



## Introduction

La Commune de Gerpinnes, en association avec la Commune de Ham-sur-Heure-Nalinnes, la Région wallonne, et ses partenaires locaux, souhaite améliorer les conditions de déplacement et la sécurité de l'ensemble des habitants et visiteurs de la commune, tout en encourageant l'usage des modes de transport durables.

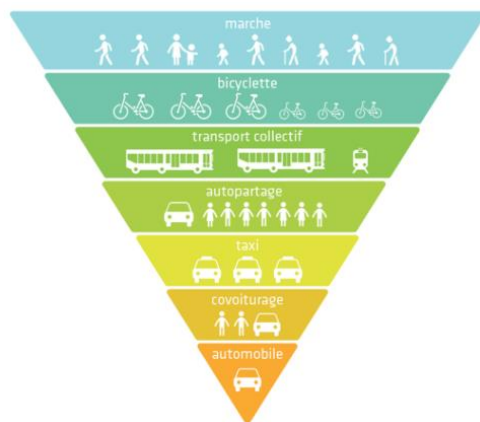
Elle a ainsi commandé l'étude d'un Plan interCommunal de Mobilité avec la Commune de Ham-sur-Heure-Nalinnes car elles subissent toutes deux les inconvénients de la saturation de la N5.

Les première et deuxième phases du Plan Communal de Mobilité établissent le diagnostic de la mobilité d'aujourd'hui et les enjeux de la mobilité de demain.

### Qu'est-ce qu'un plan communal de Mobilité - PCM?

Subventionnée par la Région wallonne, cette étude sert à établir un plan stratégique d'orientation proposant des leviers et des outils à une commune qui souhaite adapter sa mobilité aux besoins de demain : plus de fluidité, plus de sécurité, plus de tranquillité dans les noyaux d'habitat et sur ses axes routiers.

Ce plan offre dès lors des solutions à court et moyen termes (3-5-10 ans) pour des problèmes locaux à l'échelle d'une commune.



## Plan interCommunal de Mobilité – phases 1 et 2 Commune de Gerpinnes

Une étude supracommunale englobant le Grand Charleroi – 30 communes et couvrant le sud jusque Couvin est parallèlement en cours pour analyser les enjeux supracommunaux, e.a. le problème des axes structurants comme la N5 et la rue de la Blanche Borne. C'est donc le PMCM – Plan de Mobilité de Charleroi Métropole qui va analyser de manière supracommunale les problèmes de la N5.

Le présent PiCM va, lui, proposer des outils, leviers et solutions spécifiques aux problèmes communaux sur son réseau de voiries mais aussi ses trottoirs, ses arrêts de bus, ses quartiers résidentiels, ses abords des écoles, ses places publiques,...

Ces deux études sont donc complémentaires !

Le PiCM dresse un diagnostic de la mobilité actuelle sur les 2 communes. C'est la phase 1 du plan. Ensuite avec chaque Commune et les partenaires (SPW-MI, TEC, Police, IC, associations de cyclistes, de piétons, de défenseurs des PMR, ...) sont établis les enjeux et objectifs spécifiques à poursuivre pour les 10 ans à venir. C'est la phase 2.

A cette étape du processus, une information doit être assurée auprès de la population. S'ensuit la phase 3 qui déterminera les actions pour atteindre les objectifs fixés.

### Qu'allez-vous trouver dans le diagnostic ?

Les contextes géographique et socio-économique sont analysés avec les statistiques disponibles.

Chaque mode de déplacement est objectivé par des comptages, observations, recueil de fréquentation, reportage photo, ...



## Plan interCommunal de Mobilité – phases 1 et 2 Commune de Gerpinnes

et sécuriser les enfants. La majorité des enfants fait moins de 2 km pour se rendre dans une école primaire.

[Le diagnostic est consultable en ligne sur le site de la Commune](#)

### Quels sont les enjeux et objectifs qui en découlent ?

Promouvoir les modes actifs en alternative à la voiture

#### En faveur des piétons

- ✗ Continuer à rénover et à améliorer les cheminements piétons en intégrant les PMR ;
- ✗ Garantir un cheminement continu au moins d'un côté de la voirie ;
- ✗ Sécuriser et rendre accessibles les traversées piétonnes ;
- ✗ Promouvoir les itinéraires de marche de loisir et adapter certains tronçons pour les déplacements quotidiens ;
- ✗ Relier les cheminements piétons aux arrêts de transports en commun et aux pôles générateurs de déplacements ainsi qu'au(x) RAVEl(s)

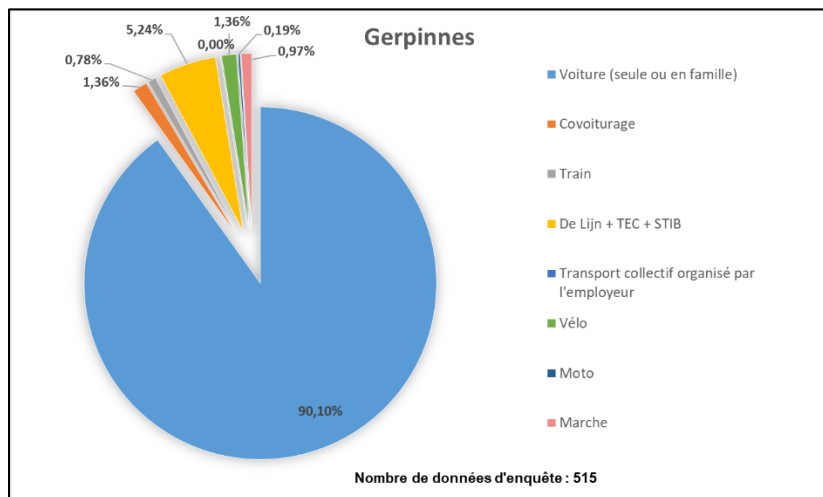
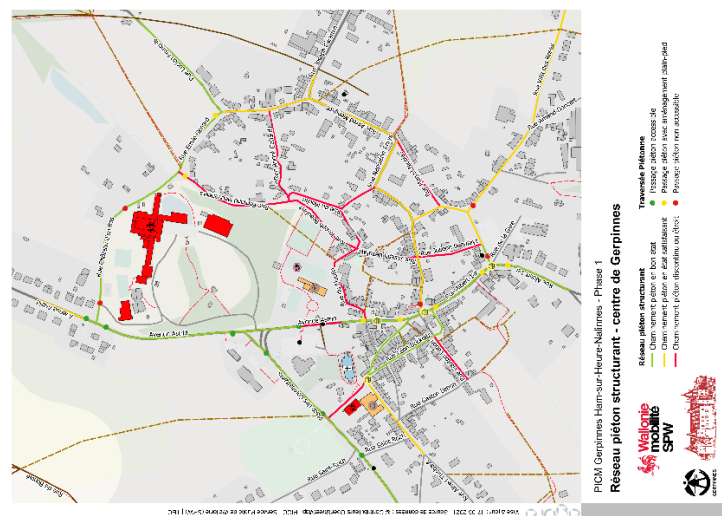


Figure 1 - extrait diagnostic - pp34

Une analyse du territoire communal est effectuée et les différents lieux générateurs de déplacements sont identifiés. Les cheminements piétons et l'état des trottoirs, le réseau actuel et projeté des cyclistes au quotidien et de loisirs, l'offre et la demande des transports en commun, la problématique du trafic voiture dans certaines rues, le stationnement, le trafic marchandises, ... sont toutes des thématiques étudiées en co-construction avec les services communaux et un comité technique d'accompagnement.

L'étude aborde l'état des nouveaux services de mobilité tels que le covoiturage et ses parkings adaptés, la communication sur les différents services existants, la multimodalité des différents modes de transport et la création de futurs Mobipôles (lieux de concentration de différents modes de déplacement : train+bus+voiture+vélo+piéton, voitures+vélo+piéton, ...) pour accueillir tous les usagers, la mobilité scolaire vers les principales écoles pour favoriser les déplacements des modes actifs ( marche et vélo)



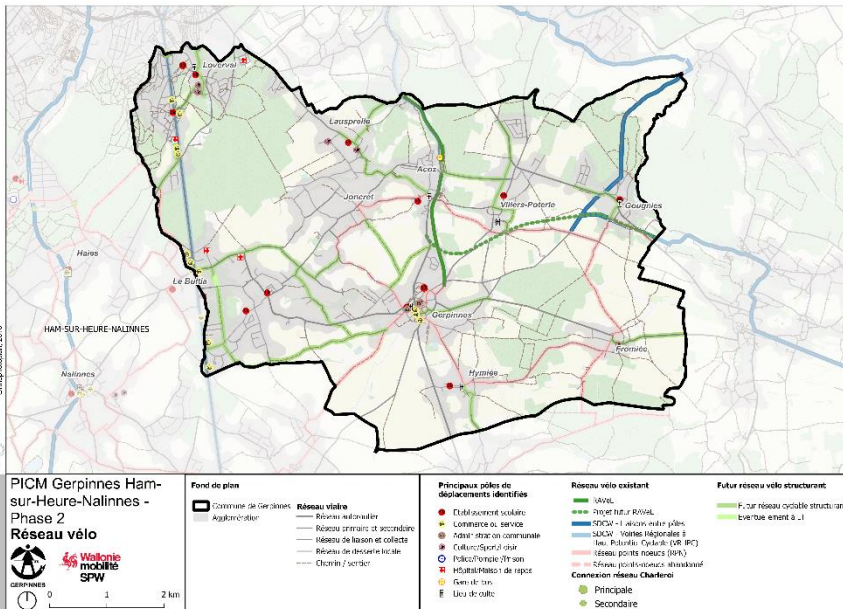


# Plan interCommunal de Mobilité – phases 1 et 2

## Commune de Gerpinnes

### En faveur des cyclistes

- ✗ Aménager le réseau structurant préétabli ;
- ✗ Favoriser l'usage quotidien du vélo pour les déplacements intra communaux et vers les communes limitrophes (vers Charleroi via leur réseau cyclable à venir, Thuin et Gerpinnes qui offrent des RAVeL ;
- ✗ Créer du stationnement vélo aux arrêts de bus et aux pôles importants ;
- ✗ Informer et sensibiliser à la pratique du vélo au quotidien (GRACQ).



### Concernant les bus

- ✗ Améliorer l'accessibilité des arrêts de bus et la signalisation de ces derniers ;
- ✗ Organiser le réseau bus dans l'optique de rabattre les usagers vers la(es) ligne(s) Express ou la ligne BHNS sur la N5 afin de désengorger les routes en vue d'une intermodalité attractive ;
- ✗ Améliorer la qualité d'accueil et d'intermodalité des arrêts de bus (stationnements vélo, quais accessibles PMR, abris, signalétique) ;
- ✗ Participer aux réunions stratégiques de la coordination des acteurs des bassins de mobilité. (OCBM)

### Gérer et prévoir l'évolution de la mobilité relative à l'encombrement de la N5

- ✗ Eviter le trafic de fuite en dissuadant les voitures de traverser les quartiers résidentiels de Gerpinnes ;
- ✗ Aménager des effets de portes, système ralentisseurs tel que coussin berlinois, chicanes, radars, zone 30 km/h
- ✗ Analyser le principe de boucles de circulation en sens unique entre lotissements résidentiels pour n'y accepter que le trafic de desserte ;

### Gérer le trafic routier

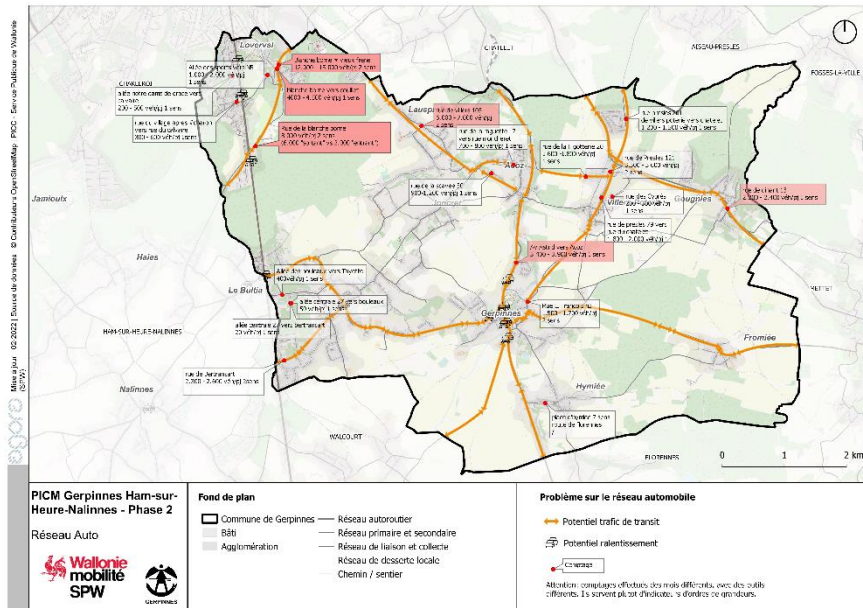
- ✗ Modérer la vitesse et sécuriser les carrefours problématiques : rue de Moncheret, # rue Moncheret-rue de la Raguette, # rue de Châtelet-rue de Presles, par exemple ;
- ✗ Prévoir des aménagements dissuasifs en entrées de tronçons et voiries de type résidentiel : abords écoles St Augustin, IND de Loverval (esquisses) ;
- ✗ Limiter le trafic sur les tronçons : rue de Flaches, rue Moncheret

### Optimiser l'offre en transports en commun



## Plan interCommunal de Mobilité – phases 1 et 2 Commune de Gerpinnes

- ✗ Aménager les voiries résidentielles en zone 30 ou de rencontre : 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 Ecoles ;
- ✗ Adapter le gabarit de certaines voiries : échange rue Blanche Borne avec rue de Biesme



### Gérer le stationnement pour une meilleure qualité de l'espace public

- ✗ Diminuer la pression du stationnement dans les centres en augmentant la rotation et en libérant de l'espace pour les piétons et le séjour → info, sensibilisation, végétalisation, zone bleue + contrôles ;
- ✗ Inciter au stationnement dans les poches proches des centres → signalisation + aménagements des cheminements piétons ;
- ✗ Réorganiser le stationnement aux abords des écoles + informer ;
- ✗ Améliorer la lisibilité de l'espace public (signalisation, revêtement, mobilier etc.) ;



### Maitriser le trafic de marchandises

- ✗ Des comptages enregistrent des transporteurs en transit qui évitent les embouteillages de la N5 → dissuader ces chauffeurs ;
- ✗ Canaliser le trafic marchandises sur les voies de transit adaptées en concertation avec les communes limitrophes et le gestionnaire des voiries régionales.



## **Plan interCommunal de Mobilité – phases 1 et 2**

### **Commune de Gerpinnes**

#### Réduire l'usage de la voiture dans la mobilité scolaire

- ✗ Sensibiliser les parents et élèves à un changement de comportement essentiellement pour les 2 écoles secondaires ;
- ✗ Améliorer l'accessibilité pour les modes doux aux abords des écoles (trottoirs sécurisés de 1,5m dans un rayon de 1km minimum) ;
- ✗ Protéger les écoles contre le trafic de transit, les excès de vitesses et autres nuisances liées à la voiture ;
- ✗ Installer des stationnements vélo.

#### Service de mobilité

- ✗ Aménager des parkings de co-voiturage ;
- ✗ Maintenir une centrale de mobilité locale regroupant et informant sur les différentes formes de mobilité disponibles (service à la demande) ;
- ✗ Adhérer à une centrale de mobilité exerçant sur un territoire plus étendu (PUM Charleroi Métropole) – promotion du site Charleroi Métropole ;

- ✗ Sensibiliser à l'autopartage et co-voiturage ;
- ✗ Renforcer le service Mobilité de la Commune dans son rôle de communication et sensibilisation (articles dans le journal communal, sur le site Internet, organisation de campagnes et actions de sensibilisation à une mobilité alternative).

#### **Et après**

Le Bureau d'Etude va établir avec la Commune et le comité technique une série d'actions pour donner à Gerpinnes les outils et les leviers permettant de mener à bien sa politique de mobilité pour les 10 ans à venir. Ce sera la phase 3.

Ces 3 phases du Plan Communal de Mobilité seront alors soumises à enquête publique. Une information sera assurée auprès de la population pour récolter ses remarques.

Par la suite, le rapport sera amendé et soumis à l'approbation du Conseil Communal.

Pour l'instant, il est possible de consulter les rapports des phases 1 et 2 via le lien :

<http://www.gerpennes.be>