

Présents :

**M. A. DE MARTIN, Bourgmestre-Président.
MM. J. BAILEN-COBO, J-M. DELPIRE, Mmes M. WARNON-DECHAMPS et L.
BROGNIEZ, Echevins;**

**MM. B. BERLEMONT, G. DUCOFFRE, A. DESCARTES, Mme N. VISCARDY-
SOUMOY, M. C. COROUGE, Mme H. BONNIVER, M. E. BAUDOIN, MM. P.
PIRSON, A. DUBOIS, Mme A-C BURNET, MM. G. FIASSE, A. THEYS, V.
DUJARDIN, Conseillers.**

Mme C. CORMAN, Directrice Générale f.f.

Excusés : M. J. THOMAS, Mmes V. TICHON, V. DUMONT.

Le Conseil,

Le Président demande de bien vouloir ajouter un point en urgence à huis clos concernant le renouvellement des baux de chasse. **L'urgence est déclarée à l'unanimité.**

SÉANCE PUBLIQUE

OBJET 1 : C.P.A.S - Budget 2023 - Approbation.

Vu le budget 2023 du C.P.A.S. et sa note de politique ;

Considérant que l'intervention communale est de 1.490.000 € ;

Entendu les explications de Monsieur George DUCOFFRE, Président du CPAS ;

Vu l'article 88 de la loi du 08.07.1976 organique du C.P.A.S. ;

Sur proposition de Monsieur A. DE MARTIN, Bourgmestre ;

Service ordinaire :

Intervention de Monsieur le Conseiller V. DUJARDIN

Je tiens à signaler que l'ordre du jour contient 2 gros points (le budget 2023 du CPAS et le Plan Communal de Mobilité) et pour les conseillers ce n'est pas évident. J'ai dû faire un choix.

Intervention de Monsieur le Conseiller P. PIRSON

Nous avons dû faire pareil.

Service extraordinaire :

Question orale de Monsieur le Conseiller E. BAUDOIN

Combien a-t-on au fond de réserve ?

Réponse de Madame C. HOUTERS

Je demanderai à la Directrice financière le chiffre exact et le communiquerai à ton conseiller de l'action sociale. C'est entre 50 et 70.000 euros.

Intervention de Monsieur le Conseiller E. BAUDOIN

En 2022, il y avait un projet d'appartement aux magasins généraux.

Réponse de Madame C. HOUTERS

Oui, mais nous avons un problème car il y avait un compteur de gaz à l'intérieur du bâtiment. Nous l'avons modifié. Il se trouve maintenant à l'extérieur et les travaux pourront débuter en 2023.

ARRÊTE :

Article 1 : D'approuver le budget 2023 du C.P.A.S :

A l'ordinaire par 13 oui et 5 abstentions (PS - ECOLO - Phil'Citoyens)

A l'extraordinaire par 13 oui et 5 abstentions (PS - ECOLO - Phil'Citoyens)

Le service ordinaire :

Le total des dépenses et des recettes s'élève à 12.749.805,11 euros

Le service extraordinaire :

Le total des dépenses et des recettes s'élève à 403.139,61 euros

Article 2 : De transmettre la présente délibération au Président du C.P.A.S.

OBJET 2 : C.P.A.S - Demande d'un douzième provisoire - Approbation.

Attendu que le budget 2023 du CPAS ne sera pas approuvé avant le 31 décembre 2022 ;

Question orale de Monsieur le Conseiller V. DUJARDIN

Pour ne pas fonctionner en douzième provisoire à quel moment le CPAS devrait-il approuver son budget ?

Réponse de Madame C. HOUTERS

Avant le 31 décembre. Le budget du CPAS ne peut pas être approuvé tant qu'il n'y a pas eu la réunion conjointe du Conseil communal et du Conseil de l'action sociale et qu'il n'y a pas eu la présentation du rapport sur les synergies.

Intervention de Monsieur le Président

De manière historique, on a toujours fonctionné comme ça. Il faut le temps qu'on ait reçu toutes les informations pour constituer le budget.

Intervention de Madame C. HOUTERS

On essaye de le faire le plus tard possible dans l'année pour être le plus juste possible. Sinon, on doit travailler avec des estimations, des suppositions pour les recettes et les dépenses.

Intervention de Monsieur le Conseiller V. DUJARDIN

Et il y a beaucoup plus à modifier en modification budgétaire.

DECIDE à l'unanimité.

Article unique : La libération d'un douzième provisoire afin d'assurer la bonne continuité de leurs activités.

OBJET 3 : SERVICE PATRIMOINE - Mise à disposition d'un local de l'ancienne école de Villers-le-Gambon sise rue des Bistons, 3+ en faveur du Patro Notre-Dame de la Joie de Villers-le-Gambon.

Vu l'article L 1122-30 du Code de la Démocratie Locale et de la Décentralisation ;

Considérant que la Ville de Philippeville est propriétaire du bâtiment sis à Villers-le-Gambon, rue des Bistons, 3+ ;

Vu la demande du Patro Notre-Dame de la Joie de Villers-le-Gambon, visant à occuper une partie de l'ancienne école de Villers-le-Gambon sise rue des Bistons, 3+, suivant les jours repris au calendrier communiqué (maximum 20 journées par an et principalement le dimanche) ;

Considérant qu'il s'agit des locaux suivants :

- Un local situé au rez-de-chaussée du bâtiment à gauche (anciennement le local occupé par le Club de Scrabble)
- les sanitaires
- la cour extérieure

Vu la convention d'occupation ci-annexée ;

Considérant que celle-ci débute le jour de la signature et est consentie jusqu'au 31 décembre 2023 ;

Que celle-ci pourra être renouvelée à la demande du Patro Notre-Dame de la Joie de Villers-le-Gambon ;

Que les membres du Patro Notre-Dame de la Joie de Villers-le-Gambon ont pris l'engagement, en échange de la gratuité, de réaliser des actions de bénévolat en faveur de la Ville de Philippeville ;

Sur proposition de Monsieur J-M. DELPIRE, Echevin ;

DECIDE à l'unanimité :

Article 1er : D'approuver la convention d'occupation en faveur du Patro Notre-Dame de la Joie de Villers-le-Gambon, à titre gratuit à dater du jour de la signature et ce jusqu'au 31 décembre 2023 et ainsi de mettre à disposition une partie du bâtiment communal sis à Villers-le-Gambon sis rue des Bistons, 3+ à 5600 Villers-le-Gambon et plus précisément les locaux suivants :

- Un local situé au rez-de-chaussée du bâtiment à gauche (anciennement le local occupé par le Club de Scrabble)
- les sanitaires

- la cour extérieure

Article 2 : De charger le Collège Communal d'entreprendre les formalités administratives.

Article 3 : De transmettre la présente délibération au Patro Notre-Dame de la Joie de Villers-le-Gambon.

OBJET 4 : **Approbation des procès-verbaux de la séance antérieure.**

Les procès-verbaux du 29 décembre 2022 de 19h30 et 20h00 sont approuvés à l'unanimité.

OBJET 5 : **Service environnement - Actualisation du Plan Communal de Mobilité - Sollicitation de l'avis de la CLDR - Approbation provisoire du projet soumis à enquête publique - Planification de l'enquête publique - Présentation.**

Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation et ses modifications ultérieures, notamment l'article L1222-3 relatif aux compétences du Conseil Communal, et les articles L3111-1 et suivants relatifs à la tutelle ;

Vu le Décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locale ;

Vu l'Arrêté du Gouvernement Wallon du 27 mai 2004 relatif à l'agrément des auteurs de plans communaux de mobilité ;

Vu l'Arrêté du Gouvernement Wallon du 27 mai 2004 relatif au financement de l'élaboration de plans communaux de mobilité et de la mise en œuvre de plans communaux de mobilité ;

Vu la décision du Conseil Communal de Philippeville du 26 octobre 2016 d'actualiser le plan communal de mobilité ;

Vu la Convention entre le Service public de Wallonie – Direction générale opérationnelle mobilité et voies hydrauliques et la commune de Philippeville relative à la délégation de maîtrise de l'ouvrage en vue de l'actualisation du Plan communal de mobilité de PHILIPPEVILLE ;

Vu le cahier spécial des charges n° O2.01.01-18K001 relatif à l'actualisation du plan communal de mobilité de Philippeville ;

Vu la décision du Conseil Communal du 31 janvier 2019 approuvant les conditions et le mode de passation relatifs à la délégation de maîtrise de l'ouvrage en vue de l'actualisation du Plan communal de mobilité de Philippeville et désignation d'un auteur de projet chargé de l'actualisation du Plan communal de mobilité de Philippeville ;

Vu la décision du Collège Communal du 16 avril 2019 approuvant l'attribution du marché de service relatif à la désignation d'un auteur de projet chargé de l'actualisation du Plan communal de mobilité de Philippeville ;

Vu Arrêté ministériel du 27 mai 2019 octroyant une subvention de 44.376,75 € à la commune de PHILIPPEVILLE afin de lui permettre d'actualiser son plan communal de mobilité ;

Considérant que les rapports phase 1 diagnostic prospectif et 2 définitions des objectifs ont été approuvés par le comité d'accompagnement le 28 janvier 2021 ;

Considérant la constitution d'une nouvelle commission locale de développement rural vu l'absence d'une commission consultative de l'aménagement du territoire et de mobilité ;

Considérant la présentation en visioconférence des rapports par l'auteur de projet à la séance du Conseil Communal du 27 mai 2021 et simultanément à la nouvelle Commission locale de développement rural ;

Considérant que le Conseil Communal a pris acte de la présentation des rapports et a pris connaissance des documents complets mis à sa disposition ;

Vu la présentation à l'adresse des membres de la CLDR en date du 27 mai 2021 pour les phases 1 (diagnostic prospectif) et 2 (définition des objectifs) du Plan communal de mobilité ;

Considérant que la phase 3 a été approuvée par le comité d'accompagnement le 20 avril 2022 ;

Considérant que la phase 3 : Le plan d'action, le projet de rapport final, doit être présentée au Conseil Communal, version avant enquête publique ;

Considérant la présentation du plan d'action, du projet de rapport final par l'auteur de projet à la séance du Collège Communal du 13 décembre 2022 ;

Considérant la présentation du plan d'action, du projet de rapport final, version avant enquête publique par l'auteur de projet à la séance du Conseil Communal du 19 janvier 2023 et simultanément à la Commission locale de développement rural ;

Considérant que le Conseil Communal doit soumettre le projet de plan communal de mobilité accompagné d'une note de synthèse non-technique à une enquête publique ;

Intervention de Madame C. CHERMANNE, membre de la CLDR, et pensionnée du SPW Mobilité voies hydrauliques

Je tiens à préciser qu'une des conditions d'octroi du subside est l'obligation d'avoir un conseiller en mobilité. Je rappelle à la CLDR que, d'ici à la clôture de l'enquête, elle devra remettre un avis unanime ou chaque membre rendra un avis séparément : c'est à voir. C'est vous (Mme BROGNIEZ) qui êtes présidente de la CLDR. Donc, il doit y avoir un avis officiel de la CLDR sur base des remarques.

Présentation par M. Alexandre VAN PESTEL et de Mme Bérénice RUYSSSEN, représentants les bureaux d'études « Espaces-Mobilités » et « ICEDD ».

Intervention de Monsieur A. VAN PESTEL

La présentation ne reprend pas le projet de mobipôle car il a été travaillé sous forme d'atelier. J'ai demandé à un de mes collaborateurs de retravailler la présentation pour qu'elle soit plus lisible. Je vous la transmettrai prochainement.

Questions et remarques des membres de la CLDR :

Question de Monsieur VIGNERON

Dans le potentiel des élèves du centre-ville qui pourraient se rendre à l'école à pied ou à vélo, y en a-t-il déjà beaucoup qui le font ?

Réponse de Madame B. RUYSSSEN

Dans le cadre du PCM, nous n'avons pas su lancer d'enquête pour connaître la part modale des élèves qui viennent déjà à pied ou à vélo. Selon l'avis des directions des 2 grandes écoles, il n'y a pas énormément d'élèves qui viennent en vélo. C'est pourquoi il leur a été proposé d'établir un diagnostic de mobilité pour adapter l'offre à la demande. Ca peut être fait en lien avec les élèves au cours de géographie.

Question de Monsieur VIGNERON

Ce qui m'inquiète, c'est le projet de mettre le centre-ville en zone 30. Il y a un exemple qui a été fait à Châtelet avec un piétonnier, du mobilier urbain et des zones bien marquées. On essaye de diminuer la voiture au centre-ville. Au final, on se retrouve avec un centre-ville mort.

Réponse de Monsieur A. VAN PESTEL

Il y a des contre-exemples. Tout dépend de l'état de santé des commerces au départ. La mise à sens unique de certaines voiries va même dans certaines de celles-ci permettre de créer plus de zones de stationnement et de libérer les trottoirs.

Question de Monsieur VIGNERON

Dans les aménagements proposés, il y a très peu de places pour les arbres. Or, avec la problématique du réchauffement climatique, c'est important.

Réponse de Monsieur A. VAN PESTEL

C'est important de verdurer les centres. On pourrait le mettre dans la note d'intention. Mais c'est plus au stade de l'aménagement que dans celui du PCM.

Question de Monsieur VIGNERON

On change les panneaux pour diminuer la vitesse mais le comportement des gens ne change pas. Le répressif, on n'y pense pas ?

Réponse de Monsieur A. VAN PESTEL

C'est de la compétence des zones de police. Le radar répressif est très efficace pour sécuriser un endroit bien précis. Ce n'est pas ça qui va sécuriser une zone sauf dans le cas de radars-tronçons.

Intervention de Monsieur le Président

Suite à un appel à projets, nous allons avoir 3 radars répressifs sur la zone.

Intervention de Monsieur le Conseiller C. COROUGE

L'offre TEC est orientée « transports scolaires ». Par contre, pour les citoyens qui veulent se rendre au travail en bus, l'offre n'est vraiment pas adaptée.

Réponse de Monsieur A. VAN PESTEL

Dans un PCM, on s'attaque à des domaines dans lesquels la commune a un levier. Mais, concernant le TEC, on ne peut pas remettre en cause tout leur réseau. Celui-ci va d'ailleurs être remis complètement en cause dans les 2 ans à venir avec la nouvelle organisation : ils vont moins avantager les petites lignes et investir d'avantages dans les grosses lignes structurantes.

Intervention de Monsieur le Conseiller C. COROUGE

Idéalement, il faudrait une complémentarité avec la SNCB.

Réponse de Monsieur A. VAN PESTEL

En théorie, oui mais on sait que le dialogue est particulièrement compliqué avec la SNCB. Des solutions vont devoir émerger des territoires : des taxis sociaux, des navettes, Qui vont devoir venir en complément du réseau TEC structurant.

Intervention de Monsieur le Conseiller B. BERLEMONT

Moi qui suis dans le secteur de l'enseignement, je le remarque : quand on a un membre d'une fraterie qui arrive, généralement, les autres suivent pour des questions de mobilité. On ne met plus les enfants dans le fondamental dans l'école du village puisqu'il faut de toute façon prendre la voiture pour aller conduire les plus grands dans le secondaire dans des plus grandes villes. Et aller à l'école à vélo, actuellement, c'est insécurisant.

Réponse de Monsieur A. VAN PESTEL

Ça va prendre du temps mais je pense que la Région wallonne, petit à petit, va mettre les moyens pour améliorer les infrastructures comme la Flandre l'a fait. Et puis, le développement des vélos avec assistance électrique a vraiment ouvert des perspectives par rapport au relief de la Région wallonne. La météo est un faux débat. Je peux vous sortir des études : être sous la pluie à vélo, ça arrive une fois toutes les 3 semaines. Par contre, le relief et la distance peuvent être décourageants et le vélo électrique règle beaucoup de choses.

Intervention de Monsieur VIGNERON, membre de la CLDR

Encore faut-il pouvoir le sécuriser car un vélo électrique, c'est 3-4000 euros.

Question de Monsieur le Conseiller V. DUJARDIN

Vous n'avez pas de solution pour les parents qui mettent leurs enfants dans le bus et qui partent travailler ? Il y a un élément structurant à Philippeville, c'est l'emplacement actuel de la gare des TEC. C'est un peu une aberration de la laisser là où elle est. Or, dans les slides que vous avez présentés, on la laisse à cet endroit-là.

Réponse de Monsieur A. VAN PESTEL

Oui car à court terme, elle restera là. Si on la déplace, en concertation avec le TEC, ce ne sera pas avant 35 ans. Or, il y a des mesures qui peuvent être mises en place dans les prochains mois.

Intervention de Monsieur le Conseiller V. DUJARDIN

Dans le 1^{er} plan communal de mobilité qui date de 20 ans, il y avait déjà une intention de déplacer la gare des TEC.

Réponse de Monsieur A. VAN PESTEL

La Direction du TEC est désormais assez ouverte à l'idée de la déplacer à la gare des trains. Le fait de transformer l'endroit en un pôle multimodal avec d'autres services, c'est une volonté de la Région qui encourage la création de ce genre de pôles multimodaux.

Intervention de Madame CHERMANNE, membre de la CLDR, et pensionnée du SPW

Mobilité voies hydrauliques

Pour l'offre de transports publics, depuis 3 ans, l'organisation du transport public a complètement changé : les TEC n'ont plus rien à dire. Ils organisent 2 fois par an un organe de consultation des bassins de mobilité où les communes sont invitées systématiquement à faire remonter leurs besoins et leurs problèmes et à faire connaître ce qui se passe sur leur zone. C'est la nouvelle technique : ils veulent que les communes participent. Les communes comprennent ainsi méthodologiquement comment elles doivent intervenir auprès de l'organe pour pouvoir faire avancer les choses. Il y a des ateliers d'organisés pour l'instant sur le redéploiement de l'offre sur la zone Philippeville – Couvin avec le TEC, la Commune et Mobilesem. Si la Commune ne vient pas, c'est un souci car l'information ne remonte pas.

Intervention de Monsieur le Conseiller B. BERLEMONT

Pour en revenir à la problématique de la gare des bus, sous l'ancienne législature, il avait déjà été discuté de mettre les bus à la gare. Mais ce qui supposait qu'il y avait une grande distance à parcourir à pied par les élèves. Il avait donc été proposé que les bus aillent à la gare en transit, de mettre les boulevards à sens unique pour mettre des arrêts TEC provisoires devant chaque école. Le TEC a refusé parce que ça allait leur faire perdre de précieuses minutes sur leurs horaires.

Intervention de Monsieur le Conseiller C. COROUGE

Il y a un problème de connexion de tout l'est de l'entité (Villers-le-Gambon, Romedenne, Surice) avec Namur qui est un pôle emploi assez important, ni avec Dinant.

Intervention de Madame CHERMANNE, membre de la CLDR, et pensionnée du SPW

Mobilité voies hydrauliques

L'organe de consultation part sur les données ONSS de tout ceux qui vont travailler et de tous les étudiants : où ils habitent et où ils vont à l'école. Or, les flux importants ne vont pas actuellement vers Dinant. Les lignes de bus sont développées là où les demandes sont les plus importantes. Pour les « finesses », ils attendent les demandes notamment pour les écoles. Avant le PCM, on offrait des diagnostics gratuits. Les écoles de Philippeville n'ont pas voulu répondre à l'enquête malgré le diagnostic gratuit sauf pour l'INP primaire où Mme l'Echevine a encodé tout elle-même. Il faudrait donc aussi sensibiliser les directions d'école.

Question de Madame D. DERUYVER

Je ne vois pas pourquoi le pôle bus gêne là où il est maintenant. C'est quand même beaucoup plus sécurisant de prendre son bus à 6h du matin là où il y a des maisons comme actuellement plutôt qu'à la gare.

Réponse de Monsieur A. VAN PESTEL

Car il est impossible d'améliorer la rue du Moulin tant qu'il y a des bus qui passent dedans. Et la surface utilisée par la gare des bus actuelle pourrait être valorisée de bien d'autres façons. A la gare, elle pourrait être connectée à d'autres services. Ca aurait plus de sens.

Intervention de Madame CHERMANNE, membre de la CLDR, et pensionnée du SPW

Mobilité voies hydrauliques

Il y a l'option des flexitecs financés par les TEC pour faire des rabattements vers les lignes de bus ou vers les gares. Viroinval en a un.

Intervention de Monsieur A. VAN PESTEL

Les solutions pour les 5 à 10 années à venir est le développement du transport à la demande. Ce ne sont pas des circuits fixes mais qui répondent à la demande.

Intervention de Monsieur le Conseiller B. BERLEMONT

Il faut aussi que les mentalités évoluent et qu'on sorte du « tout en voiture ». Mais il y a des endroits où on n'a pas vraiment le choix.

Intervention de Monsieur le Conseiller V. DUJARDIN

Si la tendance au niveau des TEC va dans le sens que vous expliquez, c'est-à-dire de favoriser les lignes structurantes, de diminuer le nombre d'arrêts, si cela se concrétise, cela veut dire que les distances entre les arrêts seront plus importantes. Par conséquent, les distances à parcourir à pied ou à vélo vont augmenter même pour le transport scolaire. Je trouve que le dossier est un peu faible au niveau aménagement à l'intérieur des villages. Moi, j'habite un petit village. Il n'y a pas de trottoirs. Les enfants marchent sur la route pour venir à l'école primaire. Vous avez axé votre effort sur Philippeville. Je comprends bien, c'est le pôle principal. Mais à l'intérieur des villages, il y a aussi des problèmes de sécurité.

Réponse de Monsieur A. VAN PESTEL

Concernant la restructuration des lignes, cela ne concerne pas les lignes scolaires. Les TEC sont obligés de maintenir la desserte scolaire. Cela fait partie de leur cahier des charges. Pour les villages, c'est une question de choix. Ca ne peut pas être un travail exhaustif : on a travaillé sur 5 villages.

Intervention de Monsieur le Conseiller V. DUJARDIN

Oui mais le souci c'est que le PCM est dimensionnant par rapport aux subsides que l'on peut aller chercher à la Région wallonne pour faire des aménagements.

Réponse de Monsieur A. VAN PESTEL

Ce n'est pas parce que des aménagements ne sont pas prévus dans le PCM que vous ne pourrez pas être subventionnés.

Intervention de Madame B. RUYSSSEN

Il y a quand même des recommandations qui ont été faites même si ce n'est pas aussi précis concernant les voiries que dans le centre.

Intervention de Monsieur A. VAN PESTEL

Les appels à subsides, c'est notamment PIMACI. C'est de l'ordre de 150.000 euros par an avec une intervention communale de 25%. La rénovation de 100 mètres de trottoirs, c'est 300.000 euros en fonction du revêtement. Il faut vous rendre compte que tout ce qu'on vous a présenté là, c'est impossible à réaliser en 10 ans. Même ne s'attaquer qu'au centre de Philippeville, c'est impossible financièrement. Il faut prioriser les choses. Ce qui a été priorisé c'est aussi des points mis en avant par la zone de police, là où il y a le plus de densité. Il faut être pragmatique.

Intervention de Madame CHERMANNE, membre de la CLDR, et pensionnée du SPW
Mobilité voies hydrauliques

Dans le cadre du PCDR, des fiches sont reprises pour la réalisation de tout le cheminement cyclable non repris dans le PCM.

Intervention de Monsieur A. VAN PESTEL

Et le PCDR a accès à beaucoup plus de financement car le PCM n'a pas de subside dédié à sa réalisation.

Question de Monsieur le Conseiller C. COROUGE

En parlant financement, vous aviez 2 variantes pour relier Villers-le-Gambon, Omezée, Philippeville. Entre les 2, il y a un projet de zoning industriel qui peut peut-être influencer le cheminement.

Intervention de Monsieur le Conseiller V. DUJARDIN

C'est un peu dommage qu'il n'y ait pas une estimation des coûts « à la grosse louche ».

Réponse de Monsieur A. VAN PESTEL

Ca, ce sera dans le tableau de bord final après enquête publique. Ce sera « à la grosse louche » car ça dépendra des choix qui seront faits.

Intervention de Monsieur le Conseiller P. PIRSON

J'ai quelques regrets concernant le manque de statistiques en termes de flux, de vitesse, d'accidents, ... sur le centre-ville. On ne sait pas d'où on part, on ne sait pas où on va. Vous avez par exemple fait un comparatif du taux wallon d'accidents qui serait supérieur à ceux des autres pays. On ne compare pas le taux d'une région à celui d'un pays. Ça n'a pas de sens. La plupart des accidents n'ont pas lieu dans le centre de Philippeville mais sur la N40. Nous ne saurons pas évaluer nos résultats puisque nous ne savons pas d'où nous partons.

Réponse de Monsieur A. VAN PESTEL

Tout est dans la 1^{ière} phase : les statistiques de sécurité routière et d'accidentologie. Ce sont les données de la Région et des zones de police. C'était dans le 1^{er} volet.

Réponse de Monsieur le Conseiller P. PIRSON

Je ne les ai pas vu.

Intervention de Madame CHERMANNE, membre de la CLDR, et pensionnée du SPW
Mobilité voies hydrauliques

C'est sur le site internet de la Commune.

Réponse de Monsieur A. VAN PESTEL

Il y a eu un comptage rue de France qui a été effectué dans le cadre de l'étude d'incidence pour la ZAE et qu'on pourrait rajouter. Mais ça ne va rien vous apprendre.

Réponse de Monsieur le Conseiller P. PIRSON

A partir du moment où on parle de sens unique et de zone 30, ça part de là. Si ça tombe le flux est déjà à 30 km/h.

Réponse de Monsieur A. VAN PESTEL

Pas toute la journée, uniquement en heure de pointe.

Intervention de Monsieur le Conseiller P. PIRSON

Vous partez sur un mode attentatoire : « il va y avoir un zoning commercial ». Or, j'ai eu l'information que le fonctionnaire délégué a refusé. Donc, je pense qu'on oriente mal les investissements dans ce cadre-là. Un autre exemple : vous parlez d'un système de parking avec de la 5G. Tout ça, ça ne me plaît guère. Ce que je regrette aussi, c'est la réflexion sur la E420. Je n'ai pas vu de travaux relatifs aux chemins permettant d'éviter la E420 par les transports agricoles. Normalement, entre Philippeville et Roly, il y a toute une série de travaux qui doivent être faits. On ne sait pas si la voirie agricole mesurera 3 ou 6 mètres. Ce « détail » a toute son importance par rapport au projet de dancing.

Intervention de Madame CHERMANNE, membre de la CLDR, et pensionnée du SPW Mobilité voies hydrauliques

On ne connaissait pas ce projet à ce moment-là et je précise que le cahier des charges ne demandait pas d'étudier la situation par rapport à l'E420.

Intervention de Monsieur le Conseiller P. PIRSON

Je voudrais aussi souligner que la zone 30, la suppression de la moitié des places de parking de la rue de France, le sens unique des boulevards,... J'aurais aimé savoir s'il y avait une réelle demande de la population ? Je ne l'ai pas vu. J'ai étudié les 222 pages en 10 jours. Je n'ai pas vu de synthèse non plus. Dernière chose : j'ai vu que les délais du PCM étaient dépassés. Le conseiller en mobilité a été licencié et je le regrette beaucoup. Il y a encore un changement en matière de vélo/route sur soit le chemin agricole, soit un autre tracé qui serait moins coûteux. Je crains des répercussions sur le financement et sur le délai d'application des investissements. C'est pourquoi je m'abstiendrai lors du vote.

Réponse de Mme CHERMANNE, membre de la CLDR, et pensionnée du SPW Mobilité voies hydrauliques

Ici, c'est de l'information. Le vote, ce sera pour après l'enquête publique.

Intervention de Monsieur le Président

En interne, un agent a manifesté son intérêt pour le poste de conseiller en mobilité et pour suivre la formation. il sera désigné par le Collège lors de la séance de mardi prochain.

Intervention de Monsieur A. VAN PESTEL

Il y a plein d'options et de thématiques. C'est basé sur des discussions en CA, de problématiques identifiées. Ce n'est pas venu de demandes spécifiques de la population. C'est un plan stratégique. C'est quelque chose qui est là pour guider. Il n'y a rien de contraignant. Il y a moyen de faire autrement ou autre chose.

Intervention de Monsieur VIGNERON

On a un hypothétique centre commercial, à voir s'il va être fait ou pas, avec une zone de délestage. Est-ce que ce sera un parking privé ou pas ? Car vous occupez un parking privé jusqu'au jour où le propriétaire mettra un panneau « réservé à la clientèle ». En termes d'urbanisme, il doit y avoir des liaisons avec le centre-ville. J'ai bien peur que les gens viennent dans ce zoning commercial et repartent très vite sans prendre la peine de venir dans le centre à pied.

Intervention de Madame CHERMANNE, membre de la CLDR, et pensionnée du SPW Mobilité voies hydrauliques

Dix places de co-voiturage sont prévues sur le parking.

Intervention de Monsieur le Président

Il est bien évident que nous avons étudié la problématique de la mobilité douce qui part du PCA des 4 Bras jusque dans le centre de Philippeville. Des charges urbanistiques seront imposées aux promoteurs si cela se fait.

Question de Monsieur le Conseiller B. BERLEMONT

Je souhaiterais revenir sur le mode de financement. Christiane, tu parlais du PCDR ?

Réponse de Madame CHERMANNE, membre de la CLDR, et pensionnée du SPW Mobilité voies hydrauliques

Le PCM est là pour donner des outils. Après, la Commune doit aller chercher des financements soit dans le PCDR, le PIC ou le PIMACI.

Question de Monsieur le Conseiller C. COROUGE

En matière de mobilité, et de mobilité uniquement, est-ce que Philippeville a la capacité d'absorber le flot de visiteurs du centre commercial plutôt que d'en développer un en périphérie ?

Intervention de Monsieur le Conseiller B. BERLEMONT

Regardez les commerces qu'il y a à la rue de France et la rue de Namur. Ça n'a strictement rien à voir avec le zoning commercial ! Ce n'est pas les grosses structures du zoning qui vont empêcher les gens de venir dans les magasins du centre. Ce ne sont pas du tout les mêmes commerces.

Intervention de Monsieur le Conseiller V. DUJARDIN

Je suis un peu sur ma faim concernant l'analyse que vous auriez pu faire concernant le philibus. Ça aurait été bien d'avoir une évaluation de la ligne actuelle.

Réponse de Monsieur A. VAN PESTEL

Ca c'est un point sur lequel on va encore essayer de travailler pour voir si on ne peut pas faire ressortir quelques éléments. C'est un sujet très complexe.

Question de Monsieur le Conseiller V. DUJARDIN

La commune a déjà un véhicule publicitaire qui a été financé par divers sociétés de Philippeville. Il devrait circuler. Or, moi, je ne le vois pas circuler. Pourquoi ne l'utilise-t-on pas plus via un transport à la demande ou via Mobilesem ?

Intervention de Monsieur le Conseiller B. BERLEMONT

Concernant le philibus, s'il n'y a plus qu'une boucle à la place de 3, c'est parce qu'il n'y avait plus de demandes. Et avant de les supprimer, on a encore fonctionné pendant un an pour poursuivre l'expérience.

Intervention de Madame CHERMANNE, membre de la CLDR, et pensionnée du SPW Mobilité voies hydrauliques

Les villages ont fort évolué. Il faudrait relancer la population pour voir si elle serait intéressée. Il y a plein de nouveaux habitants de plus de 65 ans qui ne connaissent pas et qui pourraient être intéressés.

Intervention de Monsieur le Conseiller B. BERLEMONT

C'est les TEC qui nous ont dit que ça ne fonctionnait pas et qui ont demandé de supprimer.

Réponse de Madame CHERMANNE, membre de la CLDR, et pensionnée du SPW

Mobilité voies hydrauliques

Les TEC, ça les arrange très bien. Pour le Philibus, la commune se fait avoir. Ce n'est pas à elle à le payer ; c'est aux TEC. Ils gagnent très bien grâce à ça. Dans les autres communes, ils ont évalué. Ils se sont rendus compte que ça coûtait quand même cher. Ils ont supprimé le système et les TEC ont remis des lignes.

Intervention de Madame l'Echevine M. WARNON-DECHAMPS

Je me suis intéressée à la fréquentation du système mais on est tombé dans la période COVID. Donc, là, il n'y avait plus rien qui fonctionnait. Après ça, on a eu la problématique du car qui était en panne. Donc, on se retrouve avec une période de 2-3 ans où on n'a pas su faire d'évaluation correcte.

Intervention de Madame l'Echevine L. BROGNIEZ

Maintenant que la situation s'est régularisée, on va réévaluer le système en sachant que la fréquentation est très variable. Pour le philibus du samedi matin, on varie de 2 à 10 personnes.

Intervention de Monsieur le Conseiller V. DUJARDIN

On n'a pas parlé des taxis. Il y a 3 sociétés de taxis qui ne sont pas coordonnées. Les licences de taxis sont vendues à des sociétés de taxis de Charleroi

Réponse de Madame l'Echevine M. WARNON-DECHAMPS

On a déjà abordé la question et la personne qui gère la question au niveau de la commune est assez démunie car au niveau de la Région wallonne, il n'y a pas de sanction.

Réponse de Monsieur le Conseiller V. DUJARDIN

On pourrait attribuer une licence à une société régionale, locale.

Réponse de Monsieur le Président

On n'a pas de demande. On refuse maintenant les demandes de sociétés de Charleroi. Ils s'adressent à nous car les taxes sont moindres mais ils ne travaillent pas sur l'entité.

Réponse de Madame l'Echevine M. WARNON-DECHAMPS

C'est pour ça qu'on avait augmenté le tarif de la taxe pour les dissuader.

Intervention de Madame CHERMANNE, membre de la CLDR, et pensionnée du SPW

Mobilité voies hydrauliques

Ca n'a rien à voir avec le tarif : il y a des quotas par habitant. A Charleroi, c'est limité donc ils viennent s'installer dans tout le sud mais ils n'y viendront jamais. Le contrôle doit être effectué par la police.

Prend connaissance du projet de Plan Communal de Mobilité.

Article 1 : L'avis officiel de la CLDR et du CCA seront sollicités pour la phase 3 du Plan Communal de Mobilité.

Article 2 : Une séance d'information sera organisée durant l'enquête publique.

Article 3 : Le projet de plan communal de mobilité sera soumis à une enquête publique.

Article 4 : La présente délibération sera transmise à la Direction de la Planification de la mobilité au sein du SPW MI.

Monsieur le Conseiller A. DESCARTES quitte la séance.

La séance est clôturée à 22h47.

PAR LE CONSEIL,

La Directrice Générale f.f.,

Le Président,

C. CORMAN

A. DE MARTIN

PV approuvé le :
