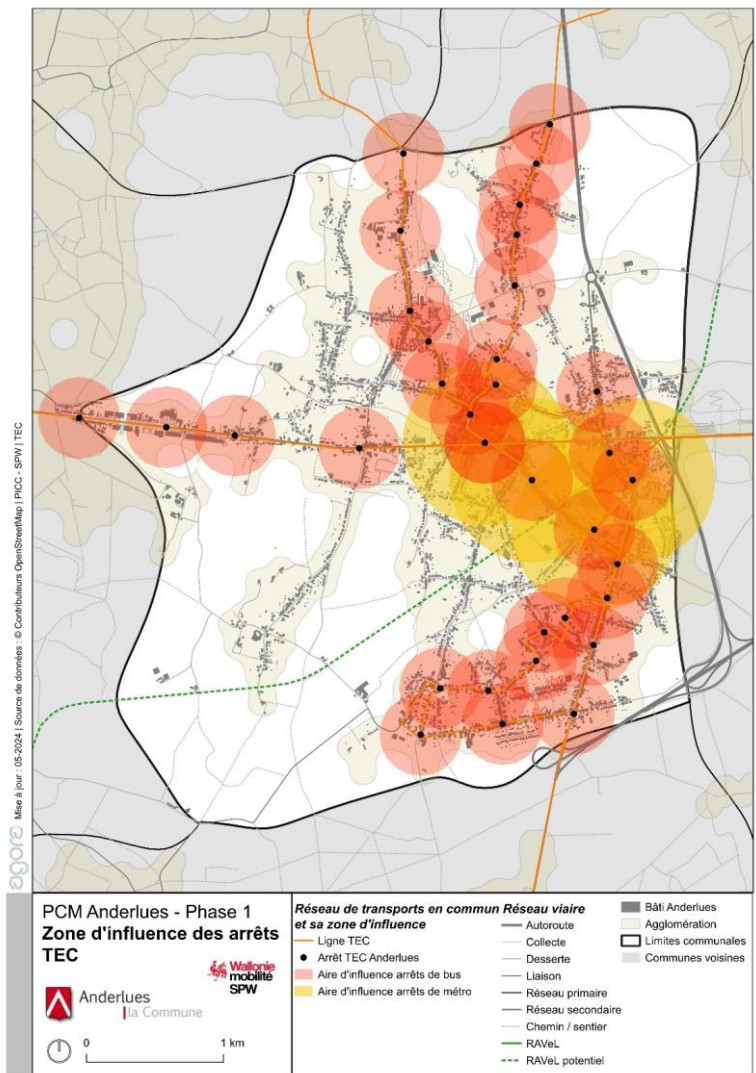


La carte présentant le nombre moyen de montées par jour et par arrêt, toutes lignes confondues, permet d'identifier les arrêts les plus fréquentés. Sans surprise, les arrêts Monument et Jonction, bénéficiant de stations de métro, sont les plus fréquentés avec un maximum de 520 voyageurs par jour. Les arrêts Roi des Belges, Route de Thuin, et Rue de la Station suivent avec moins de 150 montées par jour. Ensuite, les arrêts Place P. Pastur, Trafic, Arbiette et Ansuelle enregistrent moins de 50 voyageurs par jour.

Ces chiffres proviennent de données traitées par le SPW-Carto, issues d'un calcul de moyennes de classes prétraitées par arrêt et par ligne. Bien que cette méthode ne soit pas très précise, elle offre un aperçu utile des priorités en matière de mise en conformité des arrêts. Elle permet surtout d'évaluer les zones environnantes à éventuellement réaménager pour assurer des cheminements piétons et PMR sécurisés.

5.2.2.1 Aire d'influence arrêts TEC

Si on prend un rayon de 300 m autour de chaque arrêt de bus et de 600 m autour d'une station de métro, le réseau couvre bien la zone urbanisée sauf les quartiers autour de la rue des Trieux et les rues avoisinant les rues de la Gripelotte et du Château dans sa seconde moitié ainsi que le hameau d'Ansuelle



Sans conteste, les lignes de métro M1 – M2 forment la colonne vertébrale du réseau TEC-OTW à Anderlues. Pas moins de 6 stations (Coron du Berger, Surchiste, Route de Thuin, Jonction, Rue de la Station et Anderlues Monument) jalonnent le parcours. Parmi celles-ci, deux d'entre elles révèlent un potentiel en tant que pôle d'échange multimodal (PEM-mobipôle) : elles constituent des sites au départ desquels il faudra renforcer l'intermodalité Vélo+Bus - Vélo+Métro.

Pour les lignes 30 et 136 exploitées par le TEC Hainaut, 60% des usagers des 2 lignes sont des étudiants, 23 % sont des travailleurs et 13 % autres.

Par sens, en retour vers Anderlues, on a une proportion d'étudiants moindre qu'à l'aller vers La Louvière ou vers Strépy/Thieu et donc proportionnellement plus des 2 autres catégories. On en déduit que le service du matin est essentiellement scolaire et que le soir, il est plus diversifié.

Le jour du marché qui se tient le vendredi ne voit pas sa part des usagers changer.

Cependant en semaine scolaire, le nombre d'embarquements toutes fractions confondues, double par rapport aux périodes de vacances ou le samedi

5.2.2.2 Qualité des arrêts

Le PCM n'a pas pour vocation de dresser un inventaire exhaustif de la qualité de tous les arrêts de bus et stations de métro. L'asbl ATINGO a à cœur de réaliser ces inventaires avec des bénévoles qui œuvrent pour l'intégration des PMR dans l'espace public

On retiendra les aménagements récents :

- De la station Jonction où il manque des équipements pour cyclistes (abris et arceaux vélo) ;
- De la station rue de la Station pour laquelle il semble manquer d'arceaux vélo en connexion avec le RAVeL ;

On confirme la nécessité de réorganiser la station Monument au vu de son niveau de fréquentation, de sa proximité avec la majorité des pôles d'attraction – e.a. les écoles, la connexion avec d'autres lignes de bus.

Actuellement les lieux manquent cruellement d'espace piéton, d'espace pour les cyclistes et même d'espace pour des quais valablement équipés pour les voyageurs.

5.2.2.3 Perspectives

Selon les renseignements glanés lors des diverses réunions bilatérales et contacts, il ressort que le Métro est quelque peu boudé par les habitants d'Anderlues, orientés plus volontiers vers Binche pour des déplacements qui leur permettent un choix.

Plusieurs stations semblent poser problème pour leur climat d'insécurité. L'idée défendue par le TEC Charleroi chargé de la gestion du Métro est de mieux sécuriser les 2 lignes pour augmenter leur attractivité. Pour ce faire, le TEC souhaite réunir les autorités des différentes communes concernées, l'OTW, l'OAT pour envisager ensemble des solutions (éclairage, entretien, équipement, suppression éventuelle de station(s), aménagement d'un(des) éventuels parkings de dissuasion pour justifier l'existence de station isolée de toute habitation, promouvoir le rail, assurer des passages fréquents de contrôle de Police, ...)

En attendant, au vu de la faible fréquentation des lignes, il est envisagé de réduire la fréquence à 1 passage toutes les 20' plutôt que tous les 15' et renforcer ainsi la fréquence des 2 lignes jusque Fontaine-l'Évêque nettement plus fréquentées.

Anderlues se réjouit des aménagements de l'arrêt Jonction et attend avec impatience que le Mobipôle Monument incluant la cyclostrade de long de la N90 reconfigure complètement l'espace public.

En matière de bus, le souhait est de bénéficier d'une ligne structurante (Express) reliant la dernière station Métro à Binche avec une fréquence de bus tous les ¼ h. assurant ainsi une correspondance plus confortable. Le TEC Hainaut s'y applique en créant une nouvelle ligne en prolongation de Mons-Binche et prolongée jusqu'à Anderlues – station de métro

Le TEC Hainaut et le TEC Charleroi sont conscients que le réseau de TC va être renforcé avec l'implantation du futur Zebrarena : augmentation des fréquences, renforcement des lignes, allongement du service en soirée surtout lors des matches mais aussi lors des événements prévus dans cette future enceinte (travaux en 2026).



Figure 44 : extrait - nouveau stade du Sporting de Charleroi – source : architectura.be

Outre un parking attenant à la structure – 1000 places, les gestionnaires du projet sont conscients de la nécessité de développer les transports en commun pour évacuer dans un délai raisonnable tous les visiteurs lors d'événements

Des parkings de dissuasion seront ainsi répartis le long des lignes de métro, le service bus sera renforcé suivant les événements. Tout est en discussion pour l'instant et il y aura des répercussions sur le territoire d'Anderlues

Pour l'instant, toutes les suggestions des directions du TEC reste à l'AOT en attendant le résultat des élections régionales du 9 juin 2024.

En dehors de ces lignes, il est à remarquer que le nombre de montées par arrêt chute fortement, preuve que si l'offre actuelle n'est pas à la hauteur des attentes, les habitants se tournent vers la voiture pour se déplacer.

L'idée à défendre est donc d'assurer le rabattement des modes actifs le long de ces lignes de transport en commun renforcées

5.3 CONCLUSIONS ET ENJEUX

Le réseau de transport en commun couvre bien le territoire habité de la commune. Toutefois il est quelque peu boudé par ses habitants.

Métro comme bus ne répondent pas aux attentes des éventuels usagers. N'ayant pas d'écoles secondaires générant la plupart des usagers des TEC aux heures scolaires, le réseau semble bien déficient. Faute de chiffres, il est impossible d'identifier le nombre d'étudiants habitant Anderlues qui se rendent en bus dans les écoles secondaires dans les villes voisines. (Nombre d'abonnements scolaires).

Toutefois s'il est reconnu que pour contrer l'usage de la voiture, il faut un service de transport en commun attractif, il y a un haut potentiel à développer dans cette première couronne de la Métropole de Charleroi e.a. Jonction, Station et Monument qui devront être renforcées comme pôles multimodaux d'autant plus avec le projet Zebrarena

L'idée à défendre est donc d'assurer le rabattement des modes actifs le long des lignes de transport en commun renforcées

6 INTERMODALITÉ

6.1 SERVICES DISPONIBLES

6.1.1 COVOITURAGE

Il n'y a pas d'organisation officielle de co-voiturage, style BlaBlaCar, Carpool. Il semble que des parkings privés soient sujets à du stationnement longue durée entre automobilistes de manière informelle.

Au vu du nombre d'anderlusiens qui travaillent par exemple en région bruxelloise et qui parcourent de longues distances, il y a un réel potentiel.

6.1.2 AUTOPARTAGE OU CARSHARING

Il n'y a pas d'autopartage organisé sur le territoire d'Anderlues ni via des voitures partagées mises à disposition comme Cambio, ni des initiatives via des applications pour prêter ou louer sa voiture à d'autres personnes. A l'heure actuelle, ces initiatives demandent un effort en communication fort développé. Si la demande ne vient pas de manière explicite de la part de la population, toute initiative reste souvent caduque après quelques mois d'essai.

6.1.3 ARRÊTS DE TC AVEC DES PARKINGS VÉLO

Aucun aménagement n'est équipé de stationnement vélo. Généralement c'est un manque de place dans la voirie qui empêche toute infrastructure de stationnement. Le comportement Vélo + Bus ou Vélo+Métro n'est pas encore habituel.

6.1.4 SERVICES DE MOBILITÉ ALTERNATIVE

Ni le CPAS, ni la Commune ne dispose d'un service de mobilité à la demande.

Des associations privées organisent des déplacements à la demande avec des bénévoles et leur propre voiture.

Alteo assure un service de transport d'intérêt général.

D'autres organismes de location de voiture avec chauffeurs tels que les taxis privés ou collectifs existent à Anderlues.

La commune d'Anderlues a souscrit un contrat avec l'ASBL MobilESEM⁶ – agence de mobilité de Charleroi Métropole qui concentre toutes les offres de transport et enregistre toutes les demandes de transport individuelles.

Cette agence permet d'accéder à toutes les informations mobilité de la région et assiste le demandeur dans sa recherche de transport non-urgent.

MobilEsem prône l'intermodalité et le développement de la mobilité active en alternative à la voiture là où c'est possible. Elle assiste les communes et les écoles à trouver des solutions de mobilité, à la demande.

⁶ <https://www.mobilesem.be/>

6.2 CONCLUSION ET ENJEUX

Si l'intermodalité a plus de sens dans les grandes villes où les transports en commun développent un service plus varié et où le potentiel d'alternatives à la voiture est nettement plus élevé (service de vélos, trottinettes en libre-service, voitures partagées, ...), il n'empêche qu'à Anderlues il y a un potentiel non négligeable à développer endéans les 10 années à venir.

Avec une vision transversale de tous les modes de déplacements, l'intermodalité viendra spontanément se greffer dans le système de réseaux intermodaux ainsi maîtrisé.

Toutefois il faudra développer des campagnes d'information de sensibilisation ciblées pour être efficace et procéder à PDE⁷ au sein de l'administration communale, par exemple et quelques PDS⁸ au sein des écoles les mieux disposées à modifier les comportements

⁷ Plan Déplacement Entreprise

⁸ Plan Déplacement Scolaire

7 VOLET ROUTIER

7.1 HIÉRARCHIE VIAIRE

La hiérarchisation du réseau viaire a pour vocation d'organiser au mieux l'interaction entre la fonction « accessibilité » d'un axe routier et sa fonction « transport ».

L'accessibilité fait référence à la nécessité, pour une voirie, de rejoindre les parcelles riveraines, et de permettre des interactions et des activités de séjour. Le transport se rapporte aux activités de circulation linéaires sur l'axe.

Ainsi, une voirie de desserte locale dispose d'une fonction de séjour importante mais n'admet qu'un faible niveau de circulation. A contrario, les autoroutes admettent uniquement des activités de circulation, et pratiquement aucune activité de séjour.

Comprendre le fonctionnement actuel du réseau routier est essentiel afin d'identifier des dysfonctionnements éventuels tel que l'existence d'un trafic de fuite traversant des quartiers résidentiels. Le trafic de fuite est un trafic originellement destiné aux voiries dotées d'une fonction « transport » mais empruntant des voiries aménagées pour répondre à une fonction « accessibilité ».

La figure ci-dessous correspond à la hiérarchie du réseau viaire de la commune.

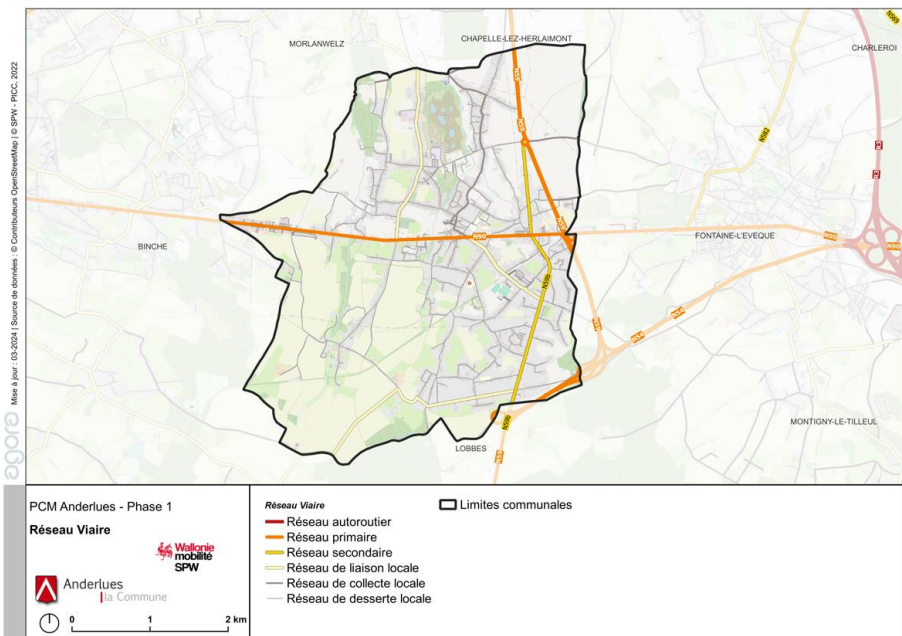


Figure 45: Hiérarchie du réseau viaire de la commune d'Anderlues.

On distingue tout de suite la fonction de transport des 2 voiries régionales dont la N90 qui coupe le territoire en 2 et constitue ainsi un obstacle pour les déplacements locaux nord-sud et inversement ;

La N59 joue aussi un rôle de transport et se situe hors agglomération. Sa liaison avec la N54 crée donc un excellent réseau de transport facilitant les déplacements vers Bruxelles ou vers Charleroi.

Ensuite les rues J. Destrée et Houdoux jouent des rôles de liaison et de distribution.

Le reste du réseau communal est qualifié de desserte locale.

Ce réseau dense est constitué de voiries généralement étroites saturées au vu du stationnement autorisé partout sur la chaussée débordant régulièrement en partie sur les trottoirs.

Quelques voiries sont aménagées plus récemment avec des zones de stationnement bien distinctes.

7.2 TRAFIC AUTOMOBILE

7.2.1 UTILISATION DE LA VOITURE

Le nombre de véhicules ne fait qu'augmenter à Anderlues comme ailleurs. De plus, la population de la commune a vocation à augmenter tandis que les principaux projets immobiliers ne seront pas toujours situés à proximité des pôles de transport en commun.

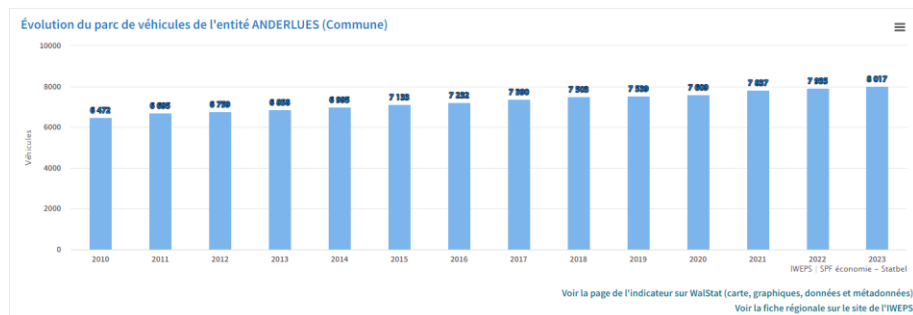


Figure 46 : source IWEPS

Outre le problème de fluidité sur le réseau viaire, se pose aussi le problème du stationnement essentiellement dans les rues densément bâties où les maisons sont mitoyennes et sans garage.

La qualité du bâti et donc le type d'urbanisation est étroitement lié à la qualité de la mobilité dans une commune.

7.2.2 DENSITÉ DE TRAFIC ET CONGESTION

Afin d'identifier le trafic automobile, il est important de disposer de données de l'utilisation réelle des infrastructures routières ; les données Be-Mobile proviennent de capteurs installés dans les voitures récentes. Cependant, ces données ne sont pas exhaustives en raison de leur provenance limitée aux véhicules équipés de ces capteurs. Elles sont toutefois très utiles pour identifier les axes principaux et la densité de trafic sur ces derniers. Les cartes que nous allons examiner illustrent la densité de trafic dans les voiries d'Anderlues. Nous avons également pris soin de différencier les différents moments de la journée. Cette segmentation permet d'identifier les voiries les plus utilisées et de détecter d'éventuelles anomalies dans la hiérarchie viaire, offrant ainsi une compréhension plus précise et dynamique de la circulation.

Pour ce qui est des données relatives à la congestion des voiries, celles-ci proviennent de calculs du SPW-cartographie qui compare la capacité maximale théorique d'une voirie avec une extrapolation du nombre de véhicules qui l'empruntent (si autour de 5% des véhicules sont équipés d'un capteur, on multiplie les données par 20 par exemple). On obtient dès lors un ratio qui éclaire sur le taux de saturation des différents segments que nous avons représenté graphiquement.

Malgré toutes les limitations des données Be-Mobile, celles-ci offrent une approximation proche de la réalité sur le terrain et éclairent sur les flux de véhicules observés ainsi que leur localisation.

Dans les différentes cartes, que ce soit lors de l'heure de pointe du matin, du soir ou en moyenne journalière, on identifie aisément plusieurs informations :

- L'utilisation très importante des voiries principales (N90, N59, N59b)
- Certaines voiries traversantes émergent telles que la rue Jules Destrée ou la rue de la Résistance
- La rue à Dettes subit un trafic très important qui ne correspond pas à sa classification viaire

Pour ce qui est de la congestion de ces voiries, on peut voir que :

- Les problèmes sont surtout situés aux entrées et sorties des axes principaux.
- La saturation concerne aussi des axes moins principaux tels que la rue à Dettes
- La N59 souffre de ralentissements importants au niveau des sorties vers la N54 et la N90

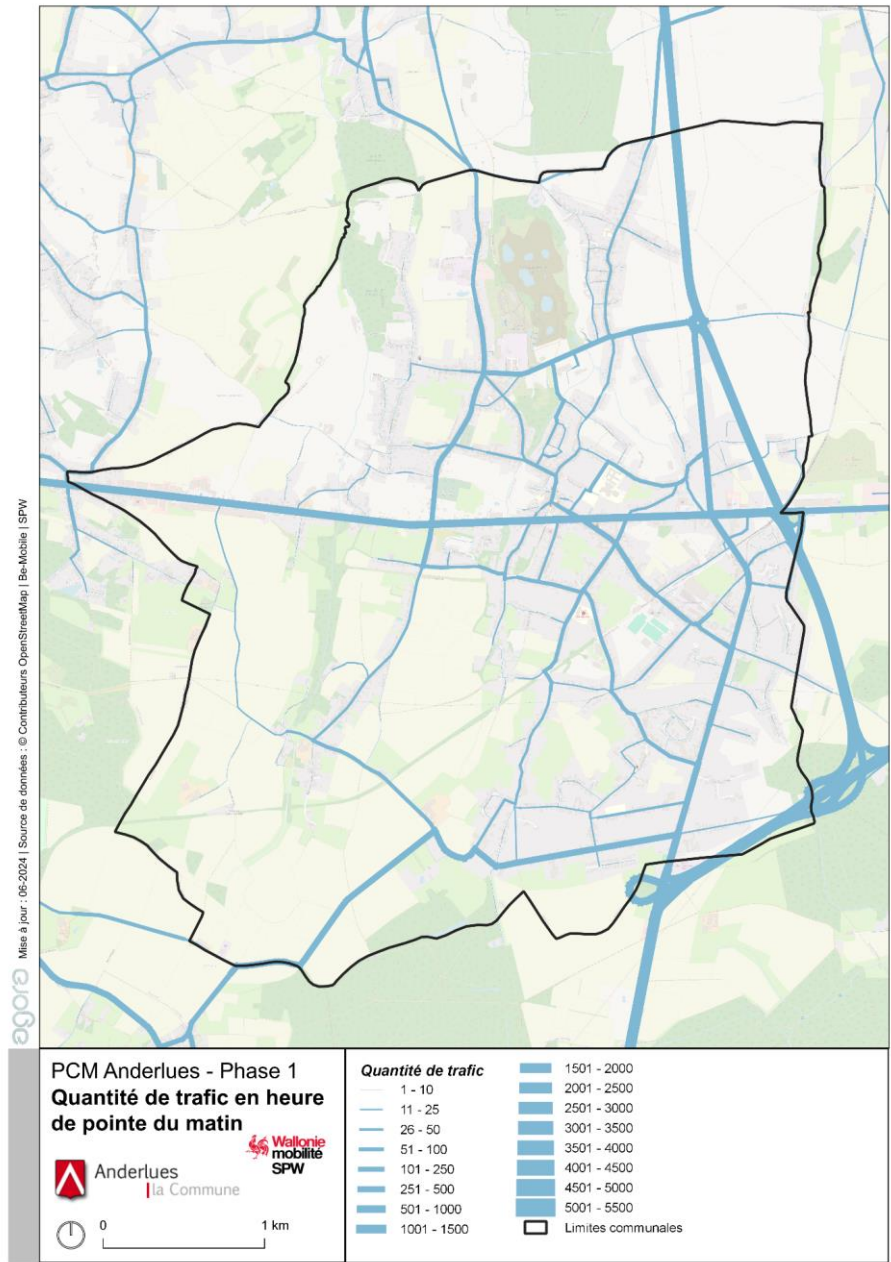


Figure 47: quantité de trafic, HPM. Source : Agora (données Be-Mobile)

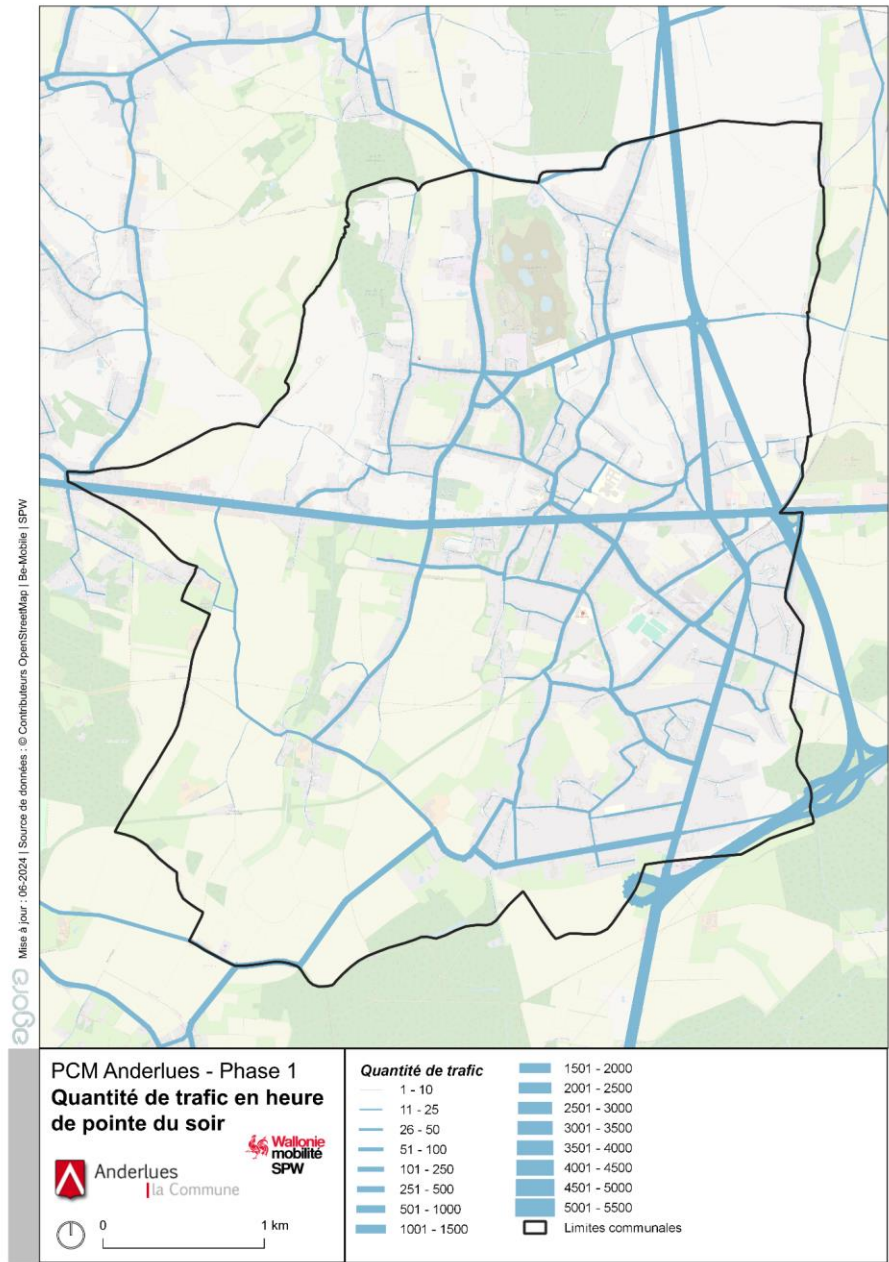


Figure 48: quantité de trafic, HPS. Source : Agora (données Be-Mobile)

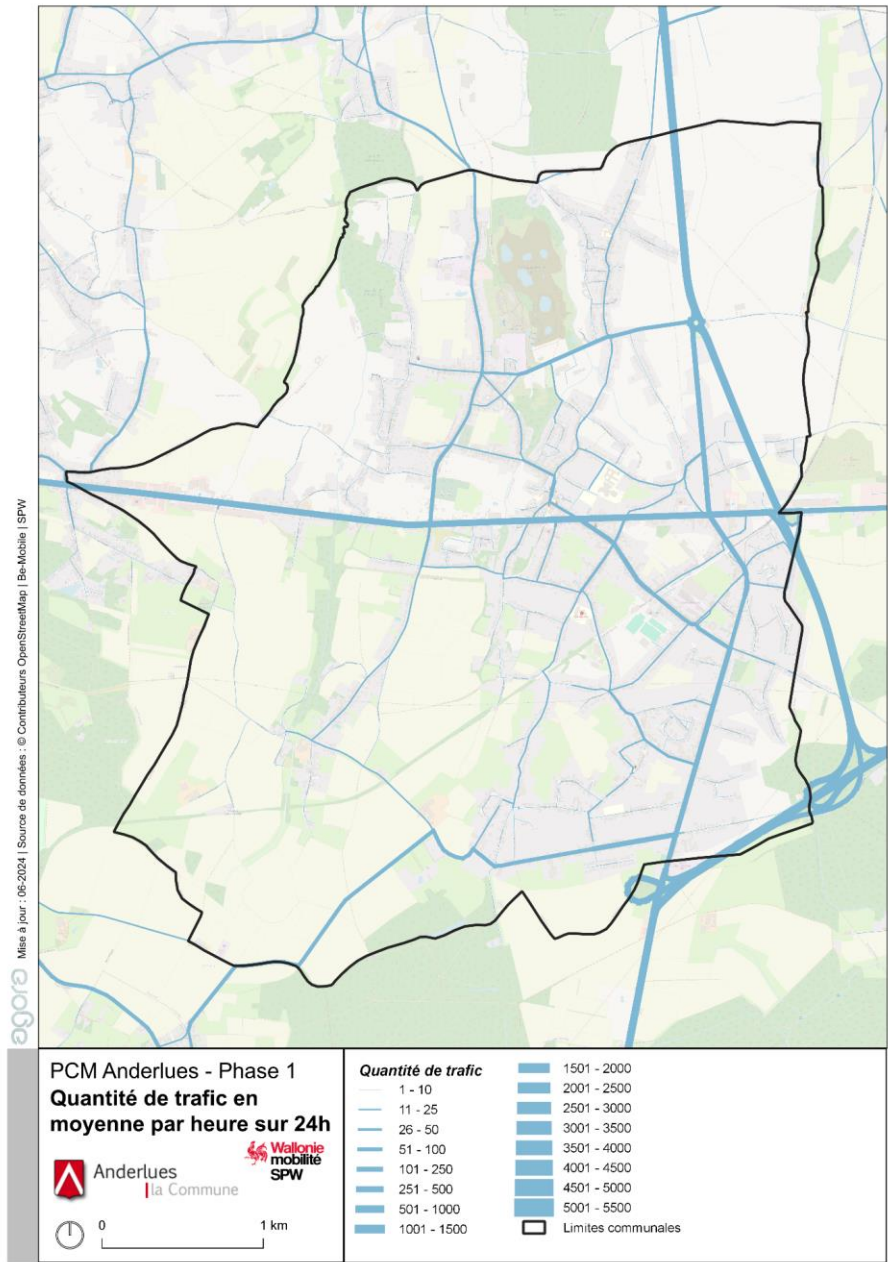


Figure 49: quantité de trafic, TLJ. Source : Agora (données Be-Mobile)

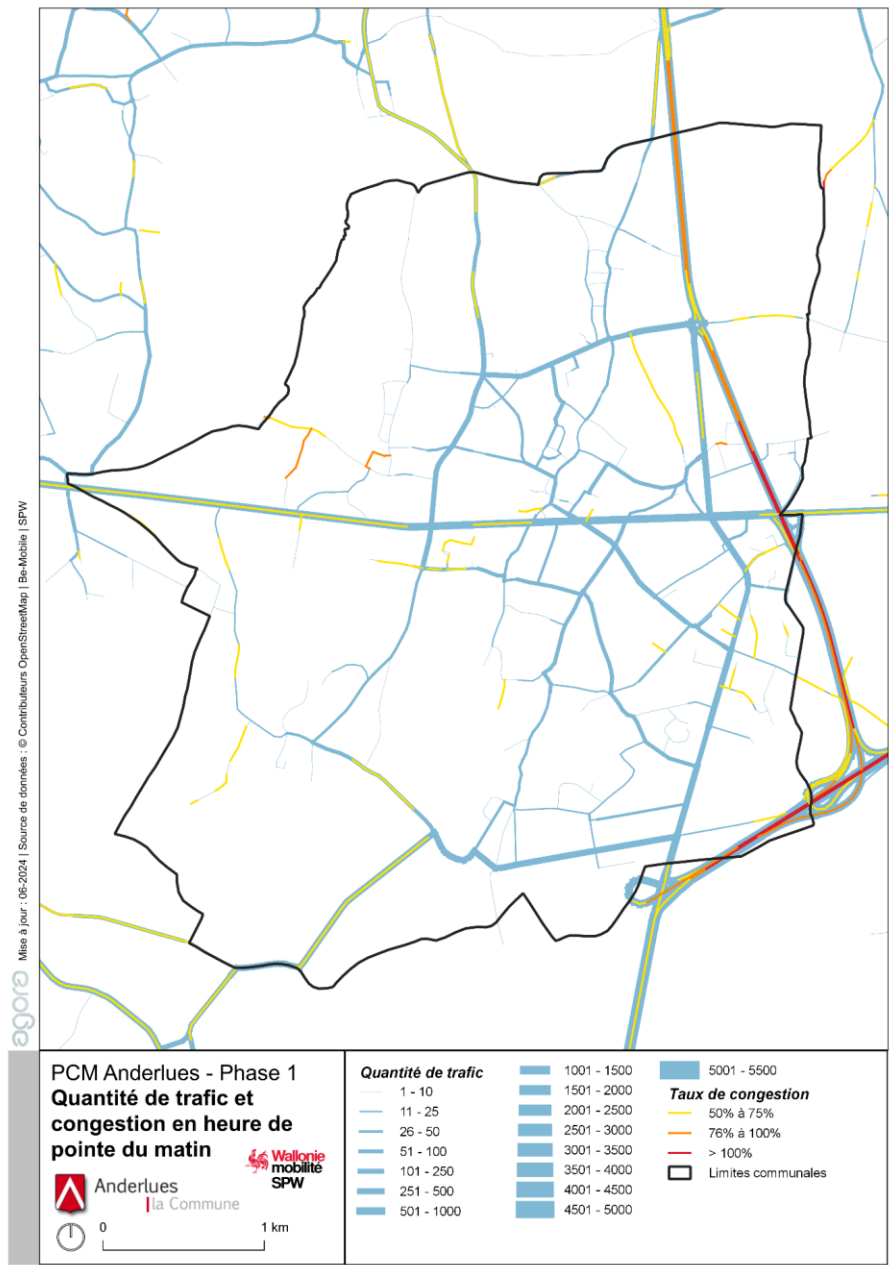


Figure 50: quantité et saturation de trafic, HPM. Source : Agora (données Be-Mobile)

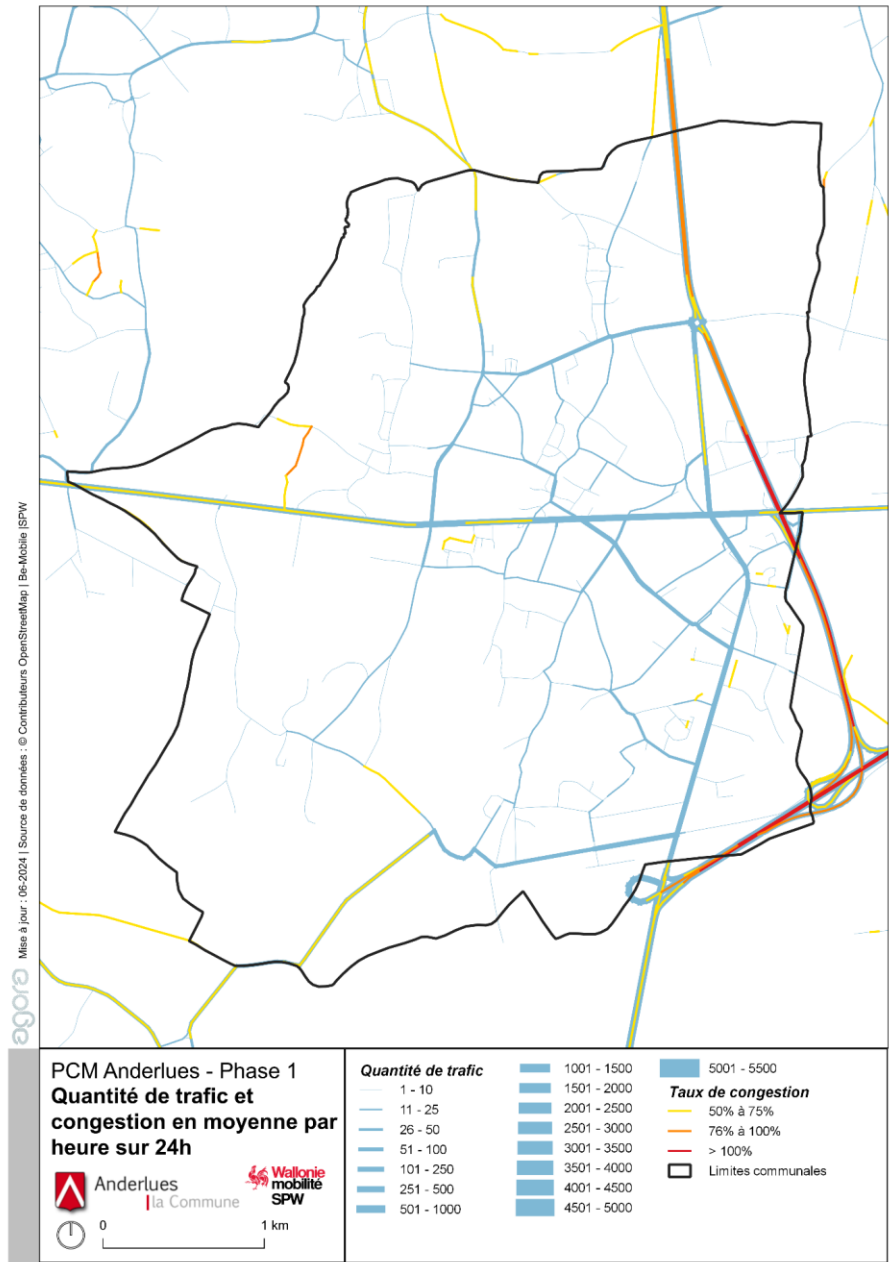


Figure 51: quantité et saturation de trafic, TLJ. Source : Agora (données Be-Mobile)

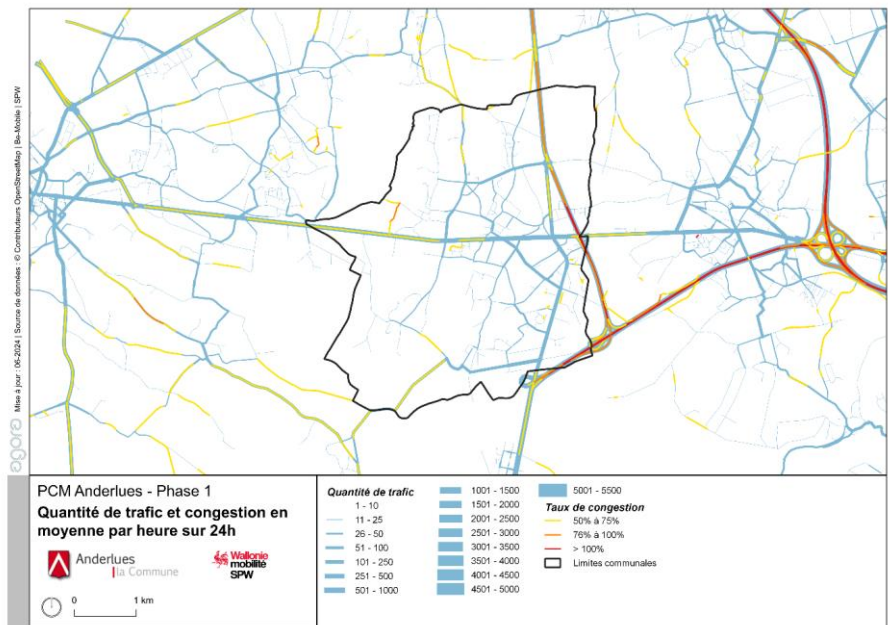


Figure 52: quantité et saturation de trafic, TLJ. Source : Agora (données Be-Mobile)

En superposant les données de densité de trafic avec les informations sur les ralentissements à une échelle plus large, il devient possible de comprendre les raisons sous-jacentes des problèmes de circulation rencontrés à Anderlues. La commune se trouve à la croisée de plusieurs zones importantes, ce qui en fait un point de passage quasi obligatoire pour de nombreux flux de trafic.

De plus, certains flux de circulation, afin d'éviter de longs détours, sont contraints de passer par des rues qui ne sont pas adaptées à un volume élevé de trafic. Ajoutons à cela l'impact du ring extérieur de Charleroi, qui canalise de nombreux véhicules vers et depuis Charleroi, aggravant ainsi les problèmes de congestion.

7.2.3 DONNÉES TELRAAM

Les valeurs Telraam servent à mesurer et analyser le trafic routier, incluant les voitures, vélos, piétons et poids lourds. Elles fournissent des données précises pour quantifier et analyser les flux de mobilité et ce qu'importe le mode. Une limitation de ce système est qu'il est pour l'heure incapable de différencier entre une moto et un vélo ou entre un camion et une camionnette. Ces données sont incomplètes mais permettent tout de même d'alimenter l'analyse, de confirmer ou d'infirmer les analyses. De nouveaux capteurs permettant de distinguer 10 modes différents sont opérationnels depuis très peu (mai 2024). Une seule caméra est en fonction sur le territoire d'Anderlues.



Figure 53: localisation du capteur TELRAAM

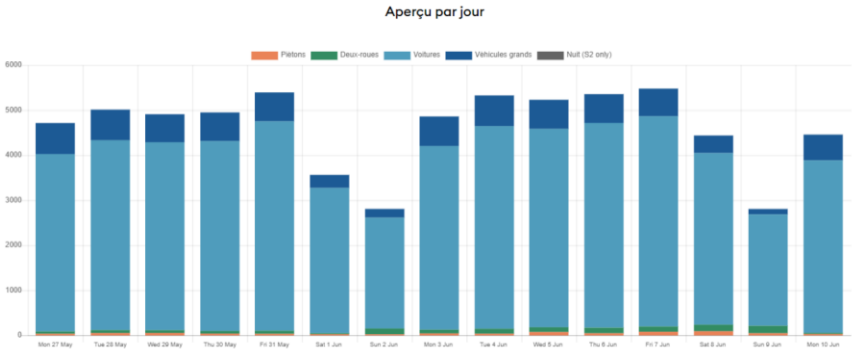


Figure 54: données Telraam dans la rue à Dettes entre le 27 mai et le 10 juin 2024.

Les données du capteur Telraam montrent clairement un trafic très important dans la rue à Dettes avec une prédominance importante des voitures avec une proportion de véhicules grands (camions et camionnettes) de 10%, ces données correspondent peu ou prou aux données Be-Mobiles explicitées plus haut et aux données Viapass (voir chapitre « transport de marchandises »). Une proportion de 10% de PL n'est pas significativement importante.

Quotidiennement on enregistre près de 5.000 evp. en moyenne sur une journée avec de larges fluctuations

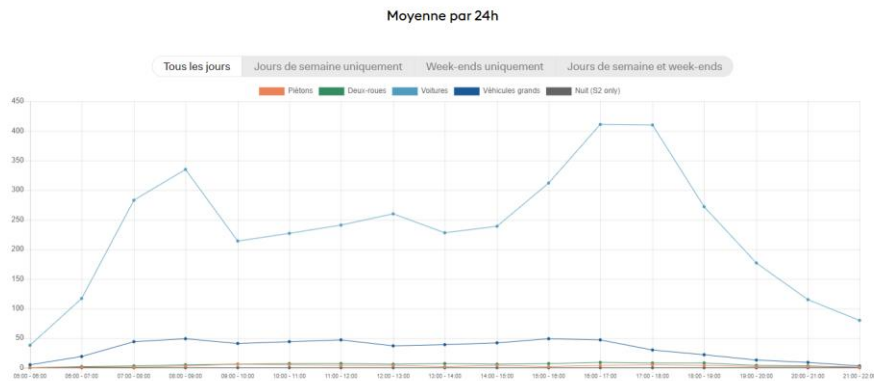


Figure 55: Moyenne journalière horaire des flux sur la rue à Dettes entre le 27 mai et le 10 juin 2024. Source : Telraam,2024.

On voit clairement que le trafic sur la rue à Dettes subit deux augmentations ; durant l'heure de pointe du matin et celle du soir. Cependant, on note aussi que le trafic ne baisse pas énormément en journée et que le flux de véhicules reste haut durant la journée.



Figure 56: Vitesses observées sur la rue à Dettes entre le 27 mai et le 10 juin 2024. Source : Telraam,2024.

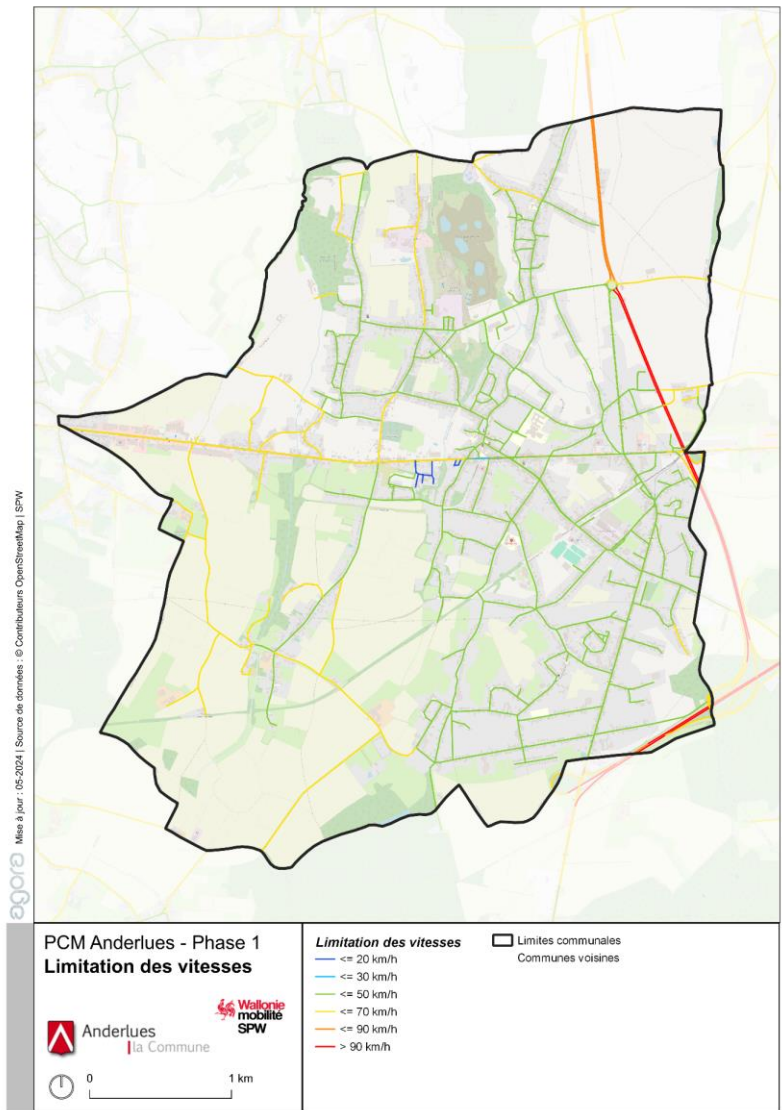
Les observations Telraam semblent montrer une vitesse excessive (cette portion est limitée à 50km/h) avec plus de 40% des usagers qui dépassent la vitesse autorisée. On peut noter également que plus de 5% des véhicules dépassent les 70km/h.

7.2.4 VITESSE

En ce qui concerne les limitations de vitesse, la commune d'Anderlues est assez « classique » en comparaison avec les autres communes wallonnes avec une prédominance des zones 50 et un assez faible nombre de voiries limitées à 30km/h.

Commenté [MH5]: Envoyer à la commune pour confirmation, impact des travaux sur la chaussée de Thuin et la N90?

Commenté [OA6]: Carte à mettre à jour



7.2.5 SCHÉMA DE LA STRUCTURE VIAIRE INFLUENÇANT LE PÉRIMÈTRE DU RU

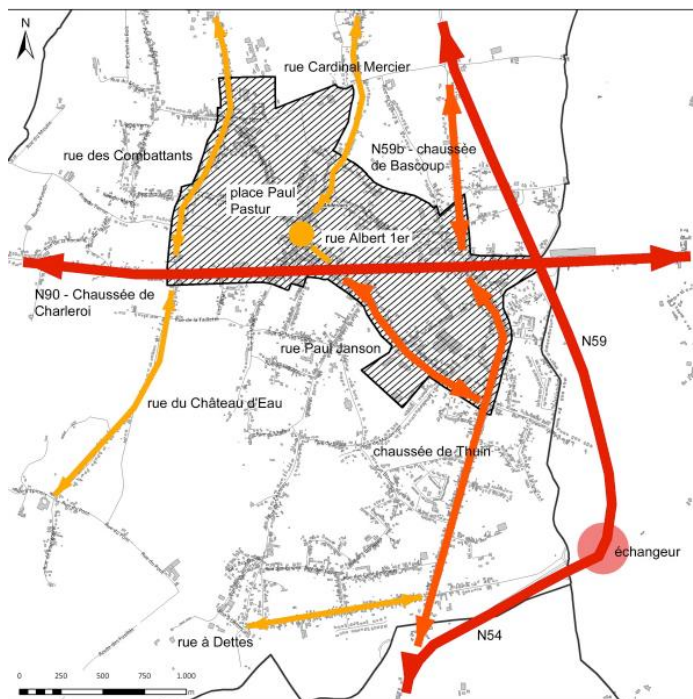


Figure 57 : Extrait Schéma directeur - source : Commune

En 2012, le RU reprenait déjà la hiérarchie théorique du réseau viaire pour accéder au périmètre du centre d'Anderlues et démontre que le centre est directement relié à des voiries de liaison locale et même d'un réseau secondaire de transport de gabarit trop élevé ou trop proche pour desservir un noyau d'habitat tel que celui d'Anderlues.

7.2.6 PROJETS

Le territoire de la commune d'Anderlues est situé dans une zone avec une densité de voiries très importante. Il est possible de rejoindre de nombreux axes routiers et autoroutiers importants. Pour accompagner le développement territorial, plusieurs projets importants sont amenés à émerger.

7.2.6.1 La RN54

La commune d'Anderlues est traversée par plusieurs voiries régionales. La N54 permet de relier Anderlues au R3 par le biais d'une voirie aux normes autoroutières. Cependant, cette voirie est utilisée pour le trafic en provenance de France.

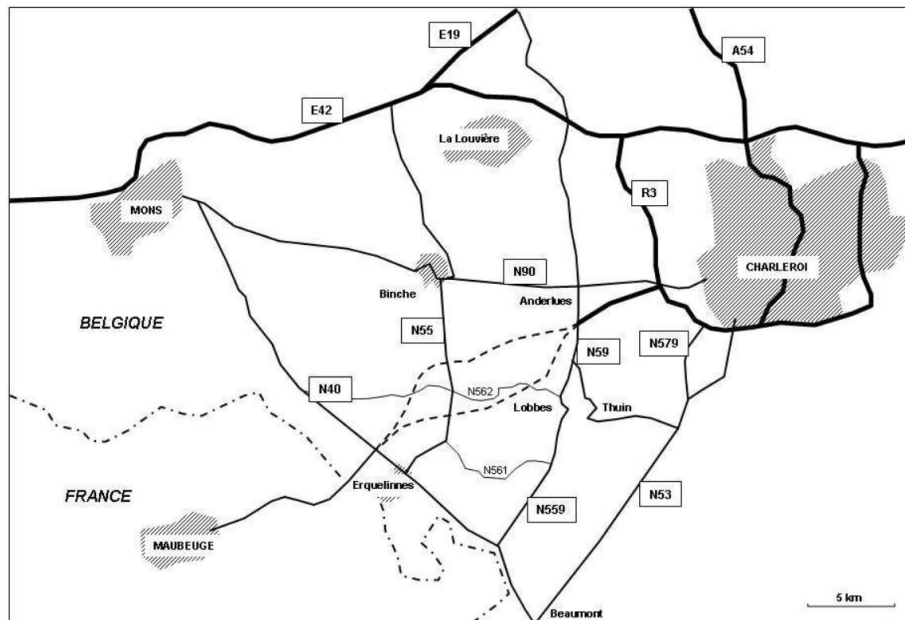


Figure 58: représentation schématique du réseau routier et les itinéraires potentiels de la RN54. Source : CREAT, 2008

Ce « trou » entre Erquennes et Anderlues a pour conséquence un trafic de fuite important par des petites routes non adaptées. Le projet vise à canaliser le trafic en provenance de la France sur des voiries adaptées à un trafic dense. L'objet du présent PCM n'est pas d'évaluer le potentiel de cette jonction, il pourra être fait état des quelques incidences constatées au niveau local.

Comme vu précédemment, le territoire communal accueille des flux importants sur certaines voiries comme la rue à Dettes. La commune d'Anderlues considère que ces flux sont en partie liés au chaînon manquant de la RN54 qui force les automobilistes à utiliser des voiries inadaptées pour éviter de faire des détours importants.

Afin de statuer sur l'utilité ou non de cette voirie, nous invitons le lecteur à se référer au PMCM qui a récemment été approuvé et qui inclut l'éventuelle construction de la RN54 comme un enjeu stratégique de la prochaine législature.

7.2.6.2 Refonte de la N90

Dans le cadre du PMCM, la N90 est reconnue comme une voie stratégique en raison de son potentiel pour les cyclistes. Pour développer les infrastructures et réseaux cyclables, la N90 nécessitera une réorganisation de l'espace routier. À ce jour, aucun plan précis n'a été établi pour évaluer les impacts potentiels sur le trafic automobile. Le projet actuel prévoit la création d'une cyclotrade protégée et la suppression de la bande centrale utilisée pour les tournées à gauche. De plus, le projet inclut

l'amélioration des trottoirs et des traversées piétonnes, ainsi que la possibilité d'installer des dispositifs de ralentissement de la vitesse dans les centres urbains et à proximité des écoles.

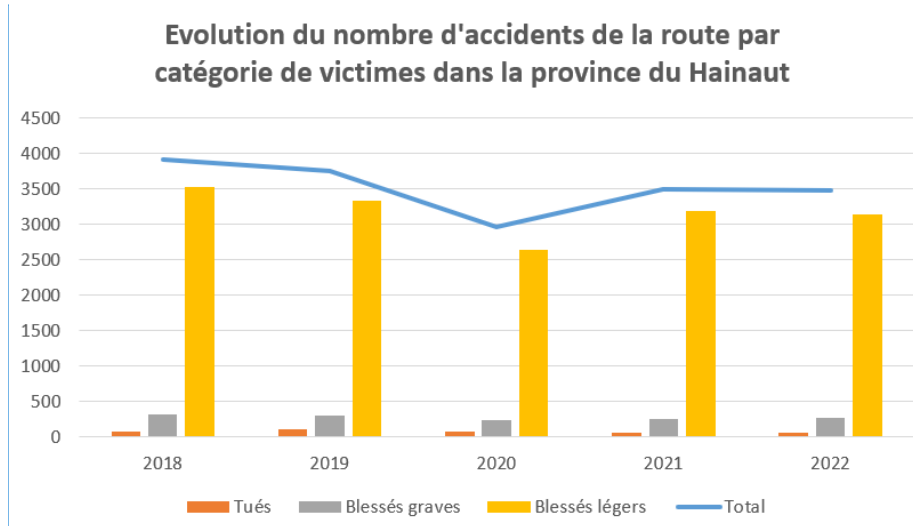
7.2.6.3 Refonte de la chaussée de Thuin

La chaussée de Thuin fera l'objet d'une refonte complète, tirant parti de sa large emprise, autrefois utilisée par le tram vicinal. Ce projet comprendra une amélioration significative des trottoirs et l'intégration de pistes cyclables sur chaque côté, au niveau des trottoirs. Le stationnement sera réorganisé de manière longitudinale pour une meilleure gestion de l'espace. Le nouveau design de la voirie adoptera une approche urbaine visant à sensibiliser les automobilistes à la nécessité de réduire leur vitesse. Les études montrent que les voiries droites et larges tendent à encourager des comportements de conduite plus rapides. Par conséquent, le déclassement de cette voirie de statut régional à communal sera accentué par un partage optimisé de l'espace public et des flux de trafic. Cette transformation vise à créer un environnement plus sûr et plus accueillant pour tous les usagers de la route.

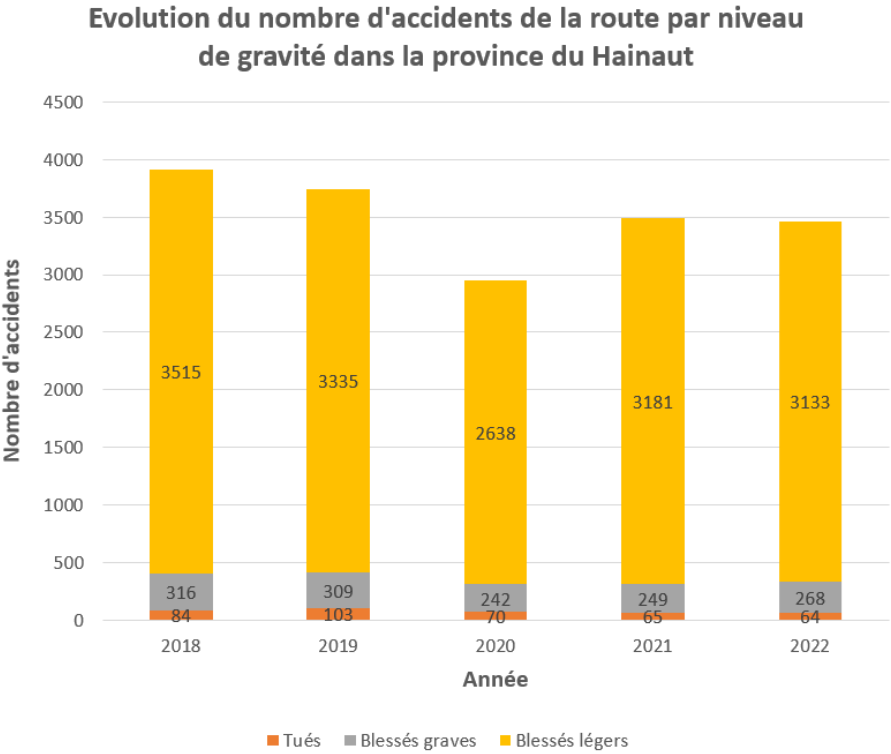
7.2.7 SÉCURITÉ ROUTIÈRE

7.2.7.1 Accidents

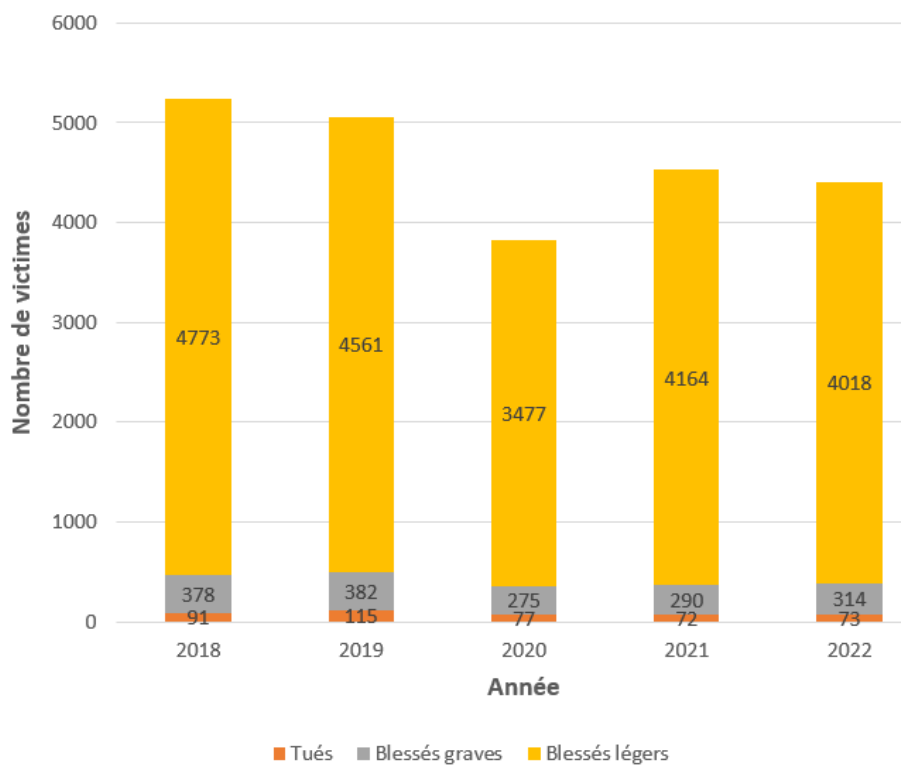
En ce qui concerne les accidents, on remarque que ce nombre présentait une tendance marquée à la baisse depuis 2015, mais que 2020 a fait l'objet d'un nombre à nouveau important d'accidents. La hausse entre 2019 et 2020 est ainsi de 68%, alors que la province de Hainaut accusait alors une baisse de accidents de 21%, de même que la Région wallonne.



Commenté [MH7]: Trouver les données pour Anderlues



Evolution du nombre de victimes de la route par niveau de gravité dans la province du Hainaut



Evolution du nombre d'accidents de la route de l'entité ANDERLUES (Commune)

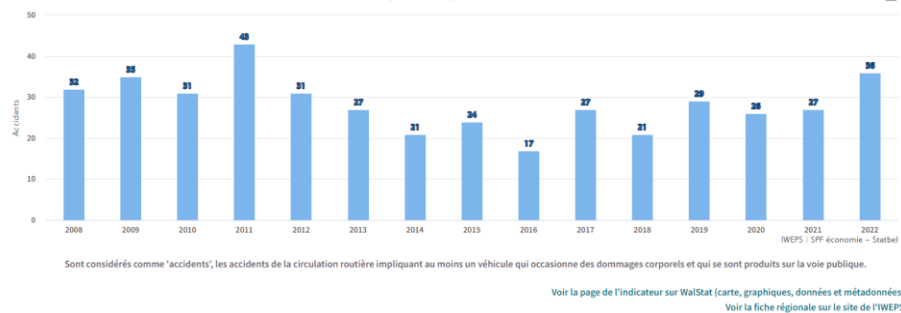


Figure 59 : source IWEPS

7.2.7.2 Points noirs

Commenté [BL8]: Attendre données zone de police + carte des radars existants + projetés et nbre de PV ou dépassement vitesses autorisées

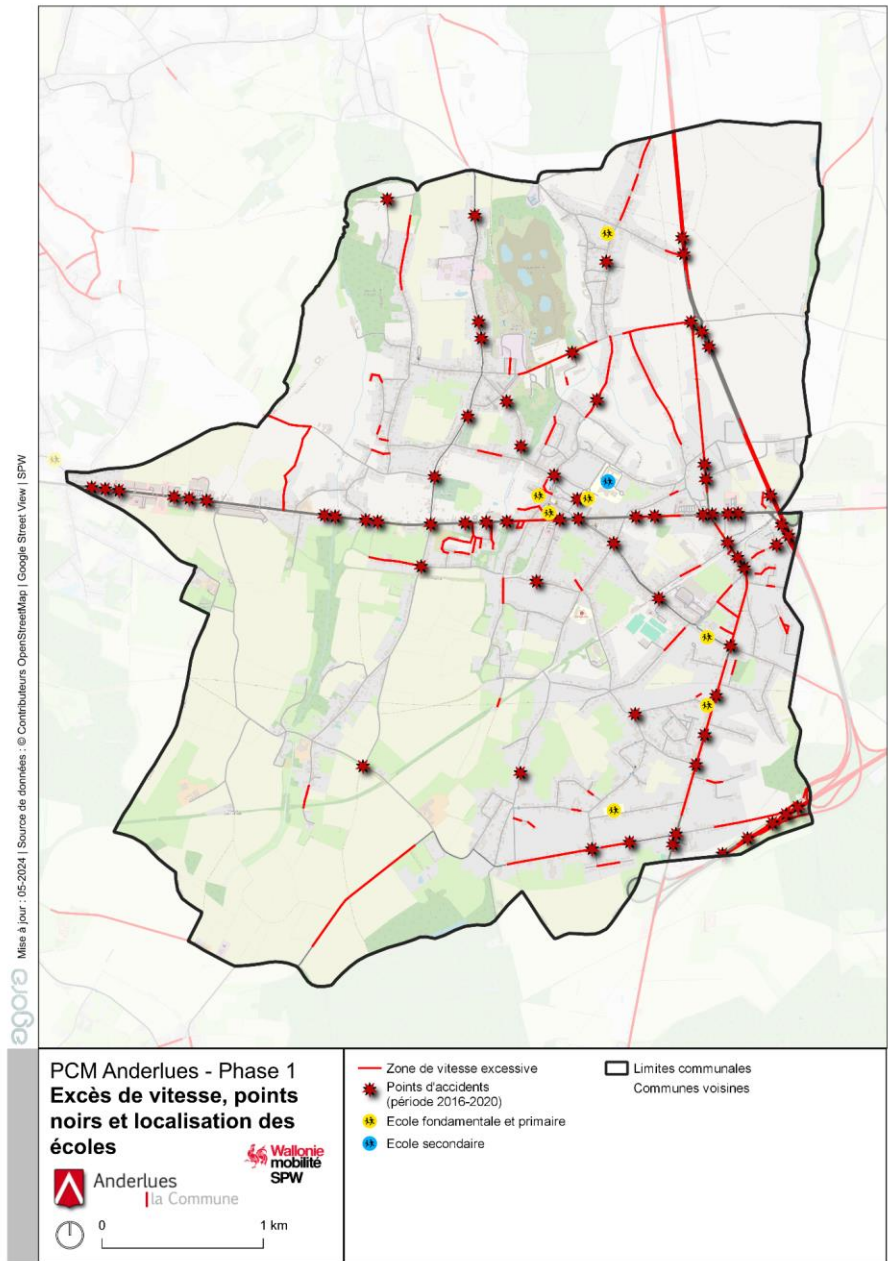


Figure 60 : localisation des zones de conflits - source : Agora (données SPW)

Cette cartographie des points noirs de mobilité (les lieux où des accidents ou incidents se sont produits) permet de situer des points prioritaires pour la sécurisation de la commune. On remarque que les lieux qui concentrent le plus d'excès de vitesse (calculés sur base de la V85 des données Be-Mobile) sont également ceux qui concentrent le plus d'accidents. Plus grave, on remarque aisément que nombre de points noirs se trouvent à proximité d'établissements scolaires.

7.3 CONCLUSIONS ET ENJEUX

En 2024, la voiture reste le mode de déplacement principal d'autant plus à Anderlues où les distances à effectuer sont longues entre pôles d'attraction importants ; le service des transports en commun n'est pas à la hauteur des attentes pour espérer un changement de mode de déplacement volontaire.

En conséquence la part modale de la voiture ne va pas diminuer et par la force des choses, l'espace public pour les autres modes de déplacements tels que la marche ou le vélo ne va pas aisément se libérer.

Toutefois des actions sont menées et encore à mener pour adapter ce trafic automobile à la réalité de terrain et surtout apaiser ce trafic dans les quartiers résidentiels et zones de rencontre en limitant les vitesses au moyen d'un arsenal d'outils tels que panneaux, chicanes, trottoirs traversants, coussins berlinois, radars, cameras, aménagement d'espaces partagés, ...

Une vision transversale de tous les modes de transport et le principe de l'intermodalité développé dans un PCM doit permettre d'exécuter des actions intégrées adaptées aux besoins de chaque citoyen pour privilégier des modes de déplacement ayant un impact plus limité au niveau environnemental.

8 GESTION DE LA DEMANDE

Ce chapitre a pour but d'analyser si la Commune est capable d'absorber la mobilité générée par les futurs grands projets immobiliers et infrastructures routières

Les projets relatifs aux logements, aux équipements de services publics et communautaires, aux commerces ainsi qu'aux réaménagements de voiries peuvent générer un impact sur la mobilité au sein de la commune et des quartiers où ils s'implantent. Ils sont par conséquent pris en compte dans le cadre du diagnostic du PCM.

Igretec étant le bureau d'étude attitré pour tous les projets d'aménagements routiers d'initiative communale, les projets sont directement traités conformément aux prescrits de la Région wallonne qui généralement finance une partie des coûts des travaux

8.1 PROJETS PRINCIPAUX

Les projets qui s'insèrent dans le territoire de la commune peuvent être classifiés selon leur destination.

8.1.1 PROJETS D'ÉQUIPEMENTS DE SERVICE PUBLIC ET COMMUNAUTAIRE

Ces projets concernent des aménagements qui visent à la création de pôles multimodaux par le biais de synergies entre différents modes, on peut citer :

- Réalisation récente de l'arrêt Station avec le projet d'une liaison Ravel ;
- La création d'une liaison Ravel à l'impasse de la Station avec la place publique polyvalente ;
- Création d'un Mobipôle à la station Monument avec l'introduction d'une cyclotrade

8.1.2 PROJETS SUR LE RÉSEAU VIAIRE

Ces projets concernent le réaménagement de voiries pour des raisons de sécurisation ou de meilleur partage de l'espace public au profit des modes alternatifs.

- Chaussée de Thuin avec un réaménagement en deux parties, une financée par des fonds FEDER et l'autre avec des fonds PIMACI ;

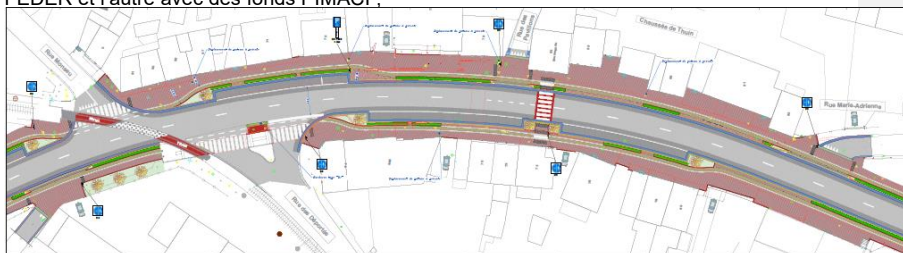


Figure 61 : Plan situation projetée - Igretec : source : Commune

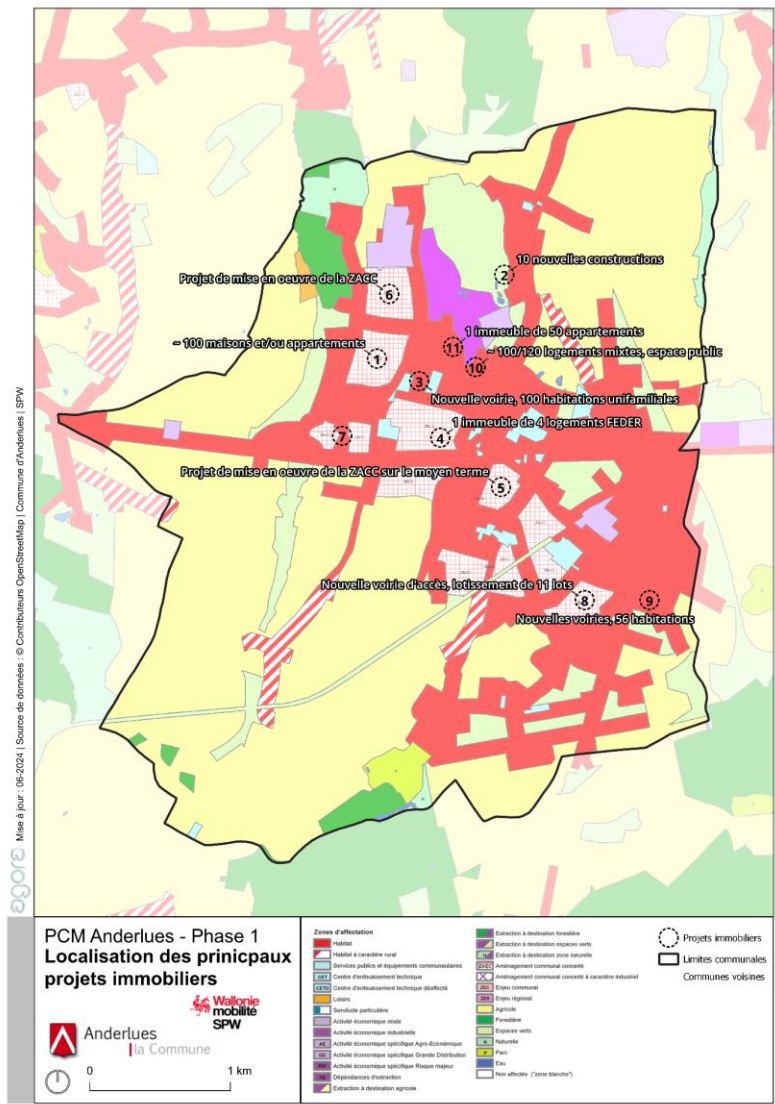
- La Tranchée Ansuelle aménagée en RAVeL de 2m50 de large (piste cyclable bidirectionnelle en site propre) ;
- La rue à Dettes qui bénéficiera de la mise en place d'un jeu de poches de stationnement en chicanes successives qui visent à baisser la vitesse ;

- La mise en place d'une zone partagée dans l'impasse de Bouchenies ;
- Mise en place d'un sens unique dans la rue Picot dans le but de créer une boucle de circulation

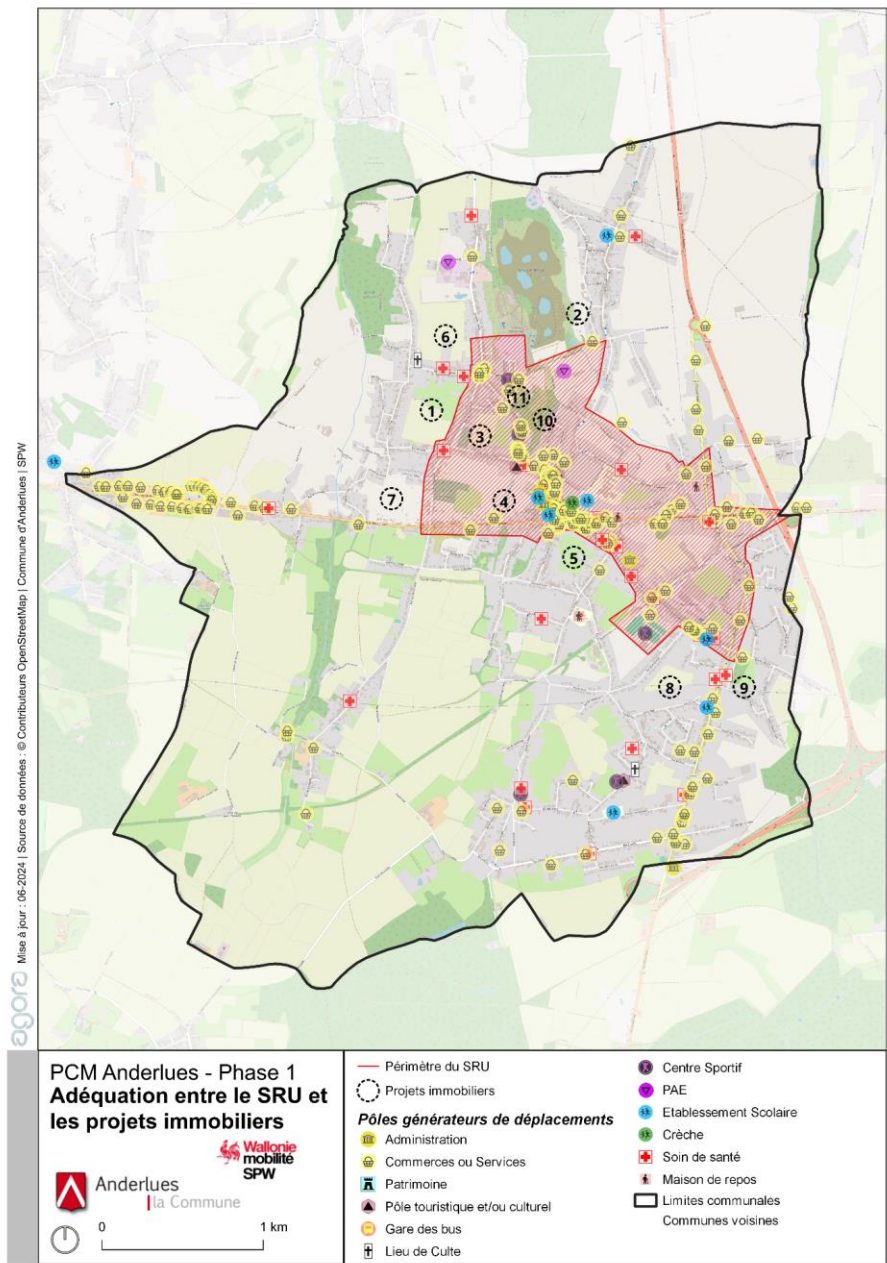
8.1.3 DÉVELOPPEMENT PRÉVISIBLE DES RÉSERVES FONCIÈRES DE LA COMMUNE

Anderlues se situe dans la couronne appelée à se développer dans les 10 prochaines années. Cette pression immobilière vient aussi bien du nord (saturation du Brabant wallon) que de la périphérie de Charleroi (voir PMCM)

Beaucoup de ZACC sont en passe d'être développées. De nombreux projets sont présentés à la Commune. Avec les recommandations du RU, la Commune a une bonne vision de ce qu'elle peut accepter, négocier... toutefois, un développement trop rapide risque d'engendrer des conséquences non maîtrisées poussant dès lors à ne pas respecter les aménagements publics, collectifs tels qu'envisagés. On pense essentiellement aux zones de stationnements dans les espaces partagés



Comme indiqué sur cette carte, la plupart des projets se concentrent sur les ZACC qui représentent une réserve foncière importante.



En superposant les différents projets immobiliers et le périmètre du SRU, on peut voir que tous ne sont pas concentrés dans son aire. Il y a quelques projets dans la périphérie de la zone ce qui démontre un intérêt pour les projets à une échelle communale.

8.1.4 CONCLUSION ET ENJEUX

La Commune d'Anderlues maîtrise son territoire en matière de développement. Toutefois l'attention est attirée sur le nombre de projets en cours qui vont générer une mobilité supplémentaire à un réseau communal et régional déjà saturé ou en passe de l'être dans de nombreux endroits.

Il faut dès lors être doublement attentif à la cohabitation de tous les modes de déplacement et leur intermodalité.

Le rabattement des modes actifs vers les Mobipôles et Mobipoints doit être adopté et réalisé maintenant pour assurer la mobilité de demain.

9 GESTION DE L'OFFRE

La Commune n'a pas d'offres alternatives majeures à la voiture à proposer telles que voiture partagée, vélos en libre-service, service public de déplacement à la demande, ...

Par sa taille et sa dépendance à des services publics supracommunaux tel que le TEC, elle ne peut pas développer de manière efficace des offres alternatives de mobilité supportées par la Commune elle-même.

Toutefois la collaboration de la centrale de mobilité peut apporter une aide précieuse pour les habitants non motorisés. Elle gagne à être mieux connue au travers des outils de communication maîtrisés par la Commune. Décision d'adhésion récente – 19/03/2024.

10 STATIONNEMENT

10.1 OCCUPATION

A l'instar de la majorité des communes urbaines de la Wallonie, le stationnement lié au transport privé représente un enjeu majeur à Anderlues.

Généralement le stationnement est autorisé en chaussée, le long des trottoirs.



Figure 62: stationnement longitudinal sur la rue Jules Destrée

Le principe de poches alternées sur chaussée est courant mais mal appliqué au vu des longueurs pratiquées n'assurant pas assez de dévoiements répétés



Figure 63 rue J. Destrée

Les nouveaux aménagements prévoient des poches de stationnement bien distinctes comme le projet sur la chaussée de Thuin. Le projet de réaménagement reprend une organisation plus lisible des places de stationnement, un élargissement des trottoirs et une piste cyclable sécurisée et séparée des autres modes.

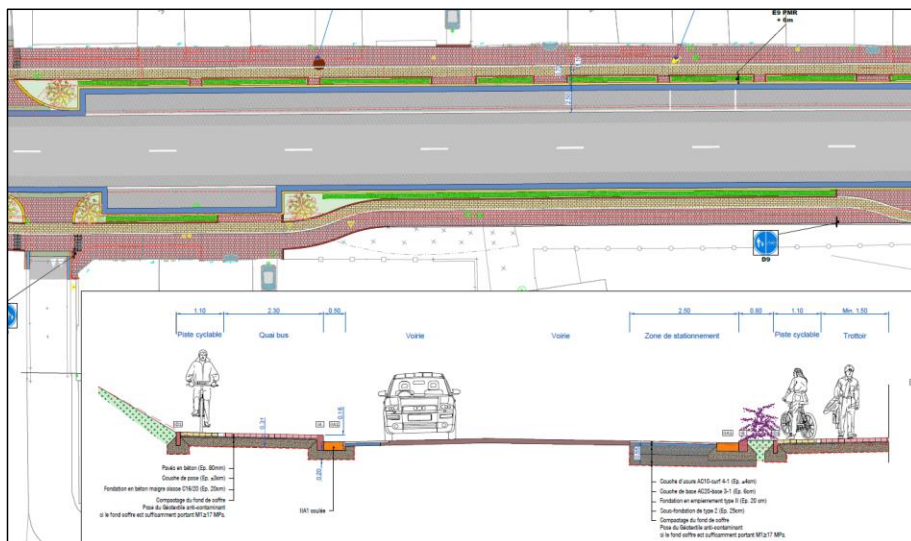


Figure 64 : situation projetée des aménagements de la chaussée de Thuin - source : Commune



Figure 65: rue Paul Janson. Source : Agora

Certaines voiries comme la rue Paul Janson ont fait l'objet de rénovations récentes afin de permettre une meilleure exploitation du métro et de faciliter le passage des trams par le choix d'un stationnement longitudinal.

Quelques places publiques sont destinées à du stationnement peu qualitatif comme la place qui jouxte la piscine (en rénovation). Ces places peuvent accueillir des véhicules en stationnement mais ne possèdent pas de délimitation claire entre les différents emplacements de stationnement.



Figure 66: Parking de la piscine communale, rue Saint-Médard. Source : Agora

On peut également citer d'autres lieux de stationnement plus informels sans délimitation claire des emplacements comme le parking sentier du Viaduc à 200 m de la place P. Pastur



Les grandes surfaces commerciales ont chacune leur parking privé offrant un aménagement dédié à 100 % à la voiture



10.2 INCIVILITÉS

Vu l'étroitesse des voiries communales essentiellement là où le bâti est dense, on assiste régulièrement à du stationnement sur les trottoirs.

Le problème n'est pas simple car les automobilistes justifient ce comportement par une vitesse excessive des voitures dans la rue ; l'administration souhaite répondre aux besoins avérés des riverains. Bon nombre de maisons de rangée n'ont pas de garage et les familles possèdent régulièrement plus d'une voiture par ménage.

Les services de Police locale sanctionnent très régulièrement les mauvais stationnements.

L'espace trottoirs n'est pas toujours bien délimité essentiellement quand il y a une large zone de retrait entre la chaussée et l'alignement des maisons



Figure 67; Chaussée de Thuin, 291. Source : Agora



Figure 68; Rue Boniface. Source : Agora

10.3 STATIONNEMENT ENCADRÉ ET RÉGLEMENTÉ

On dénombre quelques poches de stationnement limité aux abords des commerces comme la pharmacie sur la place P. Pastur



Figure 69: exemple d'une zone bleue sur la place Paul Pastur

La place P. Pastur n'est pas un parking. Toutefois l'espace libre et carrossable est généralement occupé par des véhicules.

10.4 CADRE RÉGLEMENTAIRE POUR LA CONSTRUCTION

La Commune d'Anderlues n'a pas de réglementation en matière de stationnement pour l'urbanisme et l'aménagement du territoire de sa commune.

Elle a tendance à demander 2 places de stationnement par logement en zone privée dans toute demande de permis d'urbanisme et veille pour des grands ensembles à ce que des places de stationnement public soit prévues dans les projets e.a. pour le développement des ZACC



Figure 70 : ensemble rue de la Viole – source : Googlemaps

10.5 STATIONNEMENTS POUR VOITURES ÉLECTRIQUES

En Wallonie, il y a un sérieux retard en matière d'aménagement de bornes électriques.

Anderlues possède une station à haut débit.

Il est certain que les futures stations d'alimentation électrique seront des pôles d'attraction engendrant de la circulation d'autant plus si les dispositifs d'alimentation privée au travers d'un trottoir restent interdits.

L'idéal est de commencer à équiper les parkings privés des grandes surfaces qui verront très vite l'intérêt d'assurer ce service à leur clientèle.

10.6 CONCLUSIONS ET ENJEUX

La Commune veille au nombre de places de stationnement à prévoir dans tout projet urbanistique.

La Commune doit continuer, dans tout projet de rénovation de l'espace public, à bien délimiter les places de stationnement et prévoir des dispositifs d'aménagement qui régulent la vitesse pour permettre aux riverains de respecter l'espace dédié au stationnement. Aussi la mise en place de radar aide à faire respecter les vitesses en ville.

Il ne semble pas utile de délimiter des zones bleues assurant la rotation des véhicules entendu que la majorité des rues sont des rues résidentielles et que les commerces possèdent majoritairement leur propre parking. Cependant fixer 2 à 3 places à une durée de 15' à 30' devant certains commerces de proximité est à conseiller comme déjà pratiquer à divers endroits.

11 TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR LA ROUTE

La circulation des poids lourds est bien une thématique qui produit un sentiment de nuisance auprès des riverains qui habitent aussi bien le long des axes de transit que dans les quartiers les plus résidentiels.

Toutefois la circulation des poids lourds ne fait qu'augmenter avec les années. L'explosion du e-commerce est en partie la cause, le pouvoir d'achat et le souhait de vouloir acheter des produits quelles que soit les saisons contribuent aussi à cette augmentation de transport.

Manger des fraises en toute saison nécessite de livrer des fruits venant d'Espagne ou d'ailleurs.

Ce n'est donc pas à l'échelle d'une commune que la thématique saura être traitée.

Le PMCM aborde le sujet de manière sporadique motivant les Communes en clôture d'enquête publique à demander de traiter le sujet plus en profondeur tant l'intérêt de prolonger la N54 vers Merbes-le-Château, Erquelinnes et Maubeuge semble indispensable pour apaiser tous les noyaux d'habitat traversés par un trafic de poids lourds jugé intempestif.

Cette thématique n'est donc pas traitée à l'échelle de la commune et son PCM se limitera à soulever le problème sans envisager des actions.

11.1 RÉSEAU DE REDEVANCE KILOMÉTRIQUE POUR LES POIDS LOURDS – VIAPASS

Depuis le premier avril 2016, la Belgique est devenue une zone de péage pour les poids lourds de plus de 3,5 tonnes (remorque comprise). Depuis cette date, les poids lourds circulant en Belgique doivent être en possession, d'un « One Board Unit » qui doit être activé de manière permanente. Il s'agit d'un petit boîtier qui enregistre les kilomètres parcourus sur les routes à péage. Cette nouvelle fiscalité routière ne taxe donc pas la possession d'un véhicule de transport de marchandise mais l'utilisation qui en est faite. L'importance de cette taxe dépend du nombre de kilomètres parcourus sur certains types de voiries (autoroutes et certaines routes régionales et communales).

L'objectif de cette fiscalité est de faire contribuer les poids lourds à la maintenance de l'infrastructure de transport ainsi que de prendre en compte les externalités négatives de leurs impacts (pollution, bruit, etc.) sur l'environnement.

Ce dispositif permet d'avoir des données sur le nombre de camions qui circulent sur le réseau payant et par extension sur tout le réseau entendu que le système OBU⁹ reste actif en tout temps.

Les données Viapass sont traitées par le service Cartographie du SPW qui permet de faire figurer la carte ci-joint dans les PCM.

11.2 ANALYSE VIAPASS

La carte ci-dessous reprend l'enregistrement des camions reliés au système Viapass qui ont circulé un jeudi (jour de la semaine avec la plus grande affluence). Les valeurs sont cumulées sur 24h.

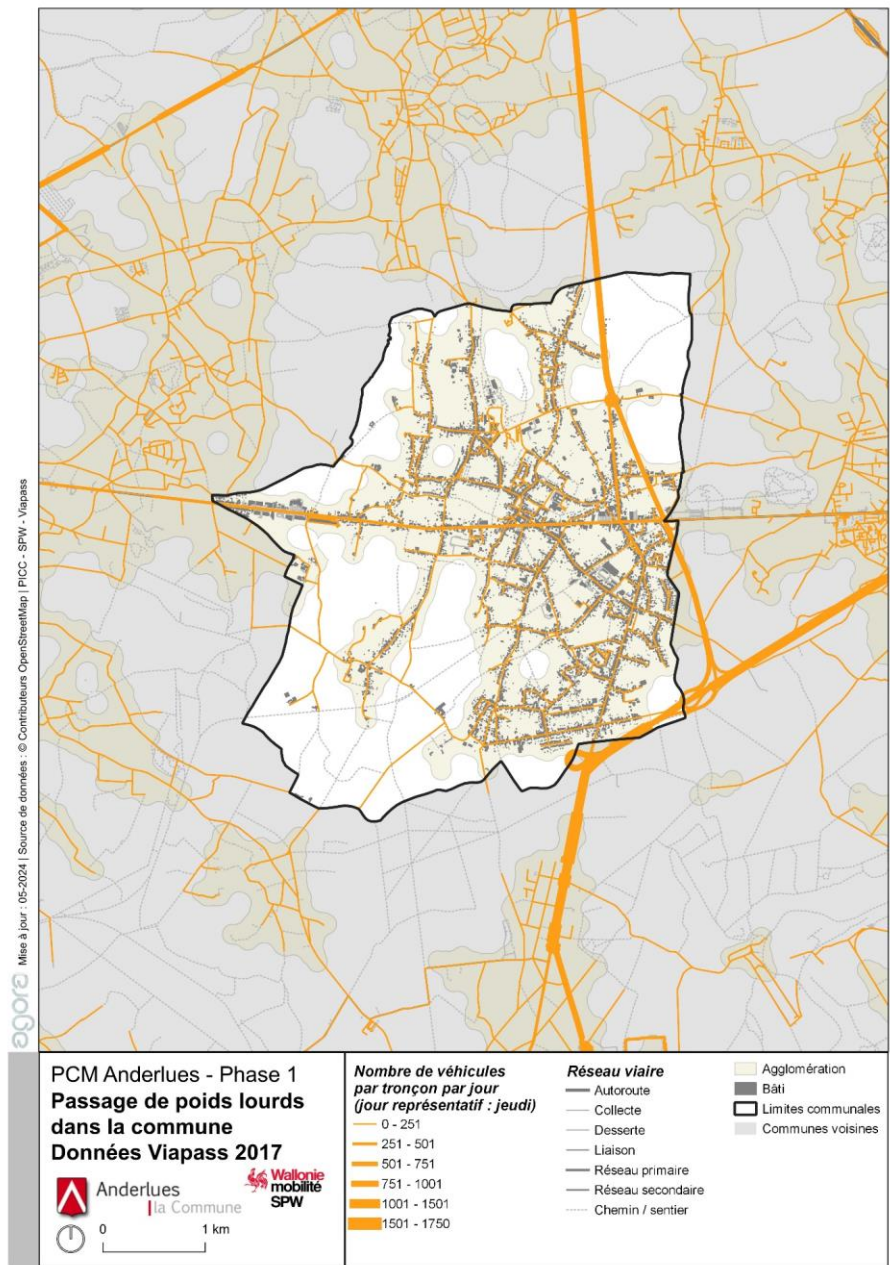
On repère très vite la N59 et la N54 avec leur trafic de transit respectif qui se prolonge essentiellement vers Thuin par la rue d'Anderlues.

La N90 enregistre un nombre de camions supérieur à hauteur de la concentration de grandes et moyennes surfaces commerciales situées à la sortie d'Anderlues, à la limite de Binche

La campagne est quand même sillonnée par un trafic de poids lourds enregistrant 250 à 500 camions par jour. Toutefois cette carte ne permet pas de déceler un trafic anormalement élevé de camions qui emprunteraient un itinéraire de fuite entre la N54 et Maubeuge d'autant plus qu'il y existe des implantations dans cette campagne qui génèrent un certain charroi comme le Centre Regniers à Lobbes.

Des comptages spécifiques avec un enregistrement des origines-destinations sont nécessaires pour évaluer correctement la situation, si besoin.

⁹ <https://www.dufey.be/obu-redevance-kilometrique-pour-poids-lourds/>



11.2.1 ECHELLE COMMUNALE

Faute de comptages, il est difficile de juger de la quantité de camions qui circulent sur le territoire d'Anderlues et les nuisances que cette circulation peut produire.

Ainsi une seule caméra disposée rue à Dettes enregistre depuis le 30 janvier 2024 le trafic qui passe dans la rue

On enregistre ainsi que 11 % de la circulation sont des camions. Sur une seule journée prise au hasard, le 24 avril, par exemple, 670 camions, soit tout véhicule > 3.5 t (camionnettes comprises) ont été enregistrés entre 6h et 22h essentiellement en matinée comme l'indiquent les graphiques suivants issus du traitement des données directement par le système Telraam¹⁰

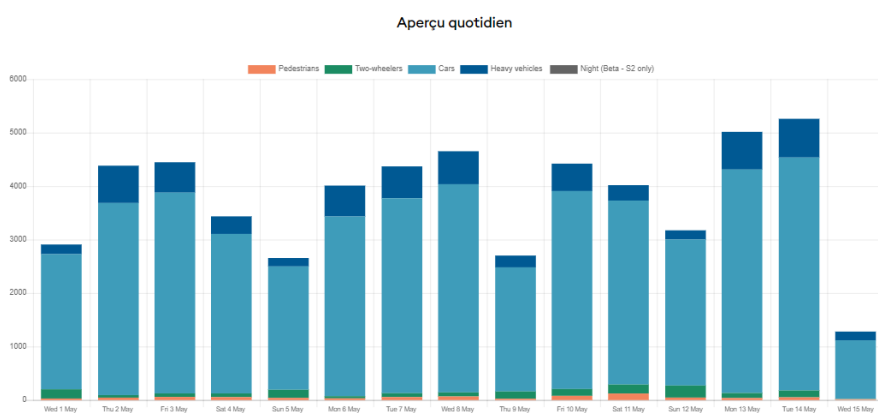


Figure 71 : Extrait rapport Telraam.net - moyenne journalière - source : Telraam.net

La majorité des camions qui desservent le PAE située au nord de la commune passe par la N59 et le rond-point. Ce passage est forcé par l'interdiction des PL dans la rue J. Destrée. Il n'a pas été enregistré de nuisances particulières au travers des échanges qui ont conduit à la rédaction de ce diagnostic

¹⁰ <https://telraam.net/>

11.3 STATIONNEMENT POIDS-LOURDS

Chaque commune est tenue de dédier un espace public à du stationnement poids lourds.

3 sortes de stationnement sont à prendre en compte :

- Le stationnement obligatoire pour assurer une pause aux chauffeurs suivant le tachygraphe, soit 45' de pause toute les 4h30' de conduite (directive européenne)
- Le stationnement le w-e pour les camions non frigorifiques qui doivent circuler en France
- Le stationnement des tracteurs et/ou remorques des chauffeurs résidents dans la commune

A Anderlues les chauffeurs de poids lourds disposent d'une zone de stationnement localisée chaussée de Thuin face au n°50



Figure 72 : stationnement poids lourds : extrait : Googlemaps

11.4 CONCLUSIONS ET ENJEUX

Si une partie de la population se plaint de nuisances liées au trafic des poids lourds dans la commune, Il n'a pas été démontré avec les moyens disponibles qu'il y avait un trafic anormal sur le territoire.

Que dès lors, s'il devait y avoir un point noir particulier avéré – rue à Dettes, par exemple – des comptages spécifiques devaient être réalisés.

Et quand bien même le PCM enregistrerait des données, c'est à un échelon supérieur que des actions devraient être menées.

Or le PMCM qui vient d'être soumis à enquête publique n'a pas abordé concrètement et spécifiquement le problème et a omis de proposer des actions à mener dans cette partie-ci du territoire. Des études ultérieures pour le problème du prolongement de la RN54 sont envisagées.

12 MOBILITÉ SCOLAIRE

12.1 CONSTAT GÉNÉRAL

Les écoles de village drainent souvent des élèves dans un rayon plus large que le village dans lequel elles sont implantées. Pour les élèves habitant à proximité, les cheminements piétons / cyclistes de mauvaise qualité ne permettent pas toujours les déplacements sécurisés.

Donc, de manière générale :

- Les élèves en maternelle sont quasi systématiquement déposés en voiture sauf si l'école est très proche du domicile ;
- Les élèves en primaire sont principalement déposés en voiture et dans une moindre mesure se rendent à pied à l'école quand la distance domicile-école le permet. Selon les statistiques régionales, une grande partie des parents qui déposent ou viennent rechercher des enfants n'ont pas d'autre motif à leur déplacement. L'emploi du vélo, du ramassage scolaire ou du bus commencent à apparaître à partir de la 5^{ème} primaire.
- L'enquête de la Ligue des familles, à l'échelle de la Région wallonne, montre que les élèves du secondaire, qui recourent encore largement à la voiture aujourd'hui pour aller à l'école, sont prêts à faire évoluer leur comportement en faveur de modes de déplacement plus écologiques. Quand la distance le permet, les élèves demandent avant tout de meilleures conditions de sécurité pour se rendre à l'école à vélo (manque de pistes cyclables, parkings vélo, ...). Pour les élèves les plus jeunes (12-13 ans), l'organisation de déplacements collectifs à vélo ou à pied vers l'école pourrait également contribuer au recours à ces modes de déplacement. Enfin, c'est donc surtout le recours accru aux transports en commun qui semble possible et souhaitable si les fréquences de passage étaient améliorées, mais aussi les correspondances et le nombre de lignes.
- L'enquête MONITOR effectuée par le SPF Finances en 2017 auprès de 10.632 Belges permet de présenter les grandes tendances.

Tous âges confondus, la répartition par mode de transport des déplacements Domicile-Ecole est la suivante pour le Royaume dans son ensemble.

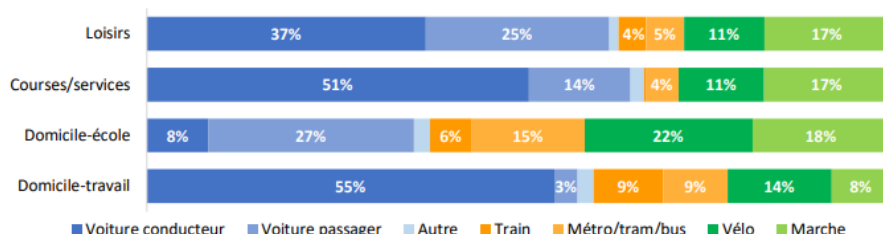


Figure 73 : parts modales en fonction des motifs de déplacements sur 21097 déplacements - MONITOR

Pour les déplacements domicile-école, il y a lieu de distinguer les 3 niveaux d'enseignement et surtout le type de commune. Une grande commune urbaine qui a un réseau de transport en commun bien développé et de nombreuses écoles secondaires va voir son % de déplacements en tram/bus/métro élevé ainsi que la marche et le vélo.

Les résultats étant d'ordre national, les tendances sont biaisées par la Flandre et la Région bruxelloise qui enregistrent des comportements bien différents.

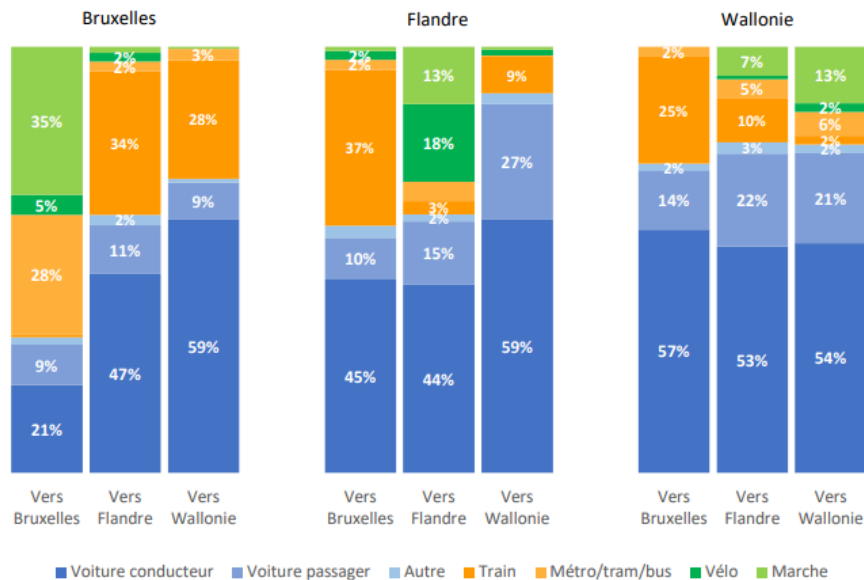


Figure 74 : répartition modale en fonction de la Région de départ et d'arrivée sur 24804 déplacements en 2017 - MONITOR

La part de la voiture augmente très fort dès l'instant qu'on se rend en Wallonie ou qu'en Wallonie on se déplace vers Bruxelles, vers la Flandre ou que l'on circule dans la région wallonne

A Anderlues, il n'y a pas d'écoles secondaires sauf un établissement d'enseignement spécial ; les étudiants doivent se rendre à Binche ou Fontaine-l'Evêque distantes de 7 et 3 km pour trouver un établissement secondaire ou directement à Charleroi où l'offre est encore plus variée.

12.2 LOCALISATION

La commune d'Anderlues n'est pas un grand pôle scolaire qui rayonne au-delà des limites communales.

Elle accueille sur son territoire plusieurs écoles primaires et maternelles avec seulement une école secondaire.

12.3 ETATS DES LIEUX

ÉCOLE DU CENTRE



Rue M. des Ombiaux, 4
Nbre d'enfants : 430
État trottoirs : OK au moins 1 trottoir
État cyclable : circulation mixte
Zone 30 : oui
Poches de stationnement : ok
Arrêt bus : Monument à 175 m
Rampe PMR : ok
Passage piéton : non conformes PMR

ÉCOLE DES BRUYÈRES



Rue des Cent Bonniers, 70
Nbre d'enfants : ?
État trottoirs : largeur OK revêtement discontinu
État cyclable : circulation mixte
Zone 30 : ok avec coussins berlinois
Poches de stationnement : ok
Arrêt bus : -
Rampe PMR : inutile
Passage piéton protégé : ok

ÉCOLE DE LALUE



Rue de Nivelles, 159
Nbre d'enfants : ?
État trottoirs : irrégulier et revêtement discontinu
État cyclable : circulation mixte
Zone 30 : ok
Poches de stationnement : petite
Arrêt bus : 0 m
Rampe PMR : inutile
Passage piéton protégé : ok

Commenté [MH9]: Revoir mep

ECOLE(S) SAINT MÉDARD – 3 IMPLANTATIONS

	Chée de Mons, 12 Nbre d'enfants : 90 État trottoirs : irrégulier et revêtement discontinu État cyclable : 0 Zone 30 : ok – trop courte et pas assez visible Poches de stationnement : parking Intermarché de l'autre côté Arrêt bus : Monument à 150 m Rampe PMR : inutile Passage piéton protégé : éloigné Remarque : ruelle J. Sottiaux - passage latéral vers centre
	Rue des Combattants, 60 Nbre d'enfants : 65 État trottoirs : OK État cyclable : circulation mixte Zone 30 : ok – panneau lumineux Poches de stationnement : ok Arrêt bus : Viaduc 550 m Rampe PMR : inutile Passage piéton protégé : ok
	Impasse de l'Hospiteau, 5 Nbre d'enfants : 65 État trottoirs : étroit et irrégulier État cyclable : circulation mixte Zone 30 : - impasse Poches de stationnement : ok Arrêt bus : Pastur – 125 m Rampe PMR : OK Passage piéton protégé : non

ECOLE(S) SAINTE THÉRÈSE – 2 IMPLANTATIONS

	Rue de la Station, 78 Nbre d'enfants : ? État trottoirs : ok État cyclable : circulation mixte Zone 30 : - impasse + panneau lumineux Poches de stationnement : non Arrêt bus : Jonction – 120 m Rampe PMR : Passage piéton protégé : non
	Rue du Fief, 3 Nbre d'enfants : ? État trottoirs : 1 côté ok État cyclable : circulation mixte Zone 30 : ok Poches de stationnement : mini poche Arrêt bus : Bruyère – 60 m Rampe PMR : Passage piéton protégé : non

ÉCOLE LE FOYA – COMMUNAUTÉ FRANÇAISE

	Rue A. Guerlement, 34 Nbre d'enfants : ? État trottoirs : ok État cyclable : circulation mixte Zone 30 : - Poches de stationnement : poches privées sur site – poches sentier de la Pépinière Arrêt bus : Monument - 500 m Passage piéton protégé : non Remarque : bus scolaire géré par le TEC Hainaut - mobilité scolaire - à raison de 7 circuits par bus et 4 circuits par camionnettes en voie d'adaptation pour l'année scolaire 2024-2025 (8 bus et 2 camionnettes).
--	--

12.4 CONCLUSIONS ET ENJEUX

Comme partout, une sensibilisation à la mobilité scolaire doit être prolongée et répétée dans tous les établissements de l'entité pour convaincre les enseignants et les parents à changer leurs habitudes de mobilité et appliquer les préceptes déjà développés.

Parcourir les 300 derniers mètres en privilégiant des poches de stationnement alentours permet de laisser la place aux modes actifs aux abords immédiats de l'école.

13 QUALITÉ DE VIE

Le RU envisageait déjà en 2012 une amélioration de la qualité de vie du noyau – rue et place Albert 1^{er}, rue Paul Janson – arrêt Monument.

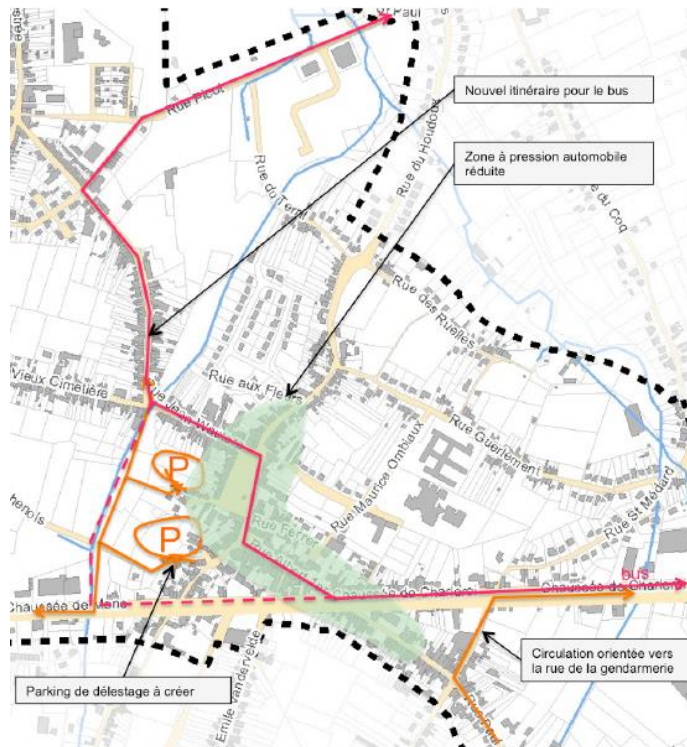


Figure 75 : extrait RU - source : Commune

Le parking du sentier du Viaduc a un haut potentiel pour délester la pression du stationnement dans l'hypercentre.

Le PCM confirme ce besoin.

Il en va de même des abords des voiries à grand gabarit.

14 LES INDICATEURS

La Commune d'Anderlues n'a pas encore le réflexe d'« indiquer » les résultats de ses actions menées.

Dépourvue de plans d'orientation tels qu'un PCDR ou un SDC, il est difficile de fixer des objectifs et d'établir des indicateurs de performance qui permettent d'évaluer l'évolution de la situation en matière de sécurité routière, d'aménagements spécifiques tels que le mètre de voirie équipé de bande cyclable marquée ou nombre de coussins berlinois et chicanes placés.

Partant d'une page quasi blanche, la Commune ne gère pas encore un système d'évaluation.

La Phase 2 du présent PCM va permettre de fixer quelques indicateurs de réalisation (mètre courant de piste cyclable, nombre d'arceaux vélo placés, nombre de traversées piétonnes conformes, ...), mais aussi des indicateurs d'impact (nombre de montées par arrêt de bus, taux d'occupation des stationnement vélo, ...), indicateurs qui seront établis en concertation avec l'administration communale en fonction des objectifs qui seront établis dans cette 2^{ème} phase.

Toutefois un PCM reste un plan stratégique et d'orientation. Certains indicateurs nécessitent une évaluation exhaustive au temps 0 que la Commune devra mesurer et ensuite adapter au fur et à mesure des aménagements réalisés. Un véritable mécanisme de suivi doit être établi entre services (Travaux, Urbanisme, Mobilité, Développement rural, Enseignement, ...) pour assurer la mise à jour de ces indicateurs.

15 SUITE

Commenté [MH10]: A adapter

Ce diagnostic de la mobilité aborde de nombreux points et volets, nécessitant chacun le développement d'une stratégie spécifique.

15.1 GLOBALISER L'ACTION

La prochaine phase du PCM (phase 2) concerne la définition d'objectifs et d'une stratégie globale en termes de mobilité, qui gère également les interactions entre les différents volets et thèmes qui ont été vus dans cette première phase.

Une vision globale de la mobilité au sein de la commune est nécessaire pour atteindre les objectifs de mobilité de la vision FAST de la Wallonie. Il faudra par exemple :

- Mener des actions pour réduire le trafic automobile lié à la dépose scolaire. Pour cela, des actions doivent être menées d'une part pour contraindre l'utilisation de la voiture et d'autre part pour favoriser les modes de déplacement alternatifs à la voiture ;
- Les projets de logements doivent prendre en compte les besoins de stationnement vélo et d'infrastructures cyclables alternatives à la voiture ;
- Gérer les carrefours et axes à problèmes en gardant une vision d'ensemble du réseau et si possible en cherchant des solutions en amont.

15.2 ANTICIPER LES ÉVOLUTIONS

Les différents projets de développement des ZACC ont et auront des impacts sur la mobilité, notamment au niveau de la circulation automobile. Il s'agit de prendre en compte ces évolutions afin de bien dimensionner et calibrer les différents réseaux tout en encourageant la mobilité alternative à la voiture et le covoiturage pour ainsi réduire les déplacements en voitures privées, plus nuisibles pour la collectivité. On songera éventuellement à pouvoir intégrer des services (commerces de première nécessité, crèches, centre médical, ...) dans les nouveaux projets immobiliers et ne pas se contenter d'uniquement de logements pour limiter les déplacements de première nécessité.

Aussi une augmentation de la population doit s'accompagner d'une augmentation des services (écoles, crèches, commerces de proximité, centre médical, ...)

Un SDC couplé à ce PCM peut organiser le territoire pour les années à venir afin de garantir un développement harmonieux.

15.3 BRISER LE CERCLE VICIEUX ET TROUVER UN CERCLE VERTUEUX

Cette demande en mobilité génère également des attentes en matière de protection des usagers faibles. La sécurité routière des écoles gagnera à disposer d'aménagements adéquats.

Elle gagnera encore plus si l'on peut convaincre les parents de délaisser la voiture pour déposer systématiquement les enfants eux-mêmes devant l'entrée de l'école. Particulièrement pour des enfants un peu plus âgés, disposant d'un degré d'autonomie raisonnable à partir de 10-12 ans, des solutions telles que le bus, le vélo (accompagné ou non) ou la marche à pied permettent à la fois un allègement substantiel de la pression automobile aux heures de pointe, mais aussi et surtout un centre-ville plus calme. Cela permettrait un apprentissage de l'autonomie dans la circulation pour les enfants, qui seront par la suite des conducteurs plus conscients du respect à donner aux modes doux et plus alertes par rapport aux dangers de la circulation routière.

Enfin, il faut prendre en compte la dimension de l'amélioration de la santé publique par rapport à des enfants, mais aussi des adultes et des seniors qui bougent, et qui se portent mieux, tout en renforçant la dynamique des centres de ville et de villages.

Il est cependant difficile d'obtenir des changements de comportement bien ancrés dans les mœurs, surtout vis-à-vis d'une génération de jeunes parents qui ont été parmi les premiers à « bénéficier » des services systématiquement offerts par les « parents-taxis » pour les déposer à toutes leurs activités avec une prise en charge totale.

Tout dans notre société moderne concourt à pérenniser la tendance à systématiser l'usage de la voiture. Déposer les enfants avant de prendre la route soi-même semble une démarche tellement rationnelle : on « combine » les trajets. On assure la sécurité de ses enfants en ne les exposant pas à la circulation des autres, oubliant qu'en même temps on dégrade la sécurité des autres qui n'ont pas (encore) fait ce choix. Par ailleurs la voiture est omniprésente, souvent incluse à un package salarial, et forme un cocon qui isole de bien des désagréments.

C'est pourquoi, afin d'encourager le changement des modes de déplacement, il est indispensable, pour les usagers des modes actifs, qu'ils se sentent en sécurité sur les différentes voiries de leur entité et, pour les usagers des transports en commun, qu'il ait accès à un service efficace.

15.4 GÉRER LES ESPACES DE CIRCULATION

La réalité des gestionnaires de la mobilité et des espaces publics est qu'il sera, de facto, impossible de garantir à chacun une place de stationnement automobile juste devant chaque destination qu'il voudrait rejoindre, ainsi qu'un cheminement fluide et dépourvu d'obstacles pour s'y rendre en automobile à n'importe quel moment. La consommation d'espace de la voiture individuelle est énorme, tant à l'arrêt qu'en mouvement.



Figure 76 : L'importante consommation d'espace de la voiture individuelle

Les transports collectifs, le vélo et la marche sont autrement plus performants pour assurer les déplacements des personnes.

Une voie de circulation de 3,5 m de large permet le déplacement, par heure, de :

- 2 000 personnes en voiture
- 9 000 personnes en bus classique
- 14 000 cyclistes
- 19 000 piétons
- 20 000 personnes en bus à haut niveau de service
- 80 à 100 000 personnes en métro ou train

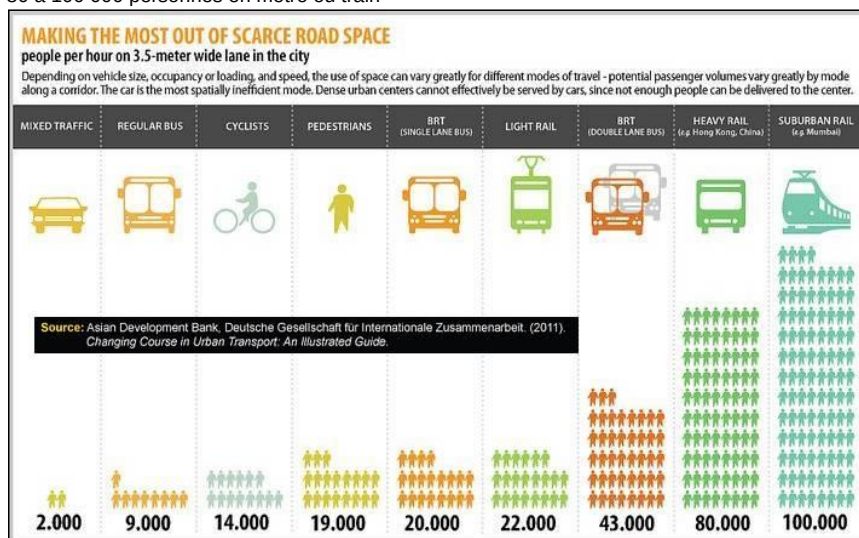


Figure 77 : Capacité de transport des différents modes de transport

15.5 LES ENJEUX ET PROBLÉMATIQUES

En préparation aux phases suivantes de ce plan de mobilité, le bureau d'études offre d'ores et déjà des pistes de réflexion quant aux principales problématiques rencontrées au sein de la commune. Ces différentes problématiques et enjeux devront éclairer lors de la deuxième et troisième phase les actions à prendre.

15.5.1 DE MANIÈRE GÉNÉRALE ET PAR PRINCIPE :

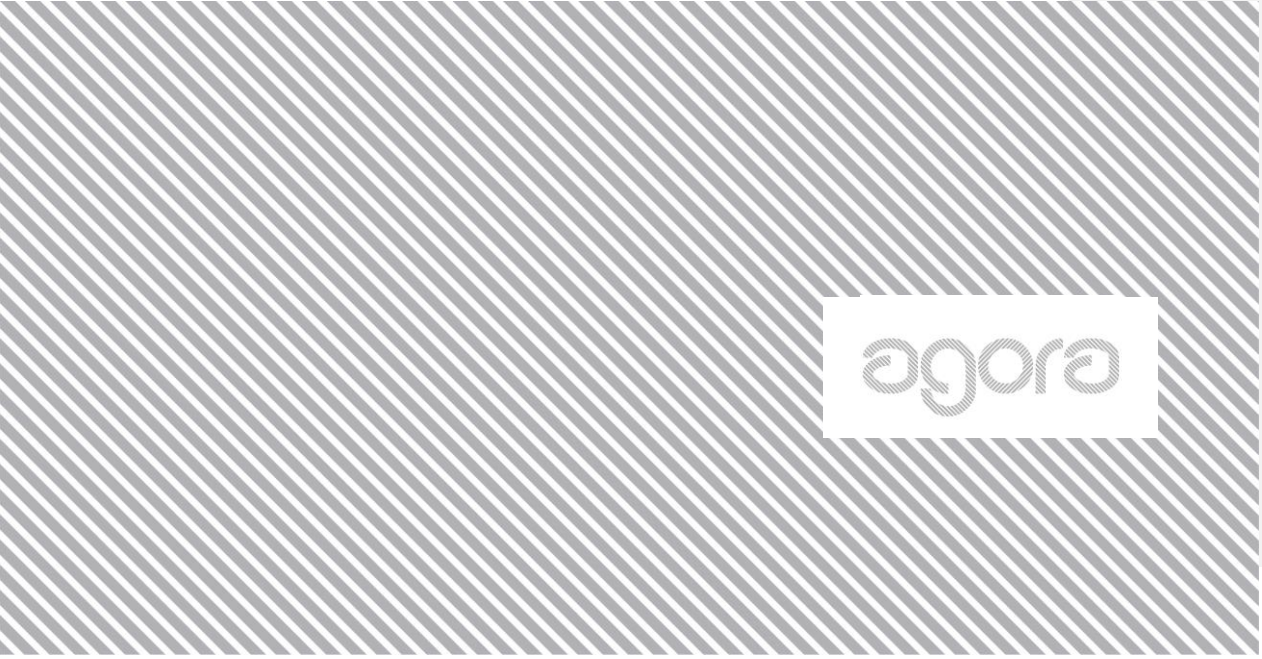
A l'issue du diagnostic, il apparaît clair qu'Anderlues fait face à plusieurs défis et opportunités dans l'évolution de ses déplacements. L'organisation morphologique et les parts modales brossent un portrait de la mobilité actuelle et atteignable dans la commune.

- La présence du métro ainsi que d'un grand nombre de lignes de transport en commun, offrant un maillage dense d'une partie importante de la commune ;
 - MAIS...
- L'utilisation des transports en commun reste faible ce qui ne rend pas prioritaire le développement et renforcement de l'offre sur le territoire. ;
- La population de la commune s'organise le long des grands axes de communication en créant des cœurs multifonctionnels propices aux déplacements non motorisés ;
 - MAIS...
- Le bâti de la commune est dense et on observe une pression importante sur le stationnement ;
- La commune est attractive puisqu'elle devrait voir sa population augmenter sensiblement dans les années qui viennent ;
 - MAIS
- Au vu des parts modales actuelles, cette augmentation de la population risque d'augmenter encore la pression sur le stationnement ainsi que la congestion ;
- La hiérarchie viaire de la commune est très lisible et logique ;
 - MAIS...
- On assiste à du trafic de fuite à certains points de la commune ;

Face à ces défis et opportunités, le bureau d'études a identifié des axes de réflexion qui éclaireront les phases suivantes du PCM :

- **Améliorer l'accessibilité de la commune et de ses pôles :**
 - Améliorer les cheminements piétons dans le centre de la commune notamment pour ce qui est de la largeur et l'agencement des trottoirs.
 - Veiller à améliorer les cheminements piétons en particulier sur le réseau piéton structurant en priorisant les sections les plus problématiques.
 - Analyser l'impact des différents projets sur le réseau routier et réfléchir à la façon de diminuer la part modale de la voiture privée.
 - Affiner la hiérarchie du réseau routier.
- **Développer le vélo en profitant d'opportunités exogènes**
 - Utiliser le RAVeL, la chaussée de Thuin et le futur aménagement de la N90 comme le squelette d'un futur réseau cyclable régional
 - Développer le stationnement vélo à proximité des pôles générateurs de déplacement et des principaux arrêts de transport en commun pour assurer le rabattement de ces derniers.
 - Poursuivre la promotion du vélo (notamment via le site de la commune).
 - Promouvoir les brevets du cycliste dans les écoles et tenter d'assurer un suivi pour lancer une pratique régulière
 - Assurer la sécurité dans les centres de villages et quartiers résidentiels denses au moyen de différents outils tels que la création de zone 30, de zone résidentielle et de rencontre ; la mise en place de coussins berlinois ou de rétrécissements de la voirie qui permettent de faire passer les vélos en sécurité et sans les ralentir ; la mise en place de SUL (sens unique limité), etc.
- **Favoriser la mixité entre modes actifs et automobilistes dans le centre-ville.**
- **Faciliter les conditions de circulation des transports en commun ainsi que leur accessibilité.**
 - Développer la qualité d'accueil et d'intermodalité des arrêts de bus majeurs et de métro de la commune (parcage vélo, quais accessibles PMR, abris, signalétique, trottoir d'accès, passage piéton...).
 - Garantir une meilleure information concernant les offres de la société TEC, ainsi qu'une meilleure lisibilité sur les différentes options de tickets ou abonnements.
 - Anticiper les conséquences des restructurations de l'offre de transports TEC liée à la mise en application du PMCM.
 - Anticiper l'impact des évolutions des offres de mobilité alternative (RAVeL, réaménagement de la N90) sur les potentialités de connexion avec les gares SNCB.
- **Offrir une vision cohérente de hiérarchisation viaire afin de lutter contre le trafic de fuite**
 - Continuer le travail de déclassement des anciennes voiries régionales qui se retrouvent dans le giron de la commune par le biais d'aménagements adaptés au trafic voulu.
 - Lutter contre le trafic de fuite (notamment à hauteur de la rue à Dettes) afin de limiter les nuisances dans les zones habitées.

Page laissée vide intentionnellement

The image features a large rectangular area with a dense, diagonal hatching pattern in shades of gray. Overlaid on the bottom right of this patterned area is a white rectangular box containing the word "agora" in a lowercase, sans-serif font. The background of the entire image is white, with a solid light gray vertical bar on the right side.

agora