

# Plan interCommunal de Mobilité d'Ham-sur-Heure- Nalennes - Gerpennes - Volet Gerpennes

Rapport final p2 - 17/06/22



Phase 2 : Enjeux et objectifs



Service public de Wallonie  
Direction Générale opérationnelle  
Mobilité & Voies Hydrauliques  
Département de la Stratégie de la Mobilité  
Direction de la Planification de la Mobilité

# TABLE DES MATIÈRES

- [1. Introduction p3](#)
- Introduction
  
- [2. Enjeux généraux p5](#)
- Enjeux généraux
- Enjeux généraux à Gerpinnes
  
- [3. Objectifs par mode de déplacement p8](#)
- [3.1 Transport privé p30](#)
  - Enjeux transport privé - conclusion phase 1
  - Objectifs transport privé
  - Volet voitures privées : indicateurs
- [3.2 Piéton p14](#)
  - Enjeux piétons – conclusion phase 1
  - Objectifs piétons
  - Réseau piéton structurant
  - Volet piéton : indicateurs
- [3.3 Vélo p21](#)
  - Enjeux vélo – conclusion phase 1
  - Objectifs vélo
  - Réseau cyclable structurant
  - Volet vélo : indicateurs
- [3.4 Transport en commun p26](#)
  - Enjeux transports en commun - conclusion phase 1
  - Objectifs transports en commun
  - Volet transport en commun : indicateurs
- [3.5 Mobilité scolaire p31](#)
  - Enjeux mobilité scolaire – conclusion phase 1
  - Objectifs mobilité scolaire
  - Volet mobilité scolaire : indicateurs
- [3.6 Stationnement p35](#)
  - Enjeux stationnement – conclusion phase 1
  - Objectifs stationnement
  - Volet stationnement : indicateurs
- [3.7 Transport de marchandise p39](#)
  - Enjeux – conclusion p1 - transport marchandise
  - Objectif - transport marchandise
  - Volet transport de marchandises : indicateurs
- [3.8 Communication p43](#)
  - Enjeux – conclusion p1 – communication et autre
  - Objectifs - autre
  - La communication, bien plus qu'un objectif : un devoir
- [3.9 Autres p47](#)
  - Enjeux – conclusion p1 – communication et autre
  - Objectifs - autre
  - La communication, bien plus qu'un objectif : un devoir
  
- [4. Conclusion p51](#)

# *1. INTRODUCTION*

## ➤ **PICM - Plan interCommunal de Mobilité**

- La commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes et la commune de Gerpennes ont confié au bureau d'études AGORA l'actualisation du **Plan interCommunal de Mobilité** pour leur territoire. Ce plan ne sera pas un aboutissement, mais le point de départ d'une nouvelle dynamique permanente d'organisation et d'évaluation de la politique suivie en matière de déplacement, et ce pour la période d'une dizaine d'années à venir.
- Pour la commune de Gerpennes il s'agit d'une réactualisation d'un ancien PICM (Gerpennes – Florennes – Walcourt de 2004-2005).
- Un PiCM se déroule en trois phases:

<b>Phase 1 : Diagnostic de Mobilité :</b>	Diagnostic global de la mobilité à l'échelle communale. Des enjeux spécifiques émanants du pré-diagnostic ont été analysés en détail. Diverses données ont été récoltées.
<b>Phase 2 : Objectifs</b>	Ce document rappelle les principaux enjeux identifiés lors de la phase 1 et cadre les objectifs sur lesquels s'appuiera la suite de l'étude. Les objectifs sont accompagnés des critères qui permettent l'évaluation des progrès réalisés.
<b>Phase 3 : Plan d'actions</b>	Le plan d'actions constitue l'aboutissement du processus d'élaboration du PiCM. Il comporte trois parties : <ul style="list-style-type: none"><li>• L'élaboration d'un schéma intermodal qui tient compte des différents réseaux ;</li><li>• Les propositions concernant les volets thématiques ;</li><li>• La définition du plan d'action, regroupant notamment des mesures décrites sous forme de fiches actions et le tableau de bord de mise en œuvre.</li></ul>

## ***2. ENJEUX GÉNÉRAUX***

# ENJEUX GÉNÉRAUX

## ➤ FAST – STOP

Au cours du PiCM deux principes sont suivis:

- Principe STOP : marche – vélo – transports publics – transport privé  
De l'usager le plus faible et moins polluant, au plus fort et apportant plus de nuisances.
- Vision FAST : fluidité – accessibilité – sécurité – santé – transfert modal  
Répondre aux engagements de la Région wallonne qui subventionne et coordonne l'étude.



	2017	2030
Marche	3	5
Vélo	1	5
Bus	4	10
Train	9	15
voiture	83	60
<b>TOTAL</b>	<b>100</b>	<b>95</b>

Réduire les besoins en déplacement de 5%  
→ COWORKING

# ENJEUX GÉNÉRAUX À GERPINNES

## Deux études de mobilité en cours

- Un P(i)CM qui est un plan communal proposant des outils locaux pour des actions à réaliser dans les 3 à 10 ans sur le réseau communal. Des propositions concrètes en phase 3 seront faites pour diminuer les nuisances sur les voiries communales impactées par le transit en raison de la congestion de la N5.
- Le PUM (Plan Urbain de Mobilité) ou PMCM (Plan de Mobilité de Charleroi-Métropole) de Charleroi qui est un outil supra-communal traitant les enjeux pour 30 communes – 600.000 habitants.  
Il proposera des orientations à plus long terme dont entre autre le trafic routier sur la N5 et la rue de la Blanche Borne.  
Grace à l'étude actuelle, la commune sera en mesure de fournir des informations objectives et actualisées, qui pourront être intégrées dans l'étude du PMCM.

## Faire avec les régionales

La commune est traversée par de nombreuses régionales. Son centre est le confluent de 5 régionales, ce qui engendre un trafic considérable. A l'ouest passe la N5. Sur celle-ci transitent des véhicules à l'échelle internationale. Dans les deux cas, la marge de manœuvre d'une commune est réduite. Cette phase 2 a donc pour but de proposer des objectifs réalisables pour Gerpennes, et accessoirement de donner des recommandations sur ces axes (lorsqu'assez d'éléments factuels sont disponibles).

## Tenir compte d'une population croissante mais vieillissante

La population de Gerpennes continue à augmenter grâce à son solde migratoire. En revanche, la part des plus de 65 ans est aussi croissante (mais cela pourrait changer avec la création de nouveaux logements). Le vélo à assistance électrique semble être une bonne alternative pour une partie de la population gerpinoise âgée mais avec un revenu relativement élevé (et des pôles de déplacements proches).

## Diminuer une part modale de la voiture écrasante

90% des déplacements sont effectués en voiture à Gerpennes. Ce taux particulièrement haut s'explique notamment par des raisons structurelles. Des infrastructures pour les modes actifs ont vu le jour depuis l'ancien PiCM et il faut continuer sur cette lancée, les marges d'améliorations sont encore grandes.

## Améliorer la situation des abords d'écoles

Deux écoles, de par leurs tailles, ont un impact majeur sur la mobilité. Ce trafic est précisément localisé et défini dans le temps; ce qui est un atout pour trouver des pistes de solutions. Les solutions passeront par une amélioration des infrastructures des modes actifs et aussi par des changements de comportement.

## Penser multimodal

La commune de Gerpennes a de belles possibilités pour la création d'un ou deux pôles multimodaux sur son territoire.



### ***3. OBJECTIFS PAR MODE DE DÉPLACEMENT***



## **3.1 *TRANSPORT PRIVÉ***

# ENJEUX TRANSPORT PRIVÉ - CONCLUSION PHASE 1



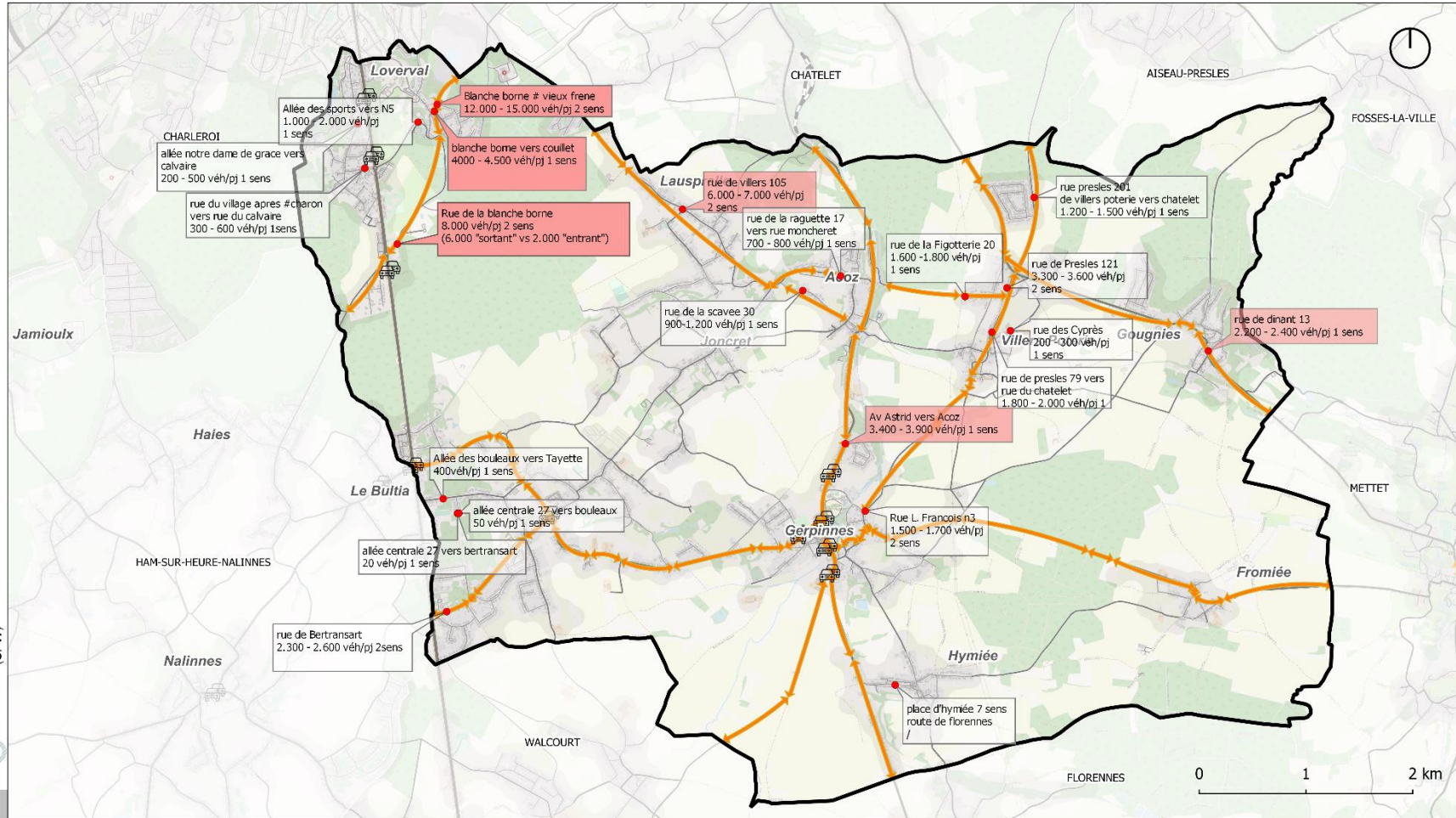
- × N5 structurant le paysage du PiCM, plus particulièrement la commune de Gerpinnes. Problèmes de dangerosité et de saturation des voies parallèles (particulièrement du côté Le Bultia, Loverval).
- × La rue de la Blanche Borne accueille selon le lieu et le moment entre 8.000 et 15.000 véhicules par jour (deux sens compris). Ce n'est pas un trafic acceptable pour une voirie communale en région wallonne. La N5 étant déjà congestionnée le report du trafic de la Blanche Borne semble compromis. De plus, cette voirie ne fait que 6 m de largeur selon le PICC, donc les marges de manœuvre d'aménagements sont difficiles à l'échelle communale.
- × Trois autres voiries ressortent particulièrement (plus de 4.000 véh/j/2sens)
  - × Avenue Astrid - N975
  - × Rue de Villers, communale
  - × Rue de Dinant - N573
- × D'autres axes sont certainement fort empruntés (N978 et N975 vers le sud, N574 rue des Flaches, N574 vers l'est) mais nous ne possédons pas de chiffres récents.
- × Trafic de transit dans les voiries de type résidentiel. La commune est traversée par de multiples axes de trafic supra-communal à cause de ses 5 régionales. Ce trafic de transit se retrouve parfois dans des quartiers résidentiels, et des rues avec des écoles.
- × Ralentissement dans le centre de Gerpinnes. Plusieurs régionales se rejoignent au centre de la commune. Le trafic de transit gagne beaucoup de temps à emprunter ces itinéraires. De plus, ce trafic se superpose au trafic engendré par les divers pôles de la communes (qui atteint son paroxysme aux entrées et sorties d'écoles).
- × **Enjeu = éviter le trafic de fuite et de transit dans les quartiers résidentiels.**

Valeurs cibles : réduire de 15% la part modale de la voiture dans les déplacements domicile-école et autres déplacements utilitaires quotidiens au sein de la commune au profit de la marche et du vélo

# OBJECTIFS TRANSPORT PRIVÉ



Mise à jour : 02-2022 | Source de données : © Contributeurs OpenStreetMap | PICC - Service Public de Wallonie (SPW)



## PICM Gerpinnes Ham-sur-Heure-Nalinnes - Phase 2

Réseau Auto



### Fond de plan

- Commune de Gerpinnes
- Bâti
- Agglomération
- Réseau autoroutier
- Réseau primaire et secondaire
- Réseau de liaison et collecte
- Réseau de desserte locale
- Chemin / sentier

### Problème sur le réseau automobile

- ↔ Potentiel trafic de transit
- 🚗 Potentiel ralentissement
- Comptage

Attention: comptages effectués des mois différents, avec des outils différents. Ils servent plutôt d'indicateurs d'ordres de grandeurs.

# OBJECTIFS TRANSPORT PRIVÉ



## x N5

- x Eviter que le trafic supra-communal quitte la N5 (et particulièrement sur des quartiers résidentiels).
- x Objectiver les nuisances dues au trafic par une campagne de comptages sur la commune et notamment sur les voiries adjacentes à la N5.
- x Transfert modal de la voiture individuelle vers autres modes (voitures partagées, TP, vélo...).
- x Modérer les vitesses. Sécuriser les carrefours problématiques.
- x Viser à mutualiser les entrées/sorties de commerces (moins de gêne lors de l'insertion dans le trafic).

## x Blanche Borne

- x Possibilité de reprise par la Région car forme de facto une antenne de la N5 entre celle-ci et le R3 (échange avec la rue de Biesme) ?

## x Autres voiries

- x Limiter le trafic sur les tronçons de transit supra-communal (notamment rue des Flaches ou rue Moncheret).
- x Réflexions sur le principe de boucles de circulation en sens unique entre lotissements résidentiels pour n'y accepter que le trafic de desserte.
- x Prévoir des aménagements dissuasifs en entrées de tronçons et voiries de type résidentiel par exemple aux abords des écoles St Augustin et IND de Loverval (avec esquisses).
- x Poursuite des aménagements des voiries de type résidentiel en zone 30 ou zone résidentielle 20 km/h (en parallèle des objectifs piétons), comme pour le centre de Gerpinnes ou à Gougnyes, la rue de Villers dans la traversée de Lausprelle, l'îlot rue de l'Eglise-drève Ste-Rolende-rue des Presles - îlot rue du Centre – rue St Martin et les parkings jusque rue des Écoles.
- x Modérer les vitesses et sécuriser les carrefours problématiques (rue de Moncheret, # rue Moncheret-rue de la Raguette , # rue de Châtelet-rue de Presles...)
- x Aménager des effets de portes, système ralentisseurs tel que coussin berlinois, chicanes, radars, zone 30 km/h
- x Adapter le gabarit de certaines voiries en tenant compte de la hiérarchie viaire. Spécialiser le réseau routier selon sa fonction riveraine et son trafic.



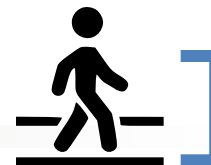
## Indicateurs de résultats

- Nombre d'excès de vitesse
- Rapport modal voiture/mobilité alternative dans les déplacements domicile/travail
- Nombre de zones 30, 20 km/h
- Nombre d'accidents

## Indicateurs d'impacts

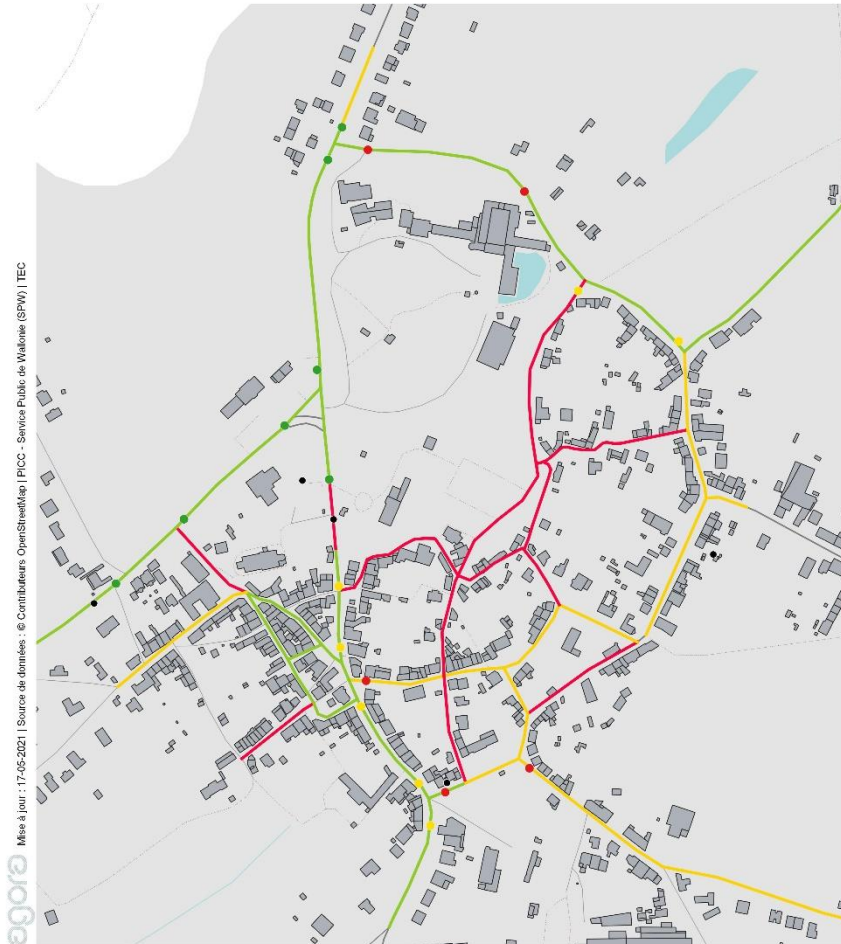
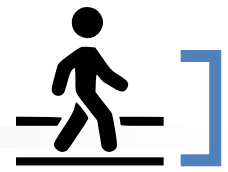
- + Qualité de l'air aux abords des écoles
- + Décongestion des voiries aux heures de pointe
- + Amélioration du cadre de vie
- + Sécurisation des itinéraires d'accès et des traversées
- + Niveau du bruit

## **3.2 PIÉTON**



- ✘ Des investissements ont été faits depuis le dernier PiCM (trottoirs aménagés, barrières séparant les piétons des voitures et empêchant stationnement). Il reste cependant encore des endroits peu propices aux déplacements piétons. Dans le centre, les trottoirs sont parfois trop étroits, parfois en mauvais état. Le stationnement peut aussi être sauvage.
- ✘ Dans les centres, les trottoirs peuvent être discontinus et les piétons sont parfois confrontés à de nombreux obstacles (panneaux, lampadaires, publicités de commerçants...).
- ✘ Dans certains quartiers résidentiels les trottoirs n'existent pour la plupart du temps tout simplement pas. Il est cependant naturel de ne pas mettre la priorité sur des cheminements qui ne sont pas structurants à l'échelle de la commune.
- ✘ Ces divers constats s'appliquent aussi aux PMR. En prime, les marquages podotactiles sont souvent absents (ainsi qu'abaissement, revêtement...). Il en résulte que les trottoirs sont très peu adaptés aux PMR à Gerpennes.
- ✘ **Enjeu = Au sein des noyaux d'habitats, créer des liaisons agréables et sécurisées entre pôles d'attractions.**

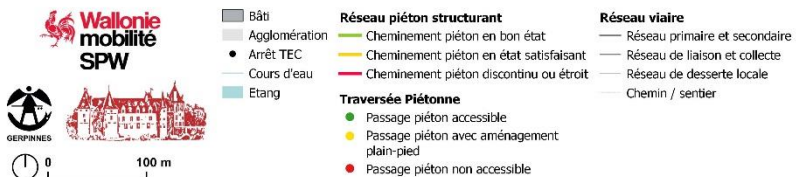
Valeur cible : atteindre 5 % de déplacements piétons en renforçant essentiellement les déplacements scolaires sur des cheminements aménagés et sécurisés



Mise à jour : 17-05-2021 | Source de données : © Contributeurs OpenStreetMap | PICC - Service Public de Wallonie (SPW) | TEC

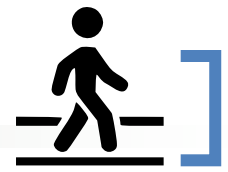
PICM Gerpinnes Ham-sur-Heure-Nalinnes - Phase 1

## Réseau piéton structurant - centre de Gerpinnes



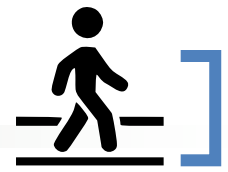


# OBJECTIFS PIÉTONS

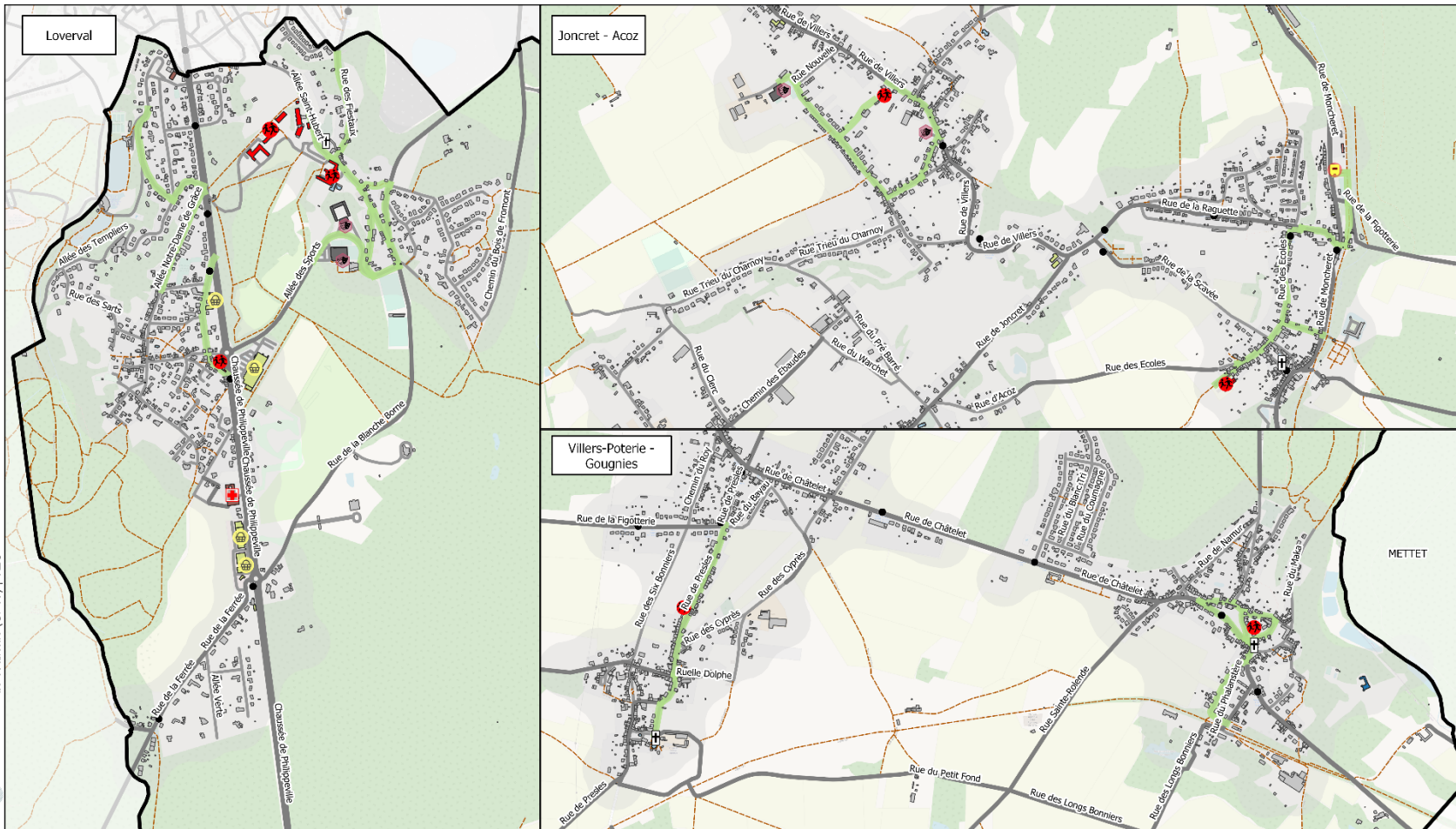


- × Définir un réseau piéton structurant. Un atelier a été réalisé afin de définir quel serait le réseau structurant piéton pour les déplacements utiles et quotidiens dans la commune de Gerpennes. Le réseau structurant retenu permet de connecter les différents pôles de déplacements avec les arrêts TEC et les lieux d'habitations. Ce réseau demandera un standard d'aménagement élevé.
- × Investir dans les cheminements piétons
  - × 1: où ils sont absents;
  - × 2: où ils sont en mauvais état.
- × Garantir un cheminement continu au moins d'un côté de la voirie.
- × Rendre les trottoirs agréables pour encourager la marche. Sécuriser et rendre accessibles les traversées piétonnes.
- × Adapter (et penser la rénovation) l'espace public pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR).
- × Dégager le stationnement des trottoirs.
- × Réfléchir à des espaces partagés dans le centre de Gerpennes et à Gougnyes (zone de rencontre, zone résidentielle, aménagements de façade à façade,...).

# RÉSEAU PIÉTON STRUCTURANT



Mise à jour : 04-2022 | Source de données : © Contributeurs OpenStreetMap | PICC - Service Public de Wallonie (SPW) | TEC



## PICM Gerpinnes Ham-sur-Heure-Nalinnes - Phase 2

Réseau piéton 0 150 300 m



### Fond de plan

- Commune de Gerpinnes
- Bâti
- Agglomération
- Arret TEC
- Réseau viarie Hiera\_Ex
- Réseau autoroutier
- Réseau primaire et secondaire
- Réseau de liaison et collecte
- Réseau de desserte locale
- Autre (Chemin/sentier ...)

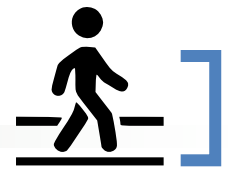
### Principaux pôles de déplacements identifiés

- Commerce ou service
- Etablissement scolaire
- Administration communale
- Culture/Sport/Loisir
- Hôpital/Maison de repos
- Police/Pompier/Prison
- Gare de bus
- Batiment industriel
- Lieu de culte

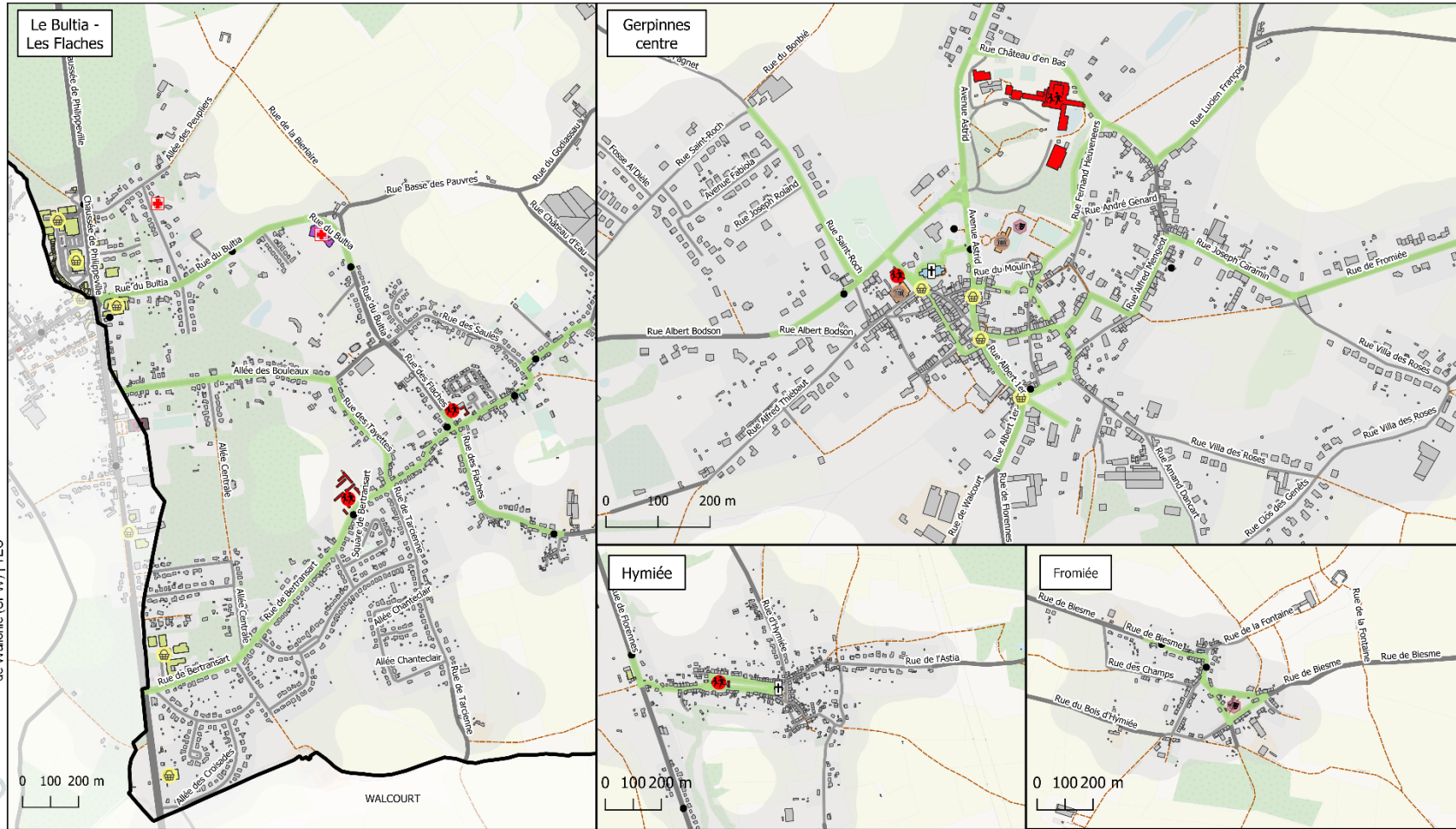
### Futur réseau piéton structurant

- Futur réseau piéton structurant

# RÉSEAU PIÉTON STRUCTURANT



Mise à jour : 04-2022 | Source de données : © Contributeurs OpenStreetMap | PICC - Service Public de Wallonie (SPW) | TEC



## PICM Gerpinnes Ham-sur-Heure-Nalinnes - Phase 2

Réseau piéton



### Fond de plan

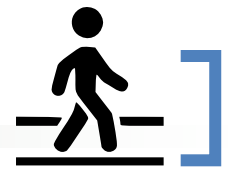
- Commune de Gerpinnes
- Bâti
- Agglomération
- Arret TEC
- Réseau viarie Hiera\_Ex
- Réseau autoroutier
- Réseau primaire et secondaire
- Réseau de liaison et collecte
- Réseau de desserte locale
- Autre (Chemin/sentier ...)

### Principaux pôles de déplacements identifiés

- Commerce ou service
- Etablissement scolaire
- Administration communale
- Culture/Sport/Loisir
- Hôpital/Maison de repos
- Police/Pompier/Prison
- Gare de bus
- Batiment industriel
- Lieu de culte

### Futur réseau piéton structurant

- Futur réseau piéton structurant



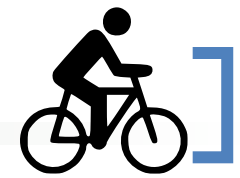
## Indicateurs de résultat

- Longueur des cheminements accessibles PMR / Longueur des cheminements du réseau piéton
- Nombre de traversées piétonnes accessibles / Total des traversées piétonnes
- Nombre de piétons sur l'axe X/jour
- Nombres des traversées piétonnes aux arrêts bus
- Nombre de voiries équipées au moins d'un côté
- Nombre de victimes piétons de la route

## Indicateurs d'impact

- Sécurisation et continuité des cheminements piétons
- Accessibilité PMR
- Sécurisation et continuité des cheminements piétons
- Accessibilité aux arrêts TEC

## 3.3 VÉLO



- × Début de réseau communal.
  - × Présence d'un RAVeL au nord de la commune. Fort emprunté l'été, mais pas seulement par des cyclistes. Des conflits peuvent survenir. Un axe est-ouest pour prolonger ce RAVeL va être prochainement aménagé.
  - × Un réseau points-nœuds (RPN) maillant le territoire. Mais sa pertinence est parfois remise en cause.
  - × Un théorique passage de Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie (SDCW) ainsi qu'une voirie à haut potentiel cyclable (VHPC). La commune et les cyclistes quotidiens ne confirment pas ces itinéraires.
- × Quasi absence d'aménagements cyclables.
- × Existences de quelques racks vélo (mais quasi vides).
- × Barrière physique qu'est la N5 et connexions restreintes avec HsHN. Les traversées sont particulièrement dangereuses. Difficulté à connecter Loverval à Gerpennes à travers le bois.
- × Faible part modale du vélo dans la commune.
- × **Enjeu = créer un réseau cyclable, l'aménager et en faire sa promotion.**

Valeur cible : atteindre les 5 % de part modale du vélo en développant les pôles multimodaux et donc les déplacements domicile-pôles multimodaux et pôles attractifs locaux

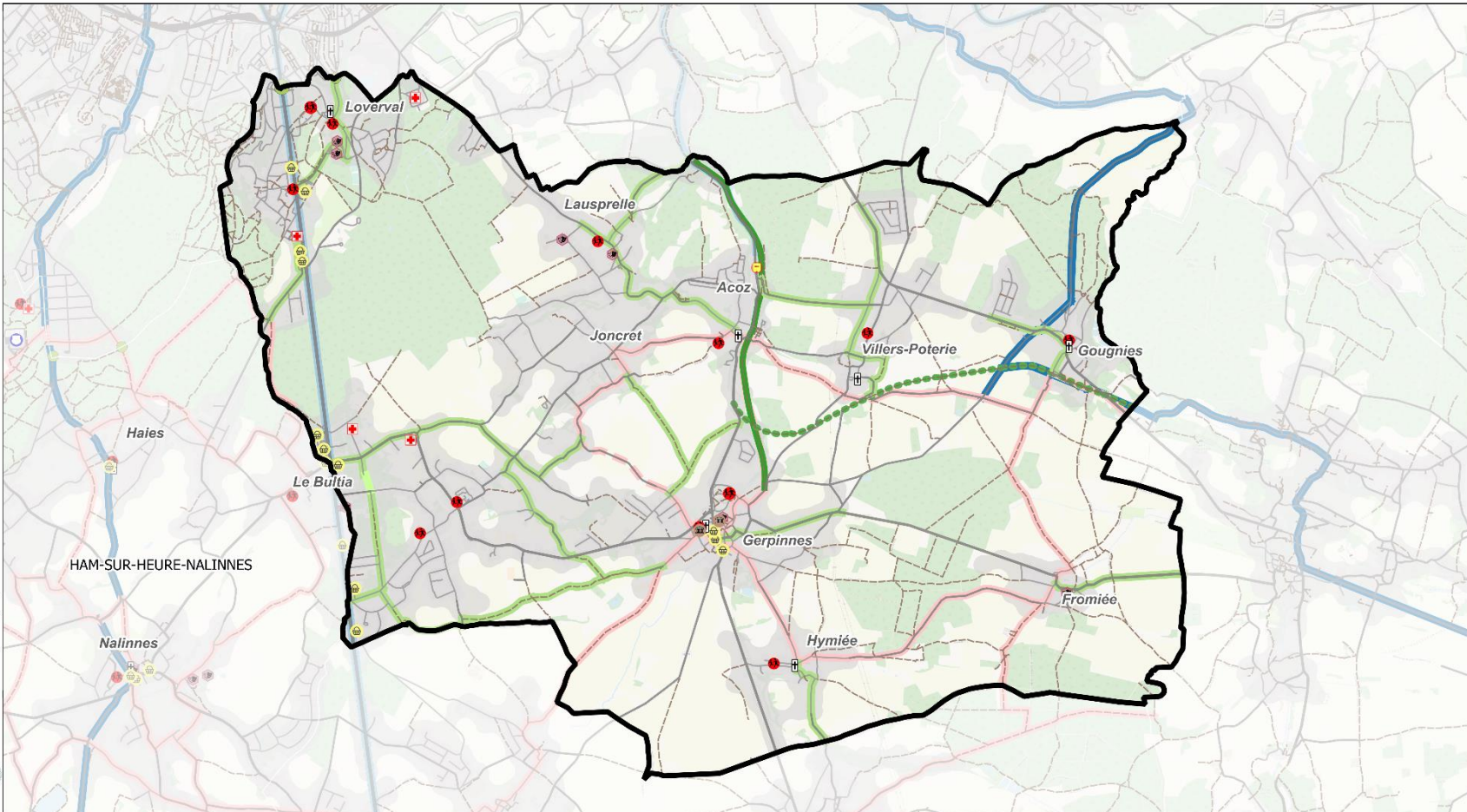


- × Définition d'un réseau cyclable communal clair et connecté au supra-communal.
  - × Liaisonner le réseau communal au réseau Ravel, au RPN extérieur de la commune, et au futur réseau de Charleroi.
  - × En faire des liaisons attractives, confortables, sûres, directes et entretenues.
  - × Relier les commerces, administrations, et autres activités.
  - × Relier les villages entre eux.
  - × Un atelier a été réalisé afin de parvenir à un consensus entre les différents acteurs sur ce réseau.
- × Proposition d'aménagements sur ce réseau. Ce réseau, comme celui piéton, demandera un standard d'aménagement élevé. Ces aménagements peuvent prendre des formes très diverses dans le cadre des déplacements à vélos (PCM, BSC, rues cyclables...).
- × Priorisation des interventions.
- × Réflexion localisation, nombre et qualité des stationnements vélo. Installation et entretien des équipements de parcage. Investissement dans des parkings de qualité et en quantité.
- × Amélioration de la perméabilité du réseau. Sécurisation des traversées de la N5. Réflexion sur la pertinence de SUL à mettre en place ou de nouveaux chemins réservés.
- × Sensibilisation, information et encouragement de la pratique du vélo. Communiquer sur les déplacements à vélo et VAE au quotidien vers Charleroi et communes limitrophes (Mettet, Florennes, HsHN...).

# RÉSEAU CYCLABLE STRUCTURANT



Mise à jour : 04-2022 | Sources de données : © Contributeurs OpenStreetMap | © SPW - PICC, 2017 & Orthotopon, 2018



## PICM Gerpinnes Ham-sur-Heure-Nalines - Phase 2 Réseau vélo



### Fond de plan

- Commune de Gerpinnes
- Agglomération

### Réseau viaire

- Réseau autoroutier
- Réseau primaire et secondaire
- Réseau de liaison et collecte
- Réseau de desserte locale
- Chemin / sentier

### Principaux pôles de déplacements identifiés

- Etablissement scolaire
- Commerce ou service
- Administration communale
- Culture/Sport/Loisir
- Police/Pompier/Prison
- Hôpital/Maison de repos
- Gare de bus
- Lieu de culte

### Réseau vélo existant

- RAVeL
- Projet futur RAVeL
- SDCW - Liaisons entre pôles
- SDCW - Voiries Régionales à Haut Potentiel Cyclable (VRHPC)
- Réseau points-noeuds (RPN)
- Réseau points-noeuds abandonné

### Connexion réseau Charleroi

- Principale
- Secondaire

### Futur réseau vélo structurant

- Futur réseau cyclable structurant
- Eventuellement à LT





## Indicateurs de résultat

- Longueur des aménagements cyclables (dont voiries en zone 30, de rencontre, résidentielle et piétonne)
- Nombre de SUL / Nombre de sens uniques
- Nombre de cyclistes sur l'axe X / jour
- Nombre de places de stationnement vélo équipées et occupées ; e.a. aux parkings de co-voiturage
- Nombre de vélos VAE achetés ou nombre de primes offertes à l'achat d'un vélo
- Nombre de box vélos installés (arceau, box sécurisé, ...)

## Indicateurs d'impacts

- + Sécurisation des modes actifs
- + Promotion du vélo au quotidien
- + Connexion des pôles majeurs
- Passage sur voirie avec vitesses élevées/haute densité de trafic
- Équipements mal utilisés, vols, vandalisme

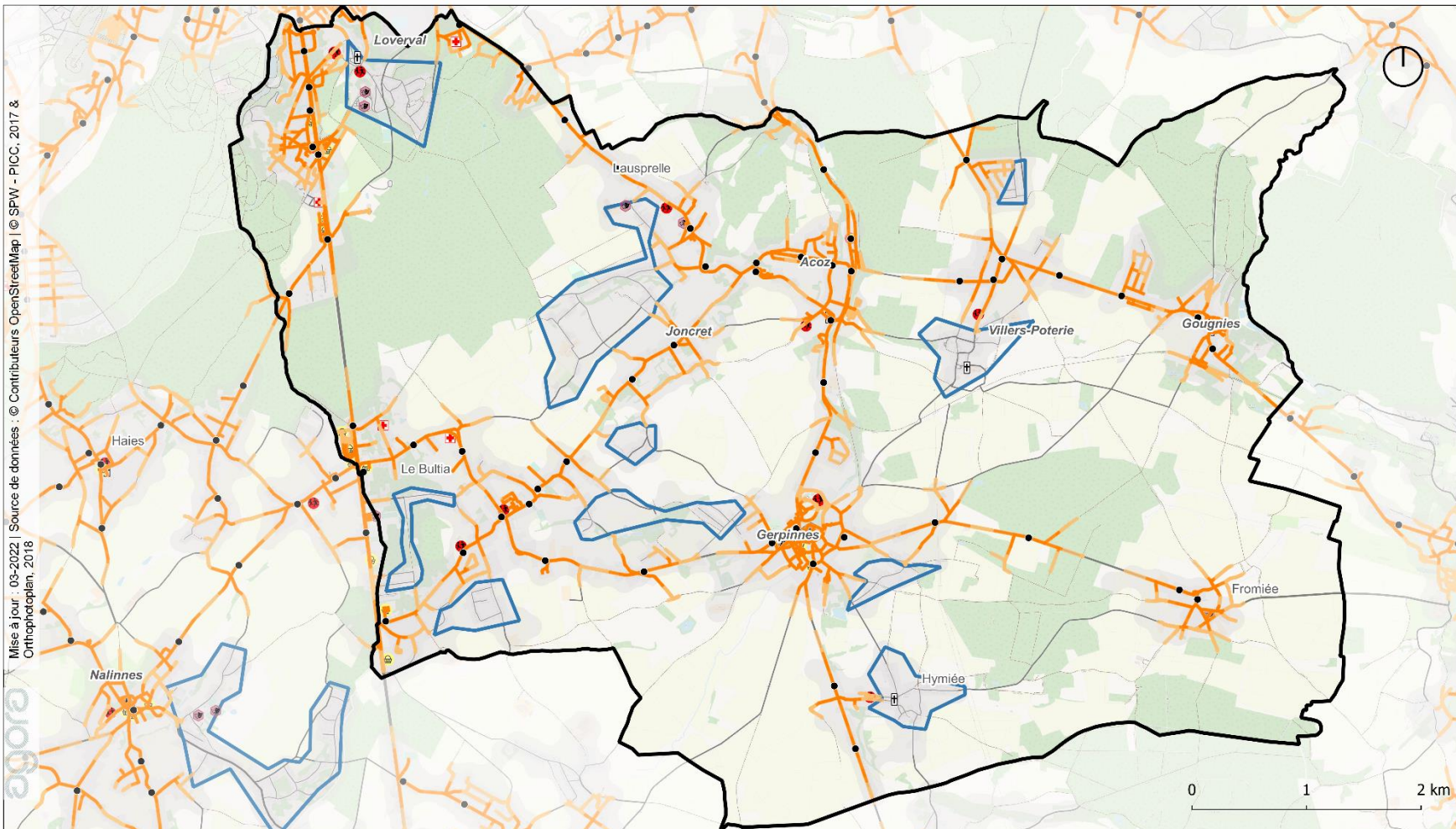
## **3.4 *TRANSPORT EN COMMUN***



- × Aucune gare à Gerpinnes. Les gares les plus proches sont celles de Jamioux ou HsH. Cependant pour des trajets vers Charleroi (principale zone d'attraction hors Gerpinnes) ce trajet n'est sûrement pas compétitif.
- × Avec son RAVeL et les régionales qui la traversent notamment, la commune possède déjà deux ou trois emplacements qui pourraient faire office de pôle multimodal (Acoz, Gerpinnes centre, N5).
- × Grande partie de la population proche d'un arrêt de bus.
- × Mais peu de lignes et mauvaise fréquence, de plus les arrêts transport en commun sont sous-équipés.
- × Majorité d'abonnements annuels pour la tranche 12-24 ans.
- × En résulte (forcément) une très mauvaise part modale du chemin de fer et une mauvaise du bus.
- × BHNS prometteur mais se terminant à Ma campagne.
- × **Enjeu = amélioration de son attractivité en réalisant des aménagements adéquats, et en adaptant le service à la demande potentielle.**
- × **Enjeu = Connexion sous forme de pôle multimodal.**

Valeur cible : atteindre 8 % la part modale des TP en développant le transport à la demande et les pôles multimodaux + BHNS + ligne express TEC vers Charleroi

# ENJEUX TRANSPORTS EN COMMUN CONCLUSION PHASE 1



Mise à jour : 03-2022 | Source de données : © Contributeurs OpenStreetMap | © SPW - P.I.C.C. 2017 & Orthophotoplan, 2018

agora

## PICM Gerpinnes Ham-sur-Heure-Nalinnes - Phase 2

Réseau TP



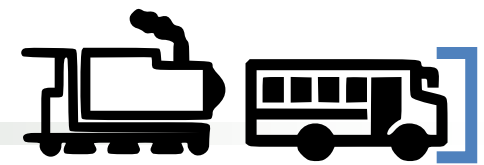
### Fond de plan

- Commune de Gerpinnes
- Agglomération
- Réseau autoroutier
- Réseau primaire et secondaire
- Réseau de liaison et collecte
- Réseau de desserte locale
- Chemin / sentier

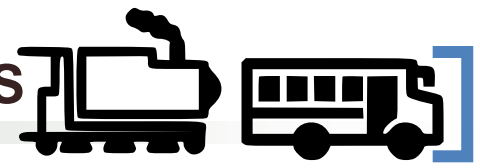
### Accessibilité

- Arrêt TEC
- Zone de desserte 300m TEC
- Zone de desserte 500m TEC
- Zone non couverte

# OBJECTIFS TRANSPORTS EN COMMUN



- ✘ Lancer un pôle multimodal à Gerpinnes (ou deux). Le connecter au réseau piéton et cyclable. Y prévoir des places de stationnement, des places pour le covoiturage, un abri qualitatif etc.
- ✘ Proposer et argumenter pour un arrêt de bus dans les zones non desservies. Faciliter le rabattement des modes actifs aux arrêts TEC.
- ✘ Identifier les arrêts de bus à aménager. Améliorer la qualité du temps d'attentes aux arrêts. Proposer des informations et du stationnement vélo. Proposer du stationnement vélo encore plus qualitatif (couvert, sécurisé) à certains arrêts clés (et pôles).
- ✘ Participer et s'investir dans les stratégies mises en place dans les bassins de mobilités (OCBM).
- ✘ Proposer des améliorations pour le rabattement et la connexion des bus vers le BHNS à Ma campagne.
- ✘ Promouvoir le transport en commun pour les déplacements domicile-travail.
- ✘ Argumenter pour prolongation BHNS jusqu'au Bultia (et au-delà, jusque Somzée, en réunissant les communes de Walcourt et Florennes).



## Indicateurs de résultats

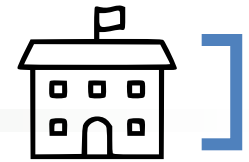
- Nombre de montées-descentes aux arrêts TEC
- Nombre d'arrêts du réseau TEC accessibles aux PMR
- Mise en place de lignes avec des bus à haut niveau de service (BHNS)
- Nombre d'appels pour du transport à la demande pour les rabattements
- Nombre d'abonnements 24-65 ans
- Nombre de Mobipôles et infrastructures adaptées (abris, bancs, horaires, ...)

## Indicateurs d'impacts

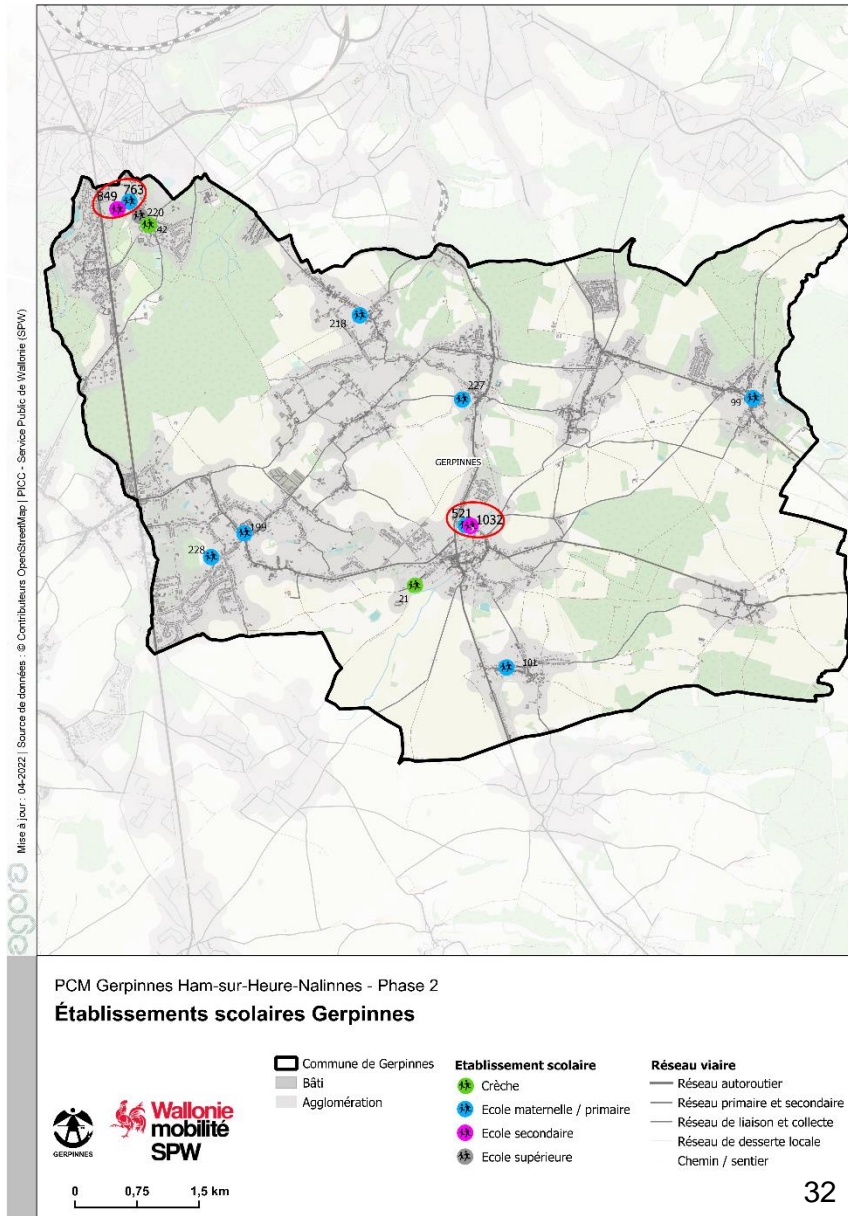
- + Report modal
- + Mobilité de base pour les non-motorisés
- + Axes routiers moins fréquentés
  
- Zones périphériques moins faciles à desservir

## **3.5 MOBILITÉ SCOLAIRE**

# ENJEUX MOBILITÉ SCOLAIRE – CONCLUSION PHASE 1

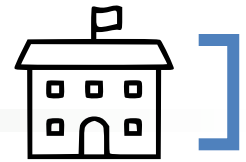


- ✗ Une douzaine d'établissements scolaire. Deux établissements de très grande taille: le collège Saint-Augustin à Gerpinnes et l'institut Notre-Dame à Loverval.
- ✗ Embouteillages et problèmes de circulation exacerbés aux abords des écoles pendant les heures d'arrivée et de sortie.
- ✗ Présence de possibilités de stationnement aux abords des écoles.
- ✗ Insécurité pour les piétons et pour les personnes à mobilité réduite (PMR).
- ✗ Manque d'aménagements cyclables.
- ✗ Présence généralisée de zone 30, mais pas toujours d'éléments ralentisseurs à proximité des établissements scolaires.
- ✗ **Enjeu = Sécuriser les abords d'écoles pour favoriser les déplacements piétons et vélos.**



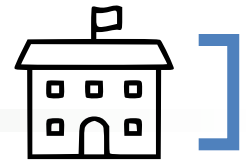


# OBJECTIFS MOBILITÉ SCOLAIRE



- × Objectiver les parts modales du déplacement domicile-école via un questionnaire à transmettre aux parents. Une analyse géographique d'accessibilité pourrait être faite avec les adresses.
- × Sensibiliser les parents et les élèves à un changement d'habitudes: ne plus déposer systématiquement les enfants devant l'entrée de l'école en voiture.
- × Promouvoir l'utilisation des modes actifs. Développer les outils de communications propres à la mobilité scolaire. Inciter le plus possible à l'usage des modes actifs (particulièrement pour écoles secondaires).
- × Développer les outils de communication propres à la mobilité scolaire.
- × Il faut des trottoirs de qualité et un réseau cyclable aménagé (le plus séparés du trafic auto possible) pour rejoindre les écoles.
- × Protéger les écoles contre le trafic de transit, les vitesses excessives, les nuisances de la voiture :
  - × Mener une réflexion sur la délimitation des zones de sécurité scolaire;
  - × Sécuriser les voiries par d'autres moyens.
- × Travailler avec les différents acteurs sur les possibilités concernant les deux grandes écoles.

Valeur cible : sans valeur indicative de départ, réduire de 15% la part modale de la voiture dans les déplacements domicile-école en partenariat avec les 2 écoles secondaires implantées à Gerpinnes



## Indicateurs de résultats

- Nombre d'emplacements vélos implantés dans l'école
- Nombre d'emplacements occupés
- Longueur de trottoirs aménagés autour des écoles
- Implantation d'une aire de Kiss and Ride
- Nombre de rues scolaires
- Nombre de classes ayant assisté au brevet cyclable
- Nombre de Pédibus organisés
- Répartition modale pour les déplacements maison/école
- Nombre de plans de déplacement scolaire

## Indicateurs d'impacts

- + Encourager la pratique du vélo pour les 10-18 ans
- + Réduction des nuisances de la voiture aux abords des écoles
- + Enfants en meilleure santé
- + Sécurisation des itinéraires d'accès et des traversées

## **3.6 STATIONNEMENT**



- × Le stationnement sauvage temporaire est incontrôlable aux entrées et sorties des grandes écoles (Loverval et Gerpinnes principalement, mais aussi à Acoz, Lausprelle et ailleurs).
- × Il manque une organisation du stationnement près des écoles. Il faut néanmoins faire attention à ne pas créer trop de places (offre) qui inciterait encore plus aux déplacements en voiture. Mettre en place un système de dépose-minute ou de rotation rapide peut alléger les difficultés.
- × Certaines voitures se garent sur les trottoirs mais la problématique est moins généralisée qu'à HsH notamment grâce à différentes mesures prises depuis le dernier PiCM.
- × Existence de deux parkings publics à Gerpinnes à  $\pm 5$  min à pied. Parking de la rue de la Gare (sud) environ 50 places. Parking église (nord) environ 90 places.
- × Manque d'infrastructures de stationnement vélo aux pôles et arrêts de bus importants.
- × **Enjeu = assurer un stationnement temporaire efficace durant les deux pics d'affluence.**



- ✗ Objectiver le remplissage des deux parkings et du parking en voirie à Gerpinnes.
- ✗ Réorganiser l'offre de stationnement proche du centre et inciter le stationnement dans les poches de stationnement. Éloigner des poches de stationnement autour des écoles afin de disperser le trafic aux heures de pointes (en parallèle avec la mobilité scolaire).
- ✗ Améliorer la lisibilité de l'espace public (signalisation, revêtement, mobilier,...) et contrôler le stationnement sur les trottoirs.
- ✗ Promouvoir les déplacements à vélo pour que ceux-ci incitent à créer du stationnement pour vélo.
- ✗ Assurer des infrastructures de stationnement vélo aux pôles et arrêts de bus importants.

Valeur cible : aménager chaque implantation communale et les arrêts de bus TEC de > 60 montées avec des racks à vélo couverts ou pas. Créer des places de parking pour co-voiturage e.a. aux 2 Mobipôles.



## Indicateurs de résultats

- Taux d'occupation des parkings centraux
- Taux d'occupation des parkings périphériques
- Nombre de PV (respect des temps de limite de stationnement)
- Nombre de vélo stationnés
- Nombre d'équipements de stationnement vélo
- Aménagement de parking de co-voiturage
- Nombre de parkings mutualisés

## Indicateurs d'impacts

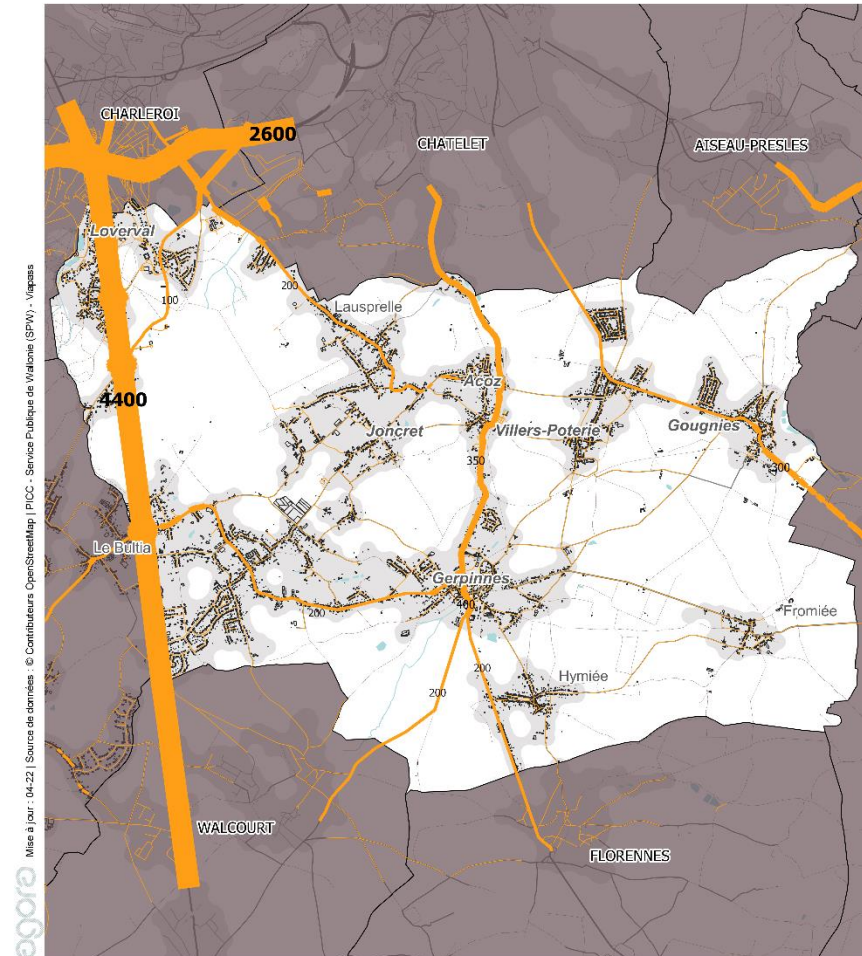
- + Satisfaction (subjective) des commerçants
- + Décongestion des voiries aux sorties d'écoles
- + Amélioration du cadre de vie
- + Cadre de vie – verdurisation de l'espace public
- + Niveau du bruit

## ***3.7 TRANSPORT DE MARCHANDISE***

# ENJEUX – CONCLUSION P1 - TRANSPORT MARCHANDISE

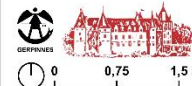


- ✗ La circulation des poids-lourds est similaire à celle des transports privés. Ainsi c'est la N5 qui concentre la majorité du trafic (4.400 par jour, dans les deux sens), avec parfois des débordements sur les axes parallèles lorsque la N5 est saturée.
- ✗ La N5 est la seule route du réseau de redevance kilométrique.
- ✗ Le centre de Gerpennes et la N975 de Gerpennes à Châtelet en passant par Acoz sont aussi relativement empruntées.
- ✗ Les autres régionales ont également de légères charges de trafic.
- ✗ Au niveau communal, la rue de la Blanche Borne est le by-pass évident pour rejoindre le R3 en cas de bouchon sur la N5.
- ✗ Potentielle circulation de véhicules de + de 5T sur la Blanche Borne malgré l'interdiction.
- ✗ Ces chiffres pourraient être actualisés.



PICM Gerpennes et Ham-sur-Heure-Nalinnes - Phase 2

Passage de poids lourds dans la commune de Gerpennes - Données Viapass 2017



Commune voisine	Réseau viaire
Cours d'eau	Réseau autoroutier
Etang	Réseau primaire et secondaire
Bâti	Réseau de liaison et collecte
Agglomération	Réseau de desserte locale
	Chemin / sentier

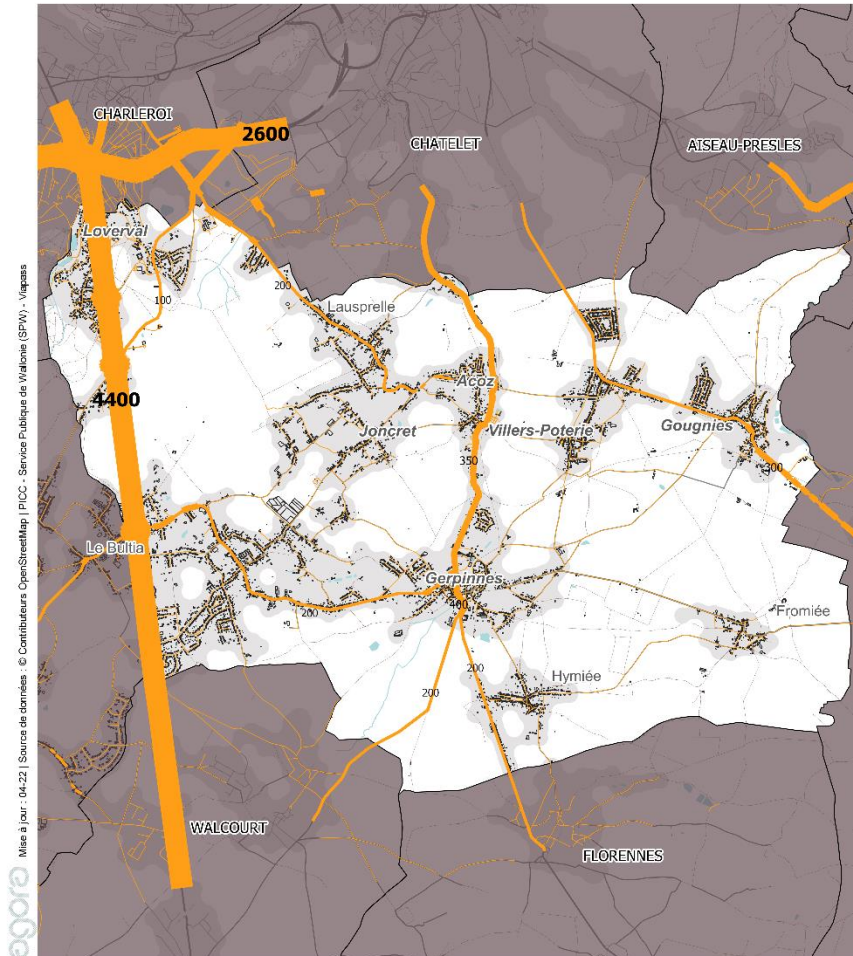
Nombre de véhicules par tronçon par jour (jour représentatif : jeudi)
0 - 60
60 - 150
150 - 300
300 - 1000
1000 - 4443



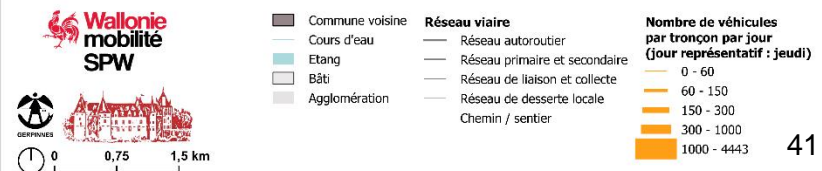
# OBJECTIF - TRANSPORT MARCHANDISE



- ✗ Suivre et participer aux réunions supra-communales et régionales (PMCM, OCBM, SPW-MI).
- ✗ Objectiver le trafic PL en dehors de la N5.
- ✗ Actualiser les chiffres.
- ✗ Dissuader, sinon gérer le trafic de fuite.



PICM Gerpinnes et Ham-sur-Heure-Nalinnes - Phase 2  
Passage de poids lourds dans la commune de Gerpinnes -  
Données Viapass 2017





## Indicateurs de résultats

- Nombre de camions en transit sur voiries communales

## Indicateurs d'impacts

- + Amélioration du cadre de vie
- + Sécurisation des voiries communales

## 3.8 *COMMUNICATION*



- × **Constats:**
- × Site internet: Il existe un onglet mobilité et Sécurité routière. Celui-ci néanmoins est assez peu fourni et pourrait être étoffé. Le PCM devrait donner l'occasion de partager quelques informations utiles.
- × Page Facebook: Une page Facebook est très active et communique régulièrement sur les sujets de mobilité. Les posts sont agrémentés de liens et de photos ce qui facilite leurs visibilité.
- × Journal communal: Un journal sort 5 à 6 fois par an. Il renseigne les citoyens sur les principales décisions prises par le conseil communal, les actualités communales, les informations utiles pour les citoyens, les services communaux, le CPAS et ses services, l'environnement, la vie associative, l'agenda communal...
  
- × Actions dans les écoles: des initiatives en faveur de la transition écologique sont menées dans la commune (offre de gourdes, alimentation saine et durable...).
  
- × Sensibilisation: Carte de liaison inter-villages à pied. Itinéraires pédestres avec temps de parcours et état du chemin. « Je pédale pour ma forme », sorties à vélo encadrées par des coachs afin de faire découvrir le plaisir du vélo.
  
- × Les habitants ne sont pas toujours au courant des différents modes de transport disponibles pour se déplacer. L'offre TEC est particulièrement compliquée à comprendre de manière globale (surtout à Gerpinnes avec des lignes sur le plan Charleroi-Hainaut et d'autres sur le réseau Namur-Luxembourg).
  
- × Les populations plus jeunes utilisent les applications de mobilité, planificateurs d'itinéraire en ligne. Les plus âgées préfèrent soit le bulletin communal, soit le site internet, soit Facebook pour certains.

La commune a un rôle à jouer dans la communication sur les nouveaux modes de déplacements si elle veut réussir la mise en place de cette intermodalité.

# OBJECTIFS COMMUNICATION



- × Communiquer sur les possibilités de mobilité dans la commune. Informer et sensibiliser la population, pour qu'elle comprenne les tenants et aboutissants de la mobilité et qu'elle puisse adapter ses déplacements en conséquence. Renforcer les liens MobilESEM et communiquer sur ses services.
- × Spécialiser le média de communication en fonction du public visé. Certains outils, comme le journal communal, doivent être pensés bien à l'avance tandis que d'autres, comme les réseaux sociaux, peuvent être très rapides à modifier. Cibler le public des enfants et adolescents.
- × Favoriser une participation active à la mobilité vers et avec le citoyen et les acteurs locaux. Favoriser l'interaction entre la population, les acteurs locaux, le bureau d'études et les autorités communales (situations problématiques, projets de sentiers, objectifs).
- × Développer un vrai service mobilité communal chargé de projets mais aussi qui joue un rôle transversal dans l'administration communale – analyse de la mobilité des projets urbanistiques.
- × Alimenter le site Internet de la Commune avec des conseils en matière de mobilité active.
- × Fournir les horaires et promouvoir des services des transports en commun.
- × Signaler l'équipement de tous les établissements publics en matière de stationnement.
- × Utiliser et promouvoir les applications digitales dédiées à la mobilité.
- × Former les enseignants et le personnel communal.
- × Continuer et développer les actions auprès du grand public, dans les écoles...
- × Développer des Pédibus et Vélobus de manière durable.



## Indicateurs de résultats

- Nombre d'appels auprès d'une centrale de mobilité
- Nombre de visites du site Internet, la page Facebook
- Autopartage : nombre d'adhérents
- Usage des parkings de co-voiturage
- Nombre d'enfants utilisant le pédibus, le vélobus

## Indicateurs d'impacts

- + Optimisation et amélioration de la performance des infrastructures
- + Réduction des impacts environnementaux (diminution de la pollution et de l'émission des gaz à effet de serre)
- + Optimisation de l'utilisation du réseau par des échanges de données en temps réel

## 3.9 *AUTRES*

# ENJEUX – CONCLUSION P1 – AUTRES



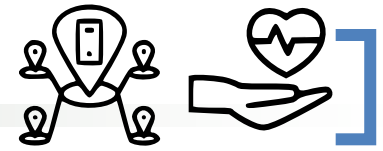
- × Partage de mobilité:
  - × Pas de Cambio.
  - × Adhésion à MobilESEM. Service collectif et alternative à moindre coût qui encourage les regroupements de passagers. Déplacements adaptés et à la demande. Chainon manquant entre modes actifs, transports en commun et voiture privée.
  - × Plusieurs emplacements réservés au covoiturage dans le centre de Gerpinnes et une volonté d'en créer à Acoz (au potentiel futur mobipôle).
  - × Systèmes d'autopartage entre particuliers existants mais sans grand succès.
  
- × Qualité de vie:
  - × Depuis une douzaine d'année, stagnation des chiffres en terme d'accident et de victime de circulation (alors que diminution générale en Belgique et en Wallonie)
  - × L'automobile prend parfois beaucoup de place dans l'espace public.
  - × Trafic de transit sur des rues résidentielles et avec écoles.
  
- × Gestion de la demande: Mobilité générée par les nouveaux projets de logement dans la commune (essentiellement privé, à Loverval, aux Flaches ou à Gerpinnes).

## COMMUNES ADHÉRENTES

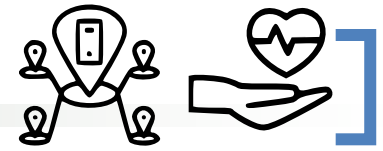


La commune doit maîtriser le caractère transversal de la mobilité dans toutes ses compétences





- × Partage de mobilité:
  - × Favoriser le covoiturage
  - × Promouvoir la création de nouveaux services de mobilité (autopartage, réparation de vélos, micro-mobilité en libre-service, etc...)
  
- × Qualité de vie:
  - × Promouvoir la création de zones 30 ou zones de rencontre afin d'améliorer le cadre de vie et la cohabitation des différents modes de transport dans les lieux centraux (places, centres, abords d'école, etc.).
  - × Réfléchir sur les limitations de vitesses et vérifier les entrées d'agglomérations.
  - × Partager plus équitablement l'espace entre les différentes fonctions et végétalisation
  - × Limiter le trafic de transit dans les rues avec école.
  
- × Gestion de la demande:
  - × Penser à la mobilité de ces futures zones que ce soit à l'échelle micro (stationnement, connexion aux réseaux, revêtement...) ou macro (comment se rendre aux différents pôles). Intégrer la future demande et viser les objectifs de FAST 2030.



Indicateurs de résultat  
Indicateurs d'impact



Ce volet étant une vision transversale des autres volets, les indicateurs cités précédemment (et particulièrement les indicateurs de communication) sont valables pour ce dernier volet.

## ***4. CONCLUSION***

# CONCLUSION

- Les grands enjeux de la commune en rapport avec le PiCM sont:
  - **Les régionales**
  - **Une population croissante mais vieillissante**
  - **Une part modale de la voiture écrasante**
  - **Les abords d'écoles**
  - **Penser multimodal**
  - **Une temporalité du PiCM en décalage avec les réflexions sur le PMCM.**
- Pour différentes thématiques, nous avons synthétisé les conclusions de la phase 1 et nous avons ensuite défini des objectifs cohérents.
- Ceux-ci se basent sur les objectifs régionaux, mais sont adaptés au contexte local de la commune.
- Cette phase permet de cadrer les pistes d'actions de la phase 3.
- Les différents objectifs vont permettre de créer des fiches actions lors de la Phase 3.

# CONCLUSION

Volet	Conclusion Phase 1	Objectif Phase 2	Fiches actions Phase 3
 <b>Volet routier</b>	N5 structurant le paysage du PICM, et encore plus la commune de Gerpinnes. N5 congestionnée et dangereuse. Flux induit et saturation sur les voies adjacentes	Transfert modal de la voiture individuelle vers autres modes	Fiche 1:
		Modérer la vitesse. Sécuriser les carrefours problématiques	Fiche 2:
		Réduire et mutualiser les entrées/sorties de commerces	Fiche 3:
	Trafic très important rue de la Blanche Borne	Possibilité de reprise par la Région ?	Fiche 4:
	Trafic de transit important sur d'autres voiries et dans des voiries de type résidentiel	Objectiver les nuisances avec la campagne de comptage pour mesurer le potentiel trafic de transit	Fiche 5:
		Eviter que le trafic supra-communal quitte la N5. Décourager le trafic sur les tronçons résidentiels et avec écoles	Fiche 6:
		Réflexions sur le principe de boucles de circulation en sens unique	
		Prévoir des aménagements dissuasifs en entrées de tronçons et voiries de type résidentiel	Fiche 7:
		Poursuite des aménagements des voiries de type résidentiel en zone 30 ou zone résidentielle 20 km/h	
		Modérer les vitesses et sécuriser les carrefours problématiques. Aménager des effets de portes, système ralentisseurs	Fiche ...
Adapter le gabarit de certaines voiries tenant compte de la hiérarchie viaire			
Ralentissement au centre de Gerpinnes	Réflexion à mener avec l'école	...	
 <b>Réseau piéton</b>	Des investissements ont été faits depuis le dernier PICM, il reste cependant encore beaucoup d'endroits peu propices aux déplacements piétons	Définir un réseau piéton structurant. Investir dans les cheminements piétons	Fiche 1:
	Dans le centre, les trottoirs sont parfois trop étroits, en mauvais état. Dans certains quartiers résidentiels les trottoirs n'existent souvent pas	Garantir un cheminement continu au moins d'un côté de la voirie	Fiche 2:
	Mauvais état, étroitesse et obstacles sur certains trottoirs	Rendre les trottoirs agréables pour encourager la marche. Dégager le stationnement des trottoirs. Sécuriser et rendre accessibles les traversées piétonnes	
	Trottoirs non adaptés aux PMR	Adapter (et penser la rénovation de) l'espace public pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR)	Fiche 3:
	Aller plus loin	Réfléchir à des espaces partagés dans le centre de Gerpinnes et à Gougnyes	Fiche 4 :

Exemple pour P3

Exemple pour P3

# CONCLUSION



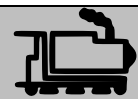
## Réseau Vélo

Début de réseau communal	Définition d'un réseau cyclable communal clair et connecté au supra-communal
Quasi absence d'aménagements cyclables	Proposition de possibles aménagements sur ce réseau communal (standard d'aménagement élevé) et priorisation
Existence de quelques parkings vélo (mais presque innoccupés)	Reflexion localisation, nombre et qualité des stationnements. Investissement dans des parkings de qualité et en quantité
Barrière physique N5, connexion compliquée avec HsHN. Difficulté de connecter Loverval à Gerpinnes (bois)	Amélioration perméabilité, sécuriser les points de passages
Faible part modale du vélo dans la commune	Mettre en place des services ou actions de sensibilisation qui encouragent la pratique du vélo. Communiquer sur les déplacements à vélo et VAE vers les communes limitrophes



## Stationnement

Stationnement sauvage temporaire aux entrées et sorties d'écoles	Objectiver le stationnement. Réorganiser l'offre proche du centre. Inciter le stationnement dans des poches dispersées
Manque de stationnement près des écoles	Étudier la possibilité de créer des places supplémentaires
Certaines voitures se garent sur les trottoirs	Améliorer la lisibilité de l'espace public et contrôler le stationnement
Deux parkings publics à Gerpinnes	Étudier les possibilités de pôles multimodaux et de parking pour l'école
Manque d'infrastructures de stationnement vélo aux pôles et arrêts de bus importants	Promouvoir les déplacements à vélo pour créer le besoin. Assurer des stationnements vélo aux pôles et gares



## Transports en commun (SNCB)




## Transports en commun (TEC)


Pas de gare à Gerpinnes. Aucune gare proche et compétitive pour les centres d'attractions gerpinnois	Peu de leviers d'actions possible à l'échelle de la commune
Pas de gare SNCB à Gerpinnes mais des possibilités de pôle multimodal pour pallier ce manque	Lancer un pôle multimodal à Gerpinnes (ou deux)
Grande partie de la population proche d'un arrêt de bus mais certaines zones restent mal desservies	Argumenter pour connecter ces zones sans desserte. Faciliter le rabattement des modes actifs aux arrêts TEC existants
Mauvaise fréquence et arrêts sous équipés	Identifier les arrêts de bus à aménager. Aménager des abris, informations et stationnement vélo. Proposer des stationnements vélo plus qualitatifs à certains arrêts clés
Majorité d'abonnements annuels pour la tranche 12-24 ans	Promouvoir le transport en commun pour les déplacements domicile-travail
BHNS sur la N5, prometteur mais se terminant à Ma Campagne	Proposer des améliorations pour le rabattement et la connexion des bus vers le BHNS à Ma campagne. Agir pour une prolongation du BHNS jusqu'au Bultia voire au-delà. Participer et s'investir dans les réunions supra-communales
Circulation des poids-lourds similaire à celle des transports privés. C'est la N5 qui concentre la majorité du trafic (seule en redevance kilométrique)	Collaborer aux travaux au niveau de l'agglomération Charleroi Métropole dans le cadre du PUM
Débordements sur les axes parallèles lorsque la N5 est saturée	Objectiver trafic PL sur les voiries communales. Limiter la circulation de poids lourds sur les axes non structurants du réseau routier
Les autres régionales (et surtout la N975) aussi empruntées. La Blanche Borne comme potentiel by-pass entre N5 et R3	Dissuader, sinon gérer le trafic de fuite
Aller plus loin	Réfléchir aux aires de livraison et de stationnement en fonction des besoins. Anticiper les besoins des parkings aux abords des zones commerciales et économiques





## Transport de Marchandises


# CONCLUSION

 <b>Mobilité scolaire</b>	Une douzaine d'établissements scolaires, 2 de très grande taille	Objectiver les parts modales du déplacement domicile-école via un questionnaire à transmettre aux parents
	Embouteillages et problèmes de circulation très marqués aux abords des écoles pendant les heures d'arrivée et de sortie. Présence de possibilités de stationnement auto aux abords des écoles	Sensibiliser les parents et les élèves à un changement d'habitudes. Promouvoir l'utilisation des modes actifs. Développer les outils de communications propres à la mobilité scolaire
	Insécurité pour les piétons et pour les personnes à mobilité réduite (PMR)	Prévoir des trottoirs de qualité (min 1,50 m) dans un rayon de 1 km
	Manque d'aménagements cyclables	Prévoir des aménagements cyclables de qualité
	Sentiment d'insécurité des usagers les plus faibles face à la voiture. Présence de zones 30, mais pas toujours d'éléments ralentisseurs	Protéger les écoles contre le trafic de transit, les vitesses excessives, les nuisances de la voiture
	Aller plus loin	Travailler avec les différents acteurs sur les possibilités concernant les deux grandes écoles

 <b>Amélioration de la qualité de vie dans les centres</b>	Stagnation d'accidents et de victimes de circulation. La géométrie de certains tronçons de voirie pourrait induire des comportements inappropriés	Promouvoir la création de zone 30/zone de rencontre. Réflexion des limitations de vitesses et vérification des entrées d'agglomérations.
	L'automobile prend parfois beaucoup de place dans l'espace public	Partage plus équitable de l'espace entre les différentes fonctions
	Trafic de transit sur des rues avec écoles	Limiter ce trafic de transit dans les rues avec école.

 <b>Services de mobilité</b>	Plusieurs parking de covoiturage. Pas de Cambio. Systèmes d'autopartage entre particuliers existants mais timides.	Analyser l'utilisation de ce covoiturage
	Adhésion à la centrale de mobilité Mobilesem	Renforcer ses liens avec Mobilesem et communiquer les services qu'ils proposent
	Aller plus loin	Promouvoir la création de nouveaux services de mobilité (autopartage, réparation de vélos, micro-mobilité en libre-service, etc...)

 <b>Communication</b>	Habitants pas toujours bien informés. Offre TEC particulièrement compliquée à comprendre	Communiquer sur les possibilités de mobilité dans la commune. Informer et sensibiliser pour permettre de comprendre les tenants et aboutissants de la mobilité
		Communiquer sur les services de Mobilesem
	En fonction de l'âge les personnes n'utilisent pas les mêmes médiums de communication	Spécialiser le media de communication en fonction du public visé
	Le site de la commune a un onglet mobilité, mais il pourrait être étoffé	Alimenter l'onglet mobilité
	La commune possède une page Facebook. Celle-ci communique très régulièrement	Y concentrer les informations court terme
	Journal communal qui sort 5 à 6 fois par an	Créer une rubrique mobilité permanente
	Affichage public	Y concentrer les informations long terme (et obligatoires)
Aller plus loin	Favoriser une participation active à la mobilité, renforcer le service mobilité communal, promouvoir des services des transports en commun... Former les enseignants et le personnel communal, continuer les actions auprès du grand public, développer pédibus et vélobus...	

 <b>Gestion de la demande</b>	Mobilité générée par les nouveaux projets de logement dans l'ouest de la commune.	Penser à la mobilité de ces futures zones. Intégrer la future demande et viser les objectifs de fast 2030.
--	---	--