

PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITÉ

Ham-sur-Heure-Nalinnes –
Gerpennes

COMMUNE DE GERPINNES (ACTUALISATION)

PHASE 3 : PLAN D' ACTIONS
RAPPORT FINAL AVANT ENQUÊTE
PUBLIQUE

21 MARS 2023

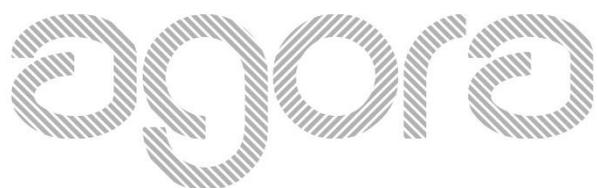


egora

Version	Date	Description	Réf. interne	Directeur de projet	Chef de projet
01	01/12/2022	Phase 3 Rapport Intermédiaire	4547_Rapport_Phase3	Paul PLAK	Brigitte LORIDAN
02	06/03/2023	Phase 3 rapport final avant enquête publique	4547_Rapport Phase3_2023-03-03.docx	Paul PLAK	Brigitte LORIDAN

Ont participé à la rédaction de ce document :

- **Paul Plak** – Administrateur – Directeur de Projets
- **Brigitte Loridan** – Cheffe de Projets
- **Louis De Grady** – Chargé de Projets
- **Maxime Gabriel** – Chargé de Projets



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

TABLE DES MATIÈRES

Liste des Figures	4
Glossaire	7
Introduction	11
La phase 3 : Le plan d'actions	12
Fiche action 01 : Réseau piéton structurant	19
Fiche action 02 : Réseau cyclable structurant	29
Fiche action 03 : Signalisation réseau piéton et cyclable	48
Fiche action 04 : Stationnement vélo	58
Fiche action 05 : Promotion des transports en commun	69
Fiche action 06 : Mobilité scolaire	85
Fiche action 07 : Sensibilisation et promotion à une mobilité alternative	101
Fiche action 08 : Réseau routier, hiérarchie viaire, voitures privées	112
Fiche action 09 : Gestion de la politique de stationnement	127
Fiche action 10 : Aménagement de zones apaisées et sécurisation de carrefours	139
Fiche action 11 : Développement territorial	158
Fiche action 12 : Services de mobilité – Offre et demande – Information au citoyen	165
Tableau de synthèse des actions à mener	174
Annexes	179

Réflexions relatives à la rue de la Blanche Borne	179
Constat	179
Piste d'amélioration :	180
Conséquence	182
Evaluation des différents plans de de circulation	183

LISTE DES FIGURES

Figure 1: Passage piéton correct, mais sans aides PMR - rue de Villers à Lausprelle	22
Figure 2: Efforts de trottoirs avec oreilles dans les noyaux tel qu'aux Flaches	22
Figure 3 : Relevé des tronçons piétons structurants - source : Commune + Agora	23
Figure 4 : Relevé des tronçons piétons structurants - source : Commune + Agora	24
Figure 5 : Extrait cartes des liaisons intervillages - 2011 - source : commune de Gerpinnes	24
Figure 6 : État des trottoirs Gerpinnes-centre - 2022 - source : Agora	25
Figure 7: Caméra Telraam - source : site Telraam	30
Figure 8 : Carte réseau cyclable structurant avec distance vélo entre pôles - source : Agora	33
Figure 9 : Aménagement conseillé du réseau projeté - source : agora	34
Figure 10: Tableau des aménagements à programmer - source : Agora	38
Figure 11 : carte réseau cyclable remaniée version 02 - source: agora	40
Figure 12 : Esquisse traversée réseau cyclable # rue du Sondage - rue A. Bodson - source : Agora.	41
Figure 13 : Esquisse traversée réseau cyclable # rue du Bultia – rue Basse des Pauvres - source : Agora	42
Figure 14: Marquage au sol actuel rue de la Scavée - source : Google StreetView	43
Figure 15 : Esquisse d'intégration des vélos dans la rue de la Scavée à Acoz - source : Agora	43
Figure 16: Passerelle le long du ring E429 à Hal - source : Google StreetView	44
Figure 17 : Goulette vélo intégrable à plateforme piétonne - source : Google	45
Figure 18. Signaux de direction pour itinéraires conseillés à catégories déterminées d'utilisateurs - source : code de la route	51
Figure 19. Panneaux pour signalisation cyclable en Wallonie - panneau complet (gauche) et panneau simplifié (droite) - source : La signalisation cyclable en Wallonie	53
Figure 20 : Cartes réseau piéton structurant à aménager ou entretenir en priorité - source : Agora	54
Figure 21 : Carte signalisation vélo - source : Agora	55
Figure 22: Pince roue et U inversé à section rectangulaire – source : Bruxelles Environnement	60
Figure 23: Type de box vélo sécurisé en voirie résidentielle pour location - source : Google	61
Figure 24. Tableau reprenant les options envisageables lors de conception de places de stationnement vélo - source : CeMathèque n°46	62
Figure 25 : Modèle de box vélo sécurisé connecté - source : Google	63
Figure 26 : Superposition densité d'habitat, niveau de service TEC et zone d'influence du BHNS sur le réseau existant - source : Agora	73
Figure 27: Extrait plan SPW-MI 2021 - source : https://bhnscharleroi.be/	74
Figure 28 : Schéma de rabattements cyclables vers axes lignes de bus - source : Agora	75
Figure 29 : Aménagement arrêt conforme - source : Guide Bonnes Pratiques TEC-2015	76
Figure 30 : Plan aménagement arrêt conforme – source : Guide bonnes pratiques TEC-2015	76
Figure 31: Nombre de montées par arrêt - source : phase 1 PiCM Agora	77
Figure 32: Déplacement de l'arrêt d'Hymiée – source : Agora	79
Figure 33: Itinéraire pour se rendre actuellement à l'arrêt de bus d'Hymiée - source : Google StreetView	79

Figure 34 : Aménagement arrêt de bus au pied rue du Morialet à Hymiée - source : Agora	79
Figure 35 : Parking de co-voiturage - extrait de la carte du SPW-MI – 08-2022 https://mobilite.wallonie.be/	81
Figure 36 : Carte Mobipôle Acoz - source : Agora	81
Figure 37 : Carte Mobipôle de Gerpinnes-centre - source : Agora	82
Figure 38: Établissements scolaires à Gerpinnes - source : Agora	87
Figure 39 : Carte situation mobilité autour du collège St Augustin et enjeux – source : Agora	90
Figure 40 : # face au Collège - source : commune	91
Figure 41 :# rue Albert 1er - rue de Florennes - source : commune	91
Figure 42 : # Albert1er - rue Florennes - version 2 – source : commune	91
Figure 43 : # rue Histace - rue de la Gare - source : commune	91
Figure 44 : Schéma des potentialités de déplacements par modes – source : Agora.....	93
Figure 45 : Carte situation mobilité autour IND de Loverval – source : Agora.....	94
Figure 46 : Aménagements de la place M. Brasseur - source : Agora	95
Figure 47 : Emplacement d'un Kiss and Ride - source : Agora et Google	96
Figure 48 : Schéma des potentialités de déplacements par modes – source : Agora.....	96
Figure 49 : Extrait plan de secteur – source : WalOnMap	97
Figure 50 : Esquisse d'aménagement d'apaisement des noyaux villageois - source : Agora	98
Figure 51 : Extrait carte réseau cyclable structurant projeté - source : Agora	98
Figure 52 : Exemple certificat délivré en cas de réussite du brevet du cycliste - source : ProVélo	106
Figure 53 : Enfants se rendent à l'école avec le système du pédibus	107
Figure 54 : Exemple d'itinéraires de pédibus - source : école Saint-Joseph Malonne – Namur	107
Figure 55 : Rue scolaire – source : Extrait Sécurothèque.....	109
Figure 56 : Exemple de graphiques de comptage Telraam	114
Figure 57 : Carte de la hiérarchie du réseau de voirie projeté - source : Agora	115
Figure 58 : 3 étapes des réflexion autour de la hiérarchie viaire de la rue de la Blanche Borne.....	117
Figure 59 : Problèmes sur le réseau automobile - source : Agora et Commune Gerpinnes	118
Figure 60 : Carte limitation vitesses existantes et proposées - source : Agora	119
Figure 61 : Carte hiérarchie viaire et proposition alternative trafic autour N5 - V1 - source : Agora ..	120
Figure 62 : Carte hiérarchie viaire et proposition alternative trafic autour N5 - V2 - source : Agora ..	120
Figure 63 : Carte hiérarchie viaire et proposition alternative trafic autour N5 - V3 - source : Agora ..	121
Figure 64 : Carte hiérarchie viaire et proposition alternative trafic autour N5 - V4 - source : Agora ..	121
Figure 65 : plan pour permis aménagement rond-point Bertransart approuvé - source : SPW.....	122
Figure 66: Coupe type de répartition modale sur la voirie - source : Agora avec Streetmix.....	123
Figure 67 : Esquisse piste cyclo-piétonne # rue Bultia – rue Basse des Pauvres- source : Agora	124
Figure 68 : Rond-point Couillet – source : Extrait WalOnMap avec cadastre.....	125
Figure 69 : Gauche - Emprise bande bus rond-point Couillet pour fluidifier la circulation - source : Agora. Droite - SPW.....	125
Figure 70 : Extrait BHNS dossier de demande de PU - source : https://bhnscharleroi.be/	126
Figure 71 : Nombre d'emplacement voiture par logement – source : Extrait CeMathèque n° 21	131
Figure 72: Délimitation de la zone bleue - source : Agora	134
Figure 73 : Esquisse de réorganisation du stationnement et des trottoirs avenue Reine Astrid	135
Figure 74 : Potence pour les PL renforçant la signalisation - source : montage Agora	144
Figure 75 : Aménagement d'espace public Villers-Poterie - source : Agora.....	146
Figure 76 : Aménagement voirie abords d'école. Zones limitées à 30 et 20 km/h. Intégration avec zone de rencontre autour de l'église : source Agora et Commune de Gerpinnes	147
Figure 77 : Amélioration abords arrêt de bus au pied de Hymiée - source : Agora	149
Figure 78 : Problèmes de mobilité Gougnyes – périmètre mis en zone de rencontre - source : Agora	150
Figure 79 : Aménagements pour sécuriser traversée modes actifs Gougnyes - source : Agora	151
Figure 80 : Centre de Gerpinnes situation actuelle - source : Google StreetView.....	152

Figure 81 : Montage esquisse stationnement centre – source : Agora et AVP PCDR commune	153
Figure 82 : Dispositif caméras ANPR – source : extrait CeMathèque n° 54	154
Figure 83 : Informations et services centrale de mobilité MobilESEM – source : site MobilESEM	169
Figure 84 : Carte co-voiturage, seul parking de l'Eglise repris - source : Mobilité.wallonie.be	170
Figure 85: Comptages effectués dans le cadre du PUM	179
Figure 86 : Hypothèse de schéma de circulation à la Blanche Borne	180
Figure 87 : Hypothèses de liaison modifiée à la Blanche Borne	180
Figure 88 : 3 versions de sens unique en fonction des carrefours - source : agora	181

GLOSSAIRE

Liste des abréviations et termes employés :

ANPR	Automatic Number Plate Recognition. Caméra destinée à identifier les plaques d'immatriculation de véhicules utilisées pour des radars tronçons, traversée de zone limitée, ...
AOT	Autorité Organisatrice de Transport. Organe régional qui encadre l'OTW.
AWSR	Agence Wallonne de Sécurité Routière.
Autopartage	Initiative communautaire permettant une utilisation partagée d'une flotte de véhicules (mise en libre-service) par différents usagers à tour de rôle.
BCS	Bande Cyclable Suggérée. Revêtement différencié permettant de mettre en évidence et attirer l'attention sur un espace où le cycliste est invité à circuler sur la chaussée sans pour autant lui être exclusivement réservé, à l'inverse d'une piste cyclable.
BHNS	Bus à Haut Niveau de Service. Réseau de bus disposant d'aménagements spécifiques et de fréquences élevées permettant un transport compétitif d'un nombre élevé de passager.
Car-sharing	Organisation de partage d'un parc de voitures par une association de souscripteurs.
CCATM	Commission consultative Communale d'Aménagement du Territoire et de Mobilité.
CeM	Conseiller en Mobilité. Il est un relais, un lien entre les acteurs concernés par la problématique de la mobilité (responsables politiques, services techniques, associations, usagers...) au sein d'une commune, d'une administration ou d'un autre organisme.
Chronobus	Lignes de bus structurantes qui, par rapport aux lignes «classiques», présentent de forts enjeux d'amélioration de régularité, de temps de parcours et de confort des usagers.
CLM	Centrale de Mobilité locale et régionale – décret en cours.
CoDT	Code du Développement Territorial.
Congestion	État qui permet d'évaluer l'encombrement d'une voirie. Une voirie est dite « congestionnée » lorsque son niveau d'utilisation avoisine les 80% de sa capacité.
Covoiturage	Utilisation par plusieurs automobilistes d'une seule voiture pour effectuer ensemble le même trajet.
CRR	Centre de Recherches Routières.
Espace partagé	Zone de rencontre ou zone résidentielle, telle que définie dans une circulaire du 13 mai 2011 en Wallonie.
EVP (trafic)	Équivalent Véhicule Privé/Particulier. Équivalence de véhicules prenant en compte la gêne engendrée par l'encombrement des différentes catégories de véhicules par l'application de coefficients. Il traduit le volume occupé par un véhicule qui n'est pas un véhicule personnel en véhicule personnel et permet d'évaluer la capacité de circulation des voiries : <ul style="list-style-type: none"> • 1 camion ou 1 bus = 2 voire 3 evp; • 1 voiture + caravane = 2 evp; • 1 vélo/scooter/trottinette = 0.5 evp;
EVP/h	Équivalent véhicule privé par heure (unité usuelle d'intensité de la circulation).
EVP/j	Équivalent véhicule privé par jour (unité usuelle d'intensité de la circulation).
EMSR	Éducation Mobilité Sécurité Routière.

FAST 2030	Fluidité, Accessibilité, Sécurité/Santé et Transfert modal. Vision stratégique d'aménagement pour 2030 promue par le gouvernement wallon veillant à favoriser la Fluidité, Accessibilité, Sécurité/Santé et le Transfert modal et par la même occasion réduire l'encombrement des routes.
FCD	Floating Car Data. Données issues des systèmes embarqués des véhicules permettant de recueillir des informations utiles pour la connaissance et la gestion du trafic comme la localisation, la vitesse et le sens de déplacement.
FEDER	Fonds Européen de Développement Régional.
FMD	Floating Mobile Data. Données issues des réseaux des opérateurs de téléphonie mobile et permettant de recueillir des informations utiles pour la connaissance et la gestion du trafic comme la localisation, la vitesse et le sens de déplacement.
GCU	Guide Communal d'Urbanisme.
GRU	Guide Régional d'Urbanisme.
HPM	Heure de Pointe du Matin.
HPS	Heure de Pointe du Soir.
HR Rail	Employeur de l'ensemble du personnel de la SNCB et d'Infrabel.
Infrabel	Gestionnaire de l'infrastructure de l'ensemble du réseau ferré belge (>< SNCB & HR-Rail).
ITS	Système de Transport Intelligent (Intelligent Transport System).
MaaS	Mobility As A Service : concept reposant sur le principe de faire de la mobilité un service complet et intégré, en proposant par exemple tous les modes de transport, publics comme privés, via une application client unique (logique d'abonnement «forfaitaire»).
Mobipôle	Lieux, des « hubs », où convergeront différentes offres et infrastructures de mobilité.
Mobipoint	Point urbain de multimodalité, sans transport public structurant (gare, ligne de bus structurante) sur le site, mais dont les solutions de mobilité locale permettent de rallier le mobipôle à proximité.
Motilité	Aptitude à effectuer des mouvements spontanés ou réactionnels, constituant l'un des caractères du vivant à toutes les échelles d'observation
OTW	Organe de Transport de Wallonie.
OCBM	Organe de Consultation des Bassins de Mobilité.
PAE	Pôle d'Activité Economique correspond aux espaces aménagés et équipés pour accueillir des activités économiques
P+R	Park & Ride : parking relais, de transit, ou de délestage.
PCDN	Plan Communal de Développement de la Nature.
PCDR	Programme Communal de Développement Rural.
PCM	Plan Communal de Mobilité.
PCS	Piste Cyclable en Site Propre.
PCS	Plan de Cohésion Social.
PICC	Projet Informatique de Cartographie Continue. Le PICC est la référence cartographique numérique en 3D de la Wallonie. On y retrouve tous les éléments identifiables du paysage wallon selon leurs coordonnées x,y,z, avec une précision inférieure à 25 cm.
PICM	Plan inter Communal de Mobilité.
PDE	Plan de Déplacements d'Entreprise.
PDS	Plan de Déplacements Scolaires.
PEM	Pôle d'Echanges Multimodaux.
PIMACI	Plan d'Investissement Mobilité Active Communal et Intermodalité.

PIWACY	Plan d'Investissement Wallonie Cyclable.
PL	Poids Lourds.
PLM	Plan Local de Mobilité.
Plan de secteur	Outil réglementaire d'aménagement du territoire et d'urbanisme régional wallon.
PMR	Une Personne à Mobilité Réduite inclut l'ensemble des personnes qui éprouvent des difficultés à se déplacer, de manière provisoire ou permanente. Il s'agit de toutes les personnes souffrant d'un handicap physique, sensoriel ou intellectuel, mais aussi les personnes de petite taille comme les enfants, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes transportant des bagages lourds ou colis et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette). Ce large panel de cas représente 30% de la population.
PMZA	Plan de Mobilité pour les Zones d'Activités Economiques.
PPM	Plan Provincial de Mobilité.
PRM	Plan Régional de Mobilité.
PUM	Plan Urbain de Mobilité.
RAVeL	Réseau autonome des voies lentes. Initiative de la Région wallonne, qui vise à réaliser un réseau d'itinéraires réservés aux piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite et aux cavaliers.
Report modal	Transfert d'usage d'un moyen de déplacements à un autre, par exemple un utilisateur de la voiture choisit de recourir à la marche et/ou aux transports en commun.
RER	Réseau Express Régional de la SNCB.
Rotation	Nombre de véhicules stationnés sur un même emplacement pendant une période déterminée (en général le taux de rotation est calculé par journée).
Saturation	État qui désigne une utilisation qui avoisine ou dépasse la capacité d'écoulement de trafic d'une voirie.
SDC	Schéma de Développement Communal.
SDT	Schéma de Développement Territorial.
SNCB	Société Nationale des Chemins de fer Belges. Société gestionnaire du matériel roulant, du personnel de train et de la circulation ferroviaire (>< Infrabel & HR Rail).
SPW-MI	Service Public Wallonie – Mobilité & Infrastructure.
STOP	<p>Stappers – Trappers – Openbaar Vervoer – Privé Vervoer. Hiérarchisation des différents modes de transport dans l'ordre d'importance et de priorité accordée suivant :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. marcheurs (Stappers) ; 2. cyclistes (Trappers) et utilisateurs de la micromobilité active (trottinettes, skateboard, rollers, monoroues...); 3. transports publics (Openbaar Vervoer) et les transports privés collectifs (taxi, voitures partagées, covoiturage) ; 4. transports privés individuels (Privé Vervoer). <p>Il a fait l'objet d'un décret wallon en 2022.</p>

Stationnement	<p>Parcage de véhicule pour une période d'inactivité de celui-ci :</p> <ul style="list-style-type: none"> • courte durée : moins de 2h • moyenne durée : de 2 à 4h • longue durée : 4h et +
SIG	Système d'Information Géographique.
SUL	Sens Unique Limité. Voie en sens interdit pour les véhicules à moteurs (sauf éventuellement cyclomoteurs de classe A et speed-pedelecs) mais pas pour les cyclistes. Permet d'éviter aux cyclistes d'éviter les détours pénalisants.
TC	Transports en Commun - ce sont des transports collectifs (transport d'un grand nombre de personne en même temps comme le bus, tram, métro, train.) ils peuvent être publics ou privés
TEC	Transport En Commun - société exploitante des bus en Région wallonne.
TP	Transports Publics. s'oppose au transport privé. Ces transports sont gérés par une structure publique (état, collectivité locale, entreprise publique) et exclut tout caractère commercial.
VAE	Vélo à Assistance Électrique.
VP	Véhicule Privé / Particulier.
Viapass	Prélèvement kilométrique pour les poids lourds (+3.5T) sur les axes routiers principaux belges.
VIAS	(anc. IBSR) Centre d'expertise belge de premier plan, avec pour objectif d'améliorer la sécurité routière, la mobilité et la sécurité en général.
VICOM	Vitesse Commerciale : vocable employé dans le cadre de l'amélioration des services de transport en commun, notamment dans le cadre de la réduction des temps de parcours pour améliorer la position concurrentielle des transports en commun.
ZACC	Zone d'Aménagement Communal Concerté.
ZAE	Zone d'Activité Economique. correspond aux espaces affectés à l'activité économique dans les plans d'aménagement alors que les parcs d'activité économique

Sources définitions : agora, Wikipédia (fr.wikipedia.org), documentation du Portail de la mobilité en Wallonie (mobilite.wallonie.be)

INTRODUCTION

La mobilité est une matière complexe et transversale impactant la qualité de vie, l'aménagement du territoire, le développement économique, l'environnement, le réchauffement climatique, etc. Elle est au cœur des préoccupations d'aujourd'hui. Souhaitant des solutions rapides, depuis 2-3 ans la Région wallonne développe d'importants moyens pour promouvoir la mobilité alternative, que sont la marche et le vélo.

Le Plan Communal de Mobilité (PCM) est donc un outil stratégique et d'orientation qui permet en un seul document de rassembler tous les paramètres à prendre en compte pour réussir le développement territorial communal, d'ici 10 ans.

Le PiCM de Gerpinnes, démarré en février 2021 est une actualisation du précédent PiCM. Celui-ci répond aux enjeux imposés entretemps (STOP, FAST 2030). Il doit aboutir à un document de planification de la mobilité à l'échelle du territoire avec des objectifs actuels d'amélioration de l'accessibilité, de la mobilité, de la sécurité routière et du cadre de vie.

L'étude s'est déroulée en 3 phases :

Phase 1 : État des lieux et diagnostic

- Présentation en octobre 2021

Phase 2 : Enjeux et objectifs

Avec

- Présentation au Comité technique le 24 mai 2022
- Diffusion d'une synthèse non technique à la population : juin 2022
- Présentation au Conseil Communal du 6 septembre 2022

Phase 3 : Plan d'actions

Avec

- Présentation au Comité technique décembre 2022
- Présentation au Collège Communal janvier 2023
- Présentation à la CCATM (à venir).

- ➔ **Le présent rapport est celui de la phase 3 : le plan d'actions.**
- ➔ **Ce rapport comme les phases 1 et 2 sera soumis à enquête publique.**

LA PHASE 3 : LE PLAN D' ACTIONS

Le plan d'actions est le point d'un nouveau départ d'une dynamique déjà en place. Cette dynamique doit rester permanente dans l'organisation et l'évaluation de la politique suivie en matière de mobilité sur le territoire de Gerpinnes.

S'inspirant largement des éléments répertoriés lors de la phase 1 de diagnostic et en se basant sur les objectifs définis en phase 2, ce document présente l'ensemble des principales mesures de gestion de la mobilité. Les propositions de la phase 3 résultent également des réflexions émises pendant des réunions de travail du Comité technique regroupant des représentants de divers organismes (Communes de Gerpinnes et Ham-sur-Heure-Nalinnes, le PMCM-Charleroi, SPW-MI, TEC, Zone de Police, Atingo, GRACQ, Tous-à-Pied, ...).

Il s'agit donc d'un renouvellement du plan stratégique. Les phases d'exécutions doivent passer par les procédures habituelles : marché de service pour désigner un bureau d'étude si nécessité, marché de travaux pour exécuter les aménagements conseillés, audit de mobilité pour les aménagements envisagés sur les axes régionaux...

La phase 3 se présente sous la forme de fiches actions déclinant des généralités en guise de cadre et des spécificités relatives pouvant être utilisées pour résoudre ou améliorer les problèmes préalablement identifiés sur le terrain.

À ce titre, les esquisses proposées sont des recommandations d'adaptation de l'espace public à une mobilité privilégiant le déplacement des modes actifs. Elles ne sont donc pas des plans d'exécution.

À la demande de la Commune, nous avons encadré les actions rapides à réaliser. Toutefois chaque action doit s'envisager dans une vision intermodale déclinée de manière transversale au travers de toutes les thématiques de mobilité ci-développées.

Ici, Agora attire l'attention sur les volets sensibilisation, formation et communication. En effet, la Commune doit jouer un rôle actif dans l'éducation, l'aide aux changements de comportement au travers d'actions grand public, mais également au niveau des écoles, des acteurs économiques tels que les commerçants sans oublier son propre personnel administratif.

RAPPEL DES ENJEUX DÉFINIS EN PHASE 2 ET DES OBJECTIFS POURSUIVIS

La stratégie proposée vise à répondre de manière cohérente et complémentaire aux 6 plus grands enjeux de la mobilité, déterminés pour le territoire de Gerpinnes :

1. Promouvoir les modes actifs en tant qu'alternatives à l'usage de la voiture ;
2. Augmenter la part modale en transports en commun, en l'occurrence les bus TEC : aménagements, promotion, adaptations au futur BHNS ;
3. Améliorer la circulation routière en termes de trafic pour une meilleure qualité du cadre de vie en liaison avec le trafic de fuite de la N5 : zone partagée, limitation de vitesse ;
4. Fournir à la Commune des outils pour développer la mobilité scolaire e.a. des 2 sites (Notre Dame de Loverval et St Augustin) ;
5. Objectiver le transport de marchandises de transit et endiguer le trafic de fuite des Poids Lourds
6. Créer des pôles multimodaux et gérer le stationnement ;

Les enjeux ont été déclinés sous forme **d'objectifs généraux**, lesquels doivent dicter les préceptes de tous les nouveaux projets d'aménagement sur la commune. Ils sont applicables à toutes les échelles géographiques : celle de la rue, du quartier, du centre de la commune et du territoire impacté en dehors de Gerpinnes par les déplacements générés par celle-ci.

Viennent ensuite des **objectifs de mobilité**, qui peuvent bien entendu se recouper, tant la mobilité est un système dans lequel tous les modes sont interdépendants et les problématiques transversales :

- Circulation piétonne
- Circulation vélo
- Réseau de transports en commun
- Réseau routier
- Stationnement
- Mobilité scolaire
- Transport de marchandises
- Amélioration de la qualité de vie dans le centre
- Services de mobilité

Les enjeux supracommunaux sont évidemment respectés :

- le principe STOP,
- la vision FAST 2030,
- mais aussi le PMCM de Charleroi qui est en cours,
- ainsi que les projets de réseau cyclable et du BHNS.

Volet	Conclusion Phase 1	Objectif Phase 2	Fiches actions Phase 3
 Réseau piéton	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: réseau structurant établi entre pôles d'attraction majeurs avec état de la situation actuelle pour aider à concentrer les investissements sur les tronçons prioritaires Fiche 7 : sensibilisation et promotion à une mobilité alternative
	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 3: signalisation pour inviter le piéton à se déplacer au quotidien : parking excentré longue durée, Mobipôles, accès au RAVeL, liaisons intervillages
	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	Fiche 1 : aménagement des traversées piétonnes
	Trottoirs non adaptés aux PMR	Adapter (et penser la rénovation de) l'espace public pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR)	Fiche 10 : amélioration cadre de vie des centres et quartiers résidentiels
	Aller plus loin	Réfléchir à des espaces partagés dans le centre de Gerpinnes et à Gougnyes	Fiche 10 : amélioration cadre de vie des centres et quartiers résidentiels
 Réseau Vélo	Début de réseau communal	Définition d'un réseau cyclable communal clair et connecté au supra-communal	Fiche 2 : réseau cyclable structurant établi entre pôles d'attraction majeurs avec suggestions d'aménagement pour aider à concentrer les investissements sur les tronçons majeurs
	Quasi absence d'aménagements cyclables	Proposition de possibles aménagements sur ce réseau communal (standard d'aménagement élevé) et priorisation	Fiche 4 : stationnement vélo
	Existence de quelques parkings vélo (mais presque innoccupés)	Reflexion localisation, nombre et qualité des stationnements. Investissement dans des parkings de qualité et en quantité	Fiche 10 : amélioration cadre de vie des centres et quartiers résidentiels
	Barrière physique N5, connexion compliquée avec HsHN. Difficulté de connecter Loverval à Gerpinnes (bois)	Amélioration perméabilité, sécuriser les points de passages	Fiches 12 : Service Mobilité et Information au citoyen
	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	

 Transports en commun (SNCB)	<p>Pas de gare à Gerpinnes. Aucune gare proche et compétitive pour les centres d'attractions gerpinnois</p>	<p>Peu de leviers d'actions possible à l'échelle de la commune</p>	<p>Fiche 5 : renforcer l'équipement de la gare de Châtelet</p>
 Transports en commun (TEC)	<p>Pas de gare SNCB à Gerpinnes mais des possibilités de pôle multimodal pour pallier ce manque</p>	<p>Lancer un pôle multimodal à Gerpinnes (ou deux)</p>	<p>Fiche 5 : intermodalité - Pôle multimodaux PIMACI</p>
<p>Grande partie de la population proche d'un arrêt de bus mais certaines zones restent mal desservies</p>	<p>Argumenter pour connecter ces zones sans desserte. Faciliter le rabattement des modes actifs aux arrêts TEC existants</p>	<p>Fiches 2 et 5 : réseau structurant cyclable, arrêts de bus et mobipôles</p>	
<p>Mauvaise fréquence et arrêts sous équipés</p>	<p>Identifier les arrêts de bus à aménager. Aménager des abris, informations et stationnement vélo. Proposer des stationnements vélo plus qualitatifs à certains arrêts clés</p>	<p>Fiche 5 : liste des arrêts à équiper d'abris et arceaux vélo</p>	
<p>Majorité d'abonnements annuels pour la tranche 12-24 ans</p>	<p>Promouvoir le transport en commun pour les déplacements domicile-travail</p>	<p>Fiche 5 : créer de la demande pour renforcer l'offre : participer à la promotion des TC</p>	
<p>BHNS sur la N5, prometteur mais se terminant à Ma Campagne</p>	<p>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 Bultivoire au-delà. Participer et s'investir dans les réunions supra-communales</p>	<p>Fiche 5 : renforcer les lignes de bus pour desservir le BHNS au niveau de l'OCBM Fiche 6 : mobilité scolaire Fiche 7 : sensibilisation à la mobilité alternative Fiche 12 : adhérer au PMCM au niveau de la métropole en cours d'élaboration</p>	

 Volet routier	<p>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</p>	<p>Transfert modal de la voiture individuelle vers autres modes Modérer la vitesse. Sécuriser les carrefours problématiques Réduire et mutualiser les entrées/sorties de commerces</p>	<p>Fiche 8 : Réseau routier - hiérarchie viaire - transport par voitures privées Fiche 8 : avec les travaux du BHNS, les accès aux commerces seront revus en fonction de la bande réservée au BNHS</p>
<p>Trafic très important rue de la Blanche Borne</p>	<p>Possibilité de reprise par la Région ?</p>	<p>Fiche 8 : Réseau routier - hiérarchie viaire - transport par voitures privées</p>	
<p>Trafic de transit important sur d'autres voiries et dans des voiries de type résidentiel</p>	<p>Objectiver les nuisances avec la campagne de comptage pour mesurer le potentiel trafic de transit Eviter que le trafic supra-communal quitte la N5. Décourager le trafic sur les tronçons résidentiels et avec écoles Réflexions sur le principe de boucles de circulation en sens unique Prévoir des aménagements dissuasifs en entrées de tronçons et voiries de type résidentiel 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 Adapter le gabarit de certaines voiries tenant compte de la hiérarchie viaire</p>	<p>Fiche 8 : Réseau routier - hiérarchie viaire - transport par voitures privées Fiche 8 : jeux de voies à circulation limitée aménagées (trottoirs traversants, signalisation revue dans son ensemble) boucles de sens uniques Fiche 10 : amélioration cadre de vie dans les centres et quartiers résidentiels Fiche 10 : amélioration cadre de vie des centres et quartiers résidentiels</p>	
<p>Ralentissement au centre de Gerpinnes</p>	<p>Réflexion à mener avec l'école</p>	<p>Fiche 10 : amélioration cadre de vie des centres et quartiers résidentiels Fiche 6 : sensibilisation mobilité scolaire</p>	

 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	Fiches 5, 6, 7, 9 et 10
	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	Etudier 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	
 Mobilité scolaire	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	Fiche 6
	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	

 Transport de Marchandises	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	fiches action 2- 10 - 12
	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	fiches action 2- 10 - 12
	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	fiches action 2- 10 - 12
 Communication	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	Fiches 12 : Service Mobilité et Information au citoyen
		Communiquer sur les services de Mobilesem	Fiches 12 : Service Mobilité et Information au citoyen
	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	Fiches 12 : Service Mobilité et Information au citoyen
	Le site de la commune a un onglet mobilité, mais il pourrait être étoffé	Alimenter l'onglet mobilité	Fiches 12 : Service Mobilité et Information au citoyen
	La commune possède une page Facebook. Celle-ci communique très régulièrement	Y concentrer les informations court terme	Fiches 12 : Service Mobilité et Information au citoyen
	Journal communal qui sort 5 à 6 fois par an	Créer une rubrique mobilité permanente	Fiches 12 : Service Mobilité et Information au citoyen
	Affichage public	Y concentrer les informations long terme (et obligatoires)	Fiches 12 : Service Mobilité et Information au citoyen
	Aller plus loin	Favoriser une participation active à la mobilité, renforcer le service mobilité communal, promouvoir des services des transports en commun...	Fiches 12 : Service Mobilité et Information au citoyen
	Former les enseignants et le personnel communal, continuer les actions auprès du grand public, développer pédibus et vélobus...	Fiches 12 : Service Mobilité et Information au citoyen	
 Amélioration de la qualité de vie dans les centres	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.	Fiche 10 : amélioration cadre de vie des centres et quartiers résidentiels
	L'automobile prend parfois beaucoup de place dans l'espace public	Partage plus équitable de l'espace entre les différentes fonctions	Fiches 6 et 10
	Trafic de transit sur des rues avec écoles	Limiter ce trafic de transit dans les rues avec école.	Fiche 10 : amélioration cadre de vie des centres et quartiers résidentiels
 Services de mobilité	Plusieurs parking de covoiturage. Pas de Cambio. Systèmes d'autopartage entre particuliers existants mais timides.	Analyser l'utilisation de ce covoiturage	Fiches 12 : Service Mobilité et Information au citoyen
	Adhésion à la centrale de mobilité Mobilesem	Renforcer ses liens avec Mobilesem et communiquer les services qu'ils proposent	Fiches 12 : Service Mobilité et Information au citoyen
	Aller plus loin	Promouvoir la création de nouveaux services de mobilité (autopartage, réparation de vélos, micro-mobilité en libre-service, etc...)	Fiches 12 : Service Mobilité et Information au citoyen
 Gestion de la demande	Mobilité générée par les nouveaux projets de logement dans l'ouest de la commune.	Penser à la mobilité de ces futurs zones. Intégrer la future demande et viser les objectifs de fast 2030.	Fiche 11 : développement territorial



Depuis l'approbation du contenu de ce tableau évolutif, agora a réorganisé les fiches pour qu'elles soient plus lisibles.

Douze fiches actions sont donc établies. Ces dernières sont mises à jour et classées par thème. Elles sont illustrées à l'aide de cartes issues du diagnostic, mais aussi d'esquisses et de montages stratégiques d'une nouvelle mobilité.

Le tableau de bord quant à lui, reprendra la temporalité de chaque action détaillée au chapitre des Actions concrètes à mettre en œuvre.

La priorité est difficile à établir définitivement pour les 10 années à venir car les communes sont fort sollicitées par des appels à projets, des droits de tirage, des concours, des actions FEDER, etc. Ceux-ci par leurs exigences, cassent parfois une suite logique de mises en œuvre des projets établis sur une si longue période. Cependant ils offrent des opportunités de réalisation qui ne sont peut-être pas identifiées aujourd'hui, et qu'il est évidemment bienvenu de valoriser.

Pour maîtriser le processus de mise en œuvre, il est conseillé de consulter le PCM pour établir tous les 3 ans, les Plans d'Investissements Communaux, et surtout analyser chaque action proposée et/ou réalisée au travers d'une vue transversale développée tout au long de ce rapport.

La Commune peut dès lors s'écarter de son Plan Communal de Mobilité en justifiant son non-respect si les lieux (autre tronçon retenu), le mode d'aménagement ou écart par rapport à une esquisse d'intention figurant dans les fiches actions devaient être modifiés pour réaliser les travaux retenus dans la phase exécution.

FICHE ACTION 01 : RÉSEAU PIÉTON STRUCTURANT

CONTEXTE ET OBJECTIFS

La qualité des cheminements et des espaces de séjour piétons nécessite une attention particulière, le marcheur étant très mobile, vulnérable et sensible à l'ambiance.

L'objectif est de développer cette qualité des espaces, en assurant une continuité en ce qui concerne les cheminements et en les adaptant progressivement pour les personnes à mobilité réduite (PMR), soit 30 % des piétons (source : <http://mobilite.wallonie.be/>).

Pour aménager des espaces de qualité, certains critères doivent être respectés : le bon choix des matériaux, la meilleure façon de garantir l'accessibilité à tous les usagers et la sécurisation par rapport aux traversées piétonnes. On se référera aux conseils prodigués dans la CeMathèque et la Sécurothèque pour les normes.

Gerpinnes est constitué d'un noyau plus dense formant le centre de la commune et plusieurs hameaux plus villageois dont la distance entre eux est telle qu'elle est difficilement franchissable à pied. On va donc privilégier les liaisons piétonnes dans chaque noyau d'habitat pour relier les pôles d'attraction générateurs de déplacement court.

En général les trottoirs sont de qualité, parfois trop étroits (< 1,50 m), ce qui est lié à la configuration de la voirie dans les anciens noyaux d'habitat.

On essaiera alors de mettre toute la voirie en espace partagé, ce qui confère généralement un caractère plus apaisé de l'espace public.

Il est difficile d'établir un programme à long terme, tant des opportunités se présentent : un appel à projets, un projet immobilier avec des charges d'urbanisme, etc.

Toutefois, la fiche conseille de concentrer les efforts communaux sur les tronçons cartographiés (les deux cartes des réseaux piétons structurants).

ACTIONS TRANSVERSALES

Fiche 02 : réseau cyclable structurant
Fiche 03 : signalisation des réseaux piéton et cyclable
Fiche 06 : mobilité scolaire
Fiche 09 : politique de stationnement

TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ

Préoccupation constante à intégrer, en fonction des opportunités : charges d'urbanisme, plan des trottoirs, PIMACI, Se concentrer sur le réseau structurant prioritaire.



ACTEURS

Commune de Gerpinnes
Atingo
Tous à pied
SPW pour les voiries régionales
TEC pour les quais des arrêts bus
Arrondissement de Charleroi Métropole dans le cadre du PMCM

FINANCEMENT

SPW-MI : subsides PIC et PIMACI
SPW - Pouvoirs locaux SPW
FEDER : revitalisation urbaine : zéro carbone
RAVeL programme 2021-2027 (calista)-RAVeL
Fondation Roi Baudoin
PCDR dans les villages (espace public)
Charges d'urbanisme
Sécurité routière : abords d'école
TEC : quai
Province : appels à projets
SPGE

ESTIMATION BUDGÉTAIRE

Variable suivant le type de revêtement ou les travaux d'égouttage.

€ → €€€ : voir tableau de bord

INDICATEURS DE RÉSULTAT¹

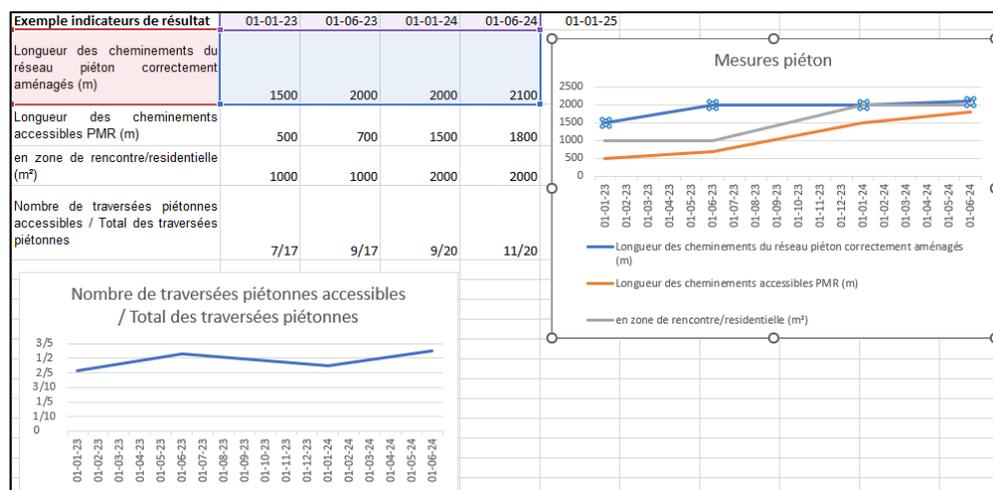
- Longueur des cheminements accessibles PMR
- Longueur des cheminements du réseau piéton correctement aménagés y compris zone de rencontre
- Nombre de traversées piétonnes accessibles / total des traversées piétonnes
- Nombre de piétons sur l'axe X/jour
- Nombre des traversées piétonnes aux arrêts bus si > 3.000 véh. / jour
- Nombre de voiries équipées au moins d'un côté
- Nombre de victimes piétonnes, de la route
- Nombre d'arrêts de bus équipés PMR

IMPACTS

- +
- Sécurisation et continuité des cheminements piétons
- Accessibilité PMR
- Accessibilité aux arrêts TEC
-
- Une récupération de l'espace parfois au dépend d'autres modes de transport (mais qui est nécessaire).

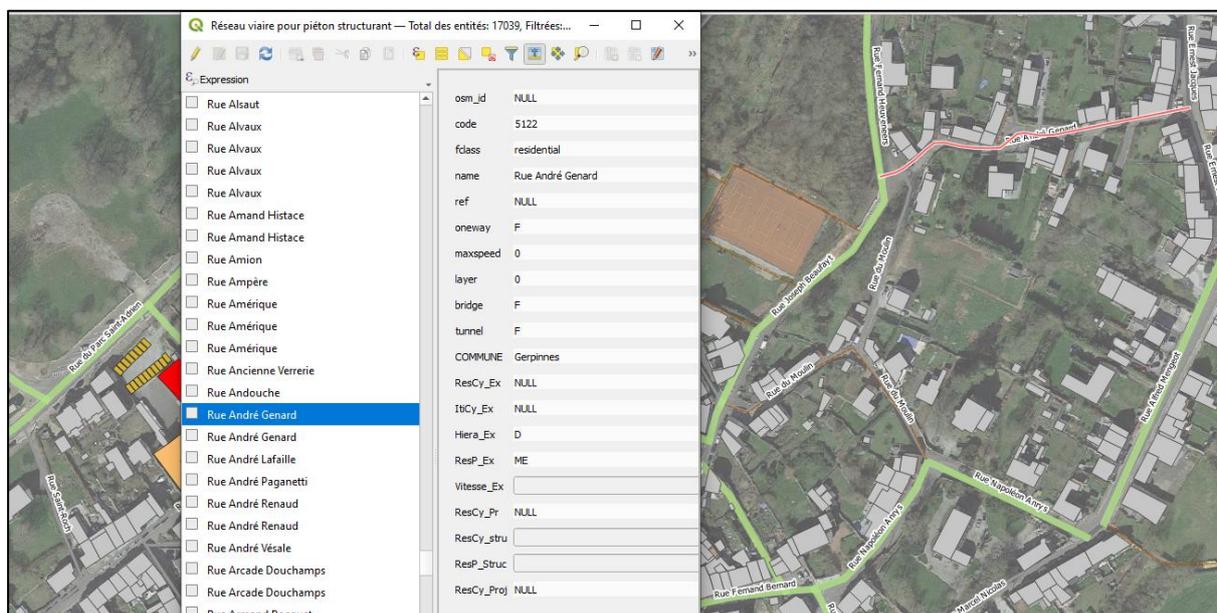
EXEMPLE D'INTÉGRATION DE RÉSULTAT DANS UN TABLEUR EXCEL

Ces indicateurs peuvent être encodés dans un Excel ou alors dans un logiciel de cartographie (SIG). Gerpinnes possède déjà les connaissances et les outils nécessaires pour intégrer ces indicateurs dans son outil de cartographie en ligne. L'encodage de ces résultats peuvent prendre du temps, mais sont une réelle plus-value sur le long terme pour comprendre et monitorer l'évolution de sa commune.

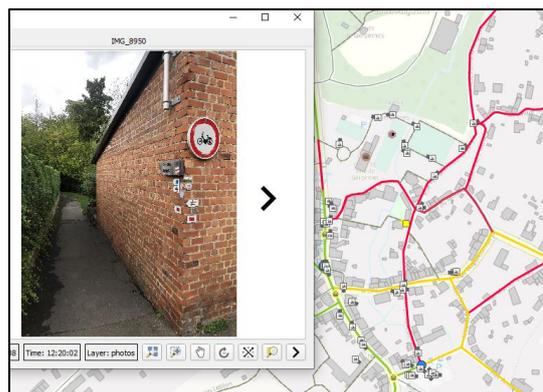


¹ La commune choisira les indicateurs qui lui semblent les plus pertinents et surtout chiffrables. On part du principe que le diagnostic a déjà chiffré pas mal de paramètres issus des données officielles, e.a. le report modal issus des statistiques du SPF. Même si certains indicateurs sont anciens – 2011 – 2014, ils sont toujours une bonne base à reproduire.

EXEMPLE D'INTÉGRATION DE RÉSULTAT DANS UN SIG (QGIS)



Chaque tronçon peut être sélectionné (ci-dessus la rue André Genard) et on peut noter s'il est en réseau structurant, s'il dispose de trottoirs en bon état, si des travaux sont prévus, la vitesse qui y est autorisée, etc. L'intégration à un logiciel de cartographie permet aussi de calculer en un clic la longueur du tronçon ce qui permet d'estimer plus précisément l'étendue (et le coût) des travaux. Il permet aussi de géolocaliser facilement les photos d'un terrain (même si la précision dépend des outils et du matériel utilisés).



MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

À Gerpinnes, l'ensemble des trottoirs situés dans les noyaux d'habitat est relativement correct bien que ne répondant pas aux normes PMR. Beaucoup sont occupés par du stationnement présentant autant d'obstacles à la marche surtout pour les PMR, qui constituent 30 % des piétons. Il y a un réel effort fait grâce aux recommandations de l'ancien PiCM.



Figure 1: Passage piéton correct, mais sans aides PMR -
rue de Villers à Lausprelle



Figure 2: Efforts de trottoirs avec oreilles dans les noyaux tel
qu'aux Flaches

Pour favoriser la marche (principe STOP et FAST 2030) au quotidien, il faut se concentrer sur les abords d'école où l'apprentissage des déplacements de demain par nos enfants est fondamental. De bons trottoirs aux abords des écoles motivent les parents à stationner plus loin et accompagner à pied l'enfant sur les derniers mètres - Voir fiche action n°06.

La largeur de 1m50 ne peut pas toujours être respectée ; il faut alors qu'au moins un des deux trottoirs le soit avec un passage piéton reliant les 2 axes si la voirie connaît plus de 3.000 Evp. /jour. Est toléré une largeur de 1m20 à hauteur d'un obstacle qui ne peut dépasser 50cm de long. Les subsides du SPW (PIMACI) sont octroyés uniquement si cette largeur est respectée.

Si la commune compte refaire des trottoirs, elle doit songer à refaire les traversées piétonnes en abaissant les bordures et en installant le dispositif de guidance.

Là où les automobilistes ont pris l'habitude de stationner à cheval sur le trottoir (sans que cela soit la situation prescrite par les signaux), une bordure droite, relativement haute (10-15 cm), dissuadera la plupart des usagers. Marquer au sol les emplacements de stationnement sur la chaussée et faire respecter la vitesse, remettra la voiture à sa place sur la chaussée et le piéton, à la sienne, sur le trottoir.

Aussi des campagnes de verbalisation pour mauvais stationnement sont recommandées. Il faut changer les habitudes des gens !

Voir fiche action n°09.

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES EN AMÉNAGEMENT OU DISPOSITION COMMUNALE

Le réseau piéton structurant stratégique a été établi dans 7 noyaux d'habitat (réseau en vert sur les cartes). Il est conseillé à la commune de concentrer ses efforts budgétaires sur les tronçons ci-établis, outre les opportunités liées à des appels à projets spécifiques ou des charges d'urbanisme liées à un projet immobilier dans le cadre de la délivrance d'un permis d'urbanisme (CoDT).

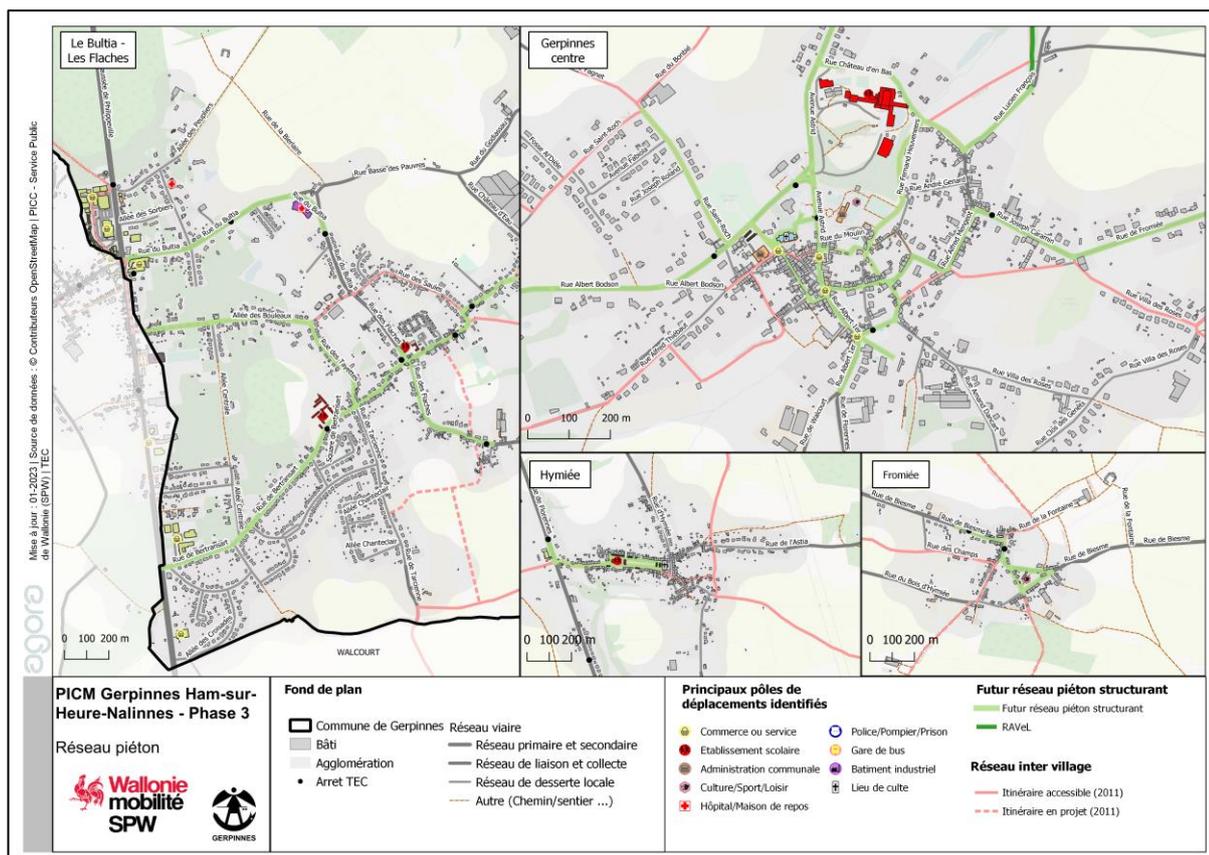


Figure 3 : Relevé des tronçons piétons structurants - source : Commune + Agora

Depuis la définition de ce réseau structurant lors de la phase 2 et des ateliers quelques petits rajouts ont été faits : l'allée des Cygnes (pour relier le centre aquatique), l'allée Saint-Hubert vers Charleroi, la rue de la Raguette à Acoz, la rue Saint-Martin jusqu'au RAVeL et la rue Albert Bodson. Aucun tronçon n'a été retiré.

En dehors de ces réseaux piétons structurants à l'intérieur des villages, la Commune a travaillé, entre 2005 et 2011, avec le GAL ESEM sur l'établissement d'un réseau intervillages. Ces rues, cheminements et venelles sont moins utilisés dans les déplacements du quotidien (vu l'état des sentiers et leur longueur), mais ils restent très utiles aux piétons. Il faut les entretenir, les mettre en valeur et les baliser. Ce sont les tronçons marqués en rose sur la carte.

Des investissements conséquents vont prochainement être faits rue de Joncret. Ces aménagements n'étant pas structurants pour Agora, mais permettant la connexion entre Acoz, Joncret et les Flaches, nous proposons de les rajouter dans les itinéraires intervillages.

Une actualisation de la carte éditée en 2011 serait utile, particulièrement pour voir l'état d'avancement des itinéraires en projet de l'époque. Certains tronçons ont été refaits comme l'allée des Bouleaux, d'autres sont des projets confirmés, comme le futur RAVeL.

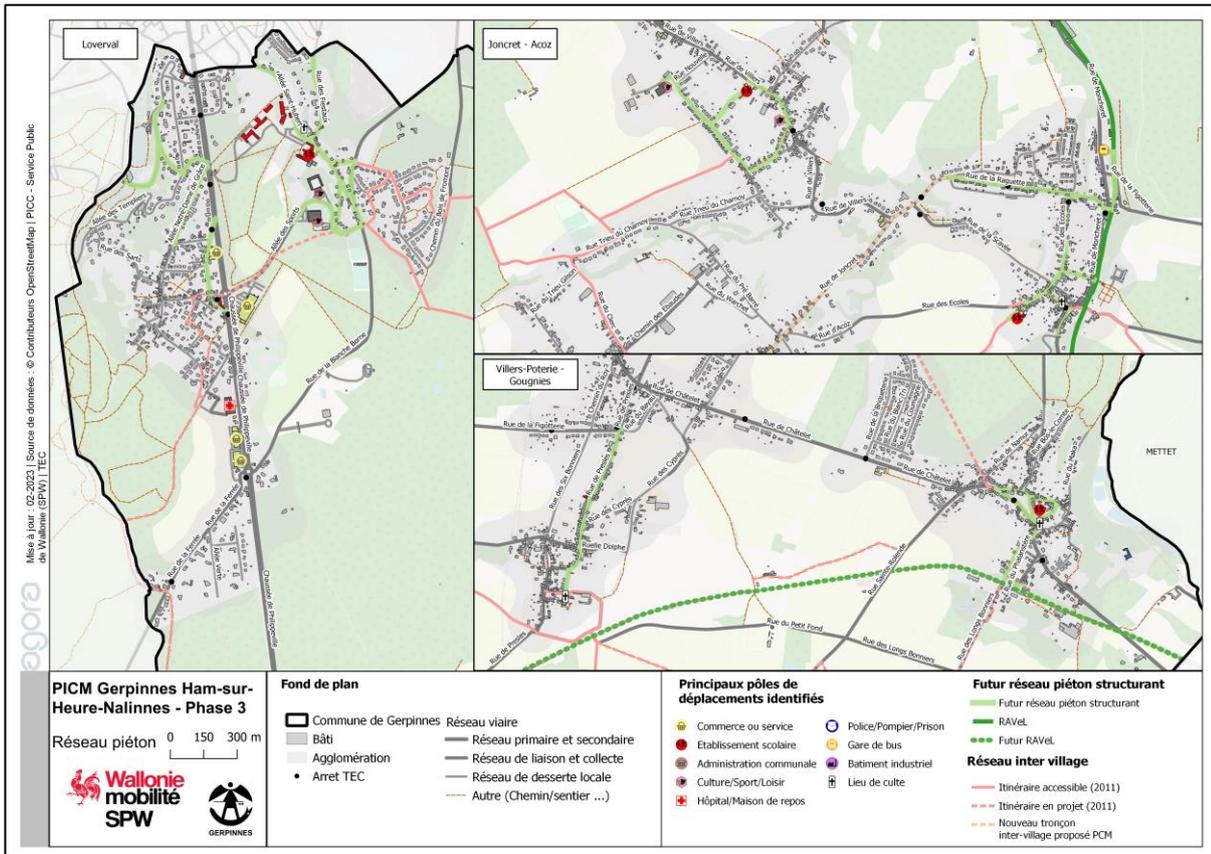


Figure 4 : Relevé des tronçons piétons structurants - source : Commune + Agora



Figure 5 : Extrait cartes des liaisons intervillages - 2011 - source : commune de Gerpinnes

DES ACTIONS CONCRÈTES À METTRE EN PLACE

Dans le centre de Gerpinnes, suivant l'état des trottoirs tel que déterminé sur les cartes suivantes, la commune priorisera ses efforts.

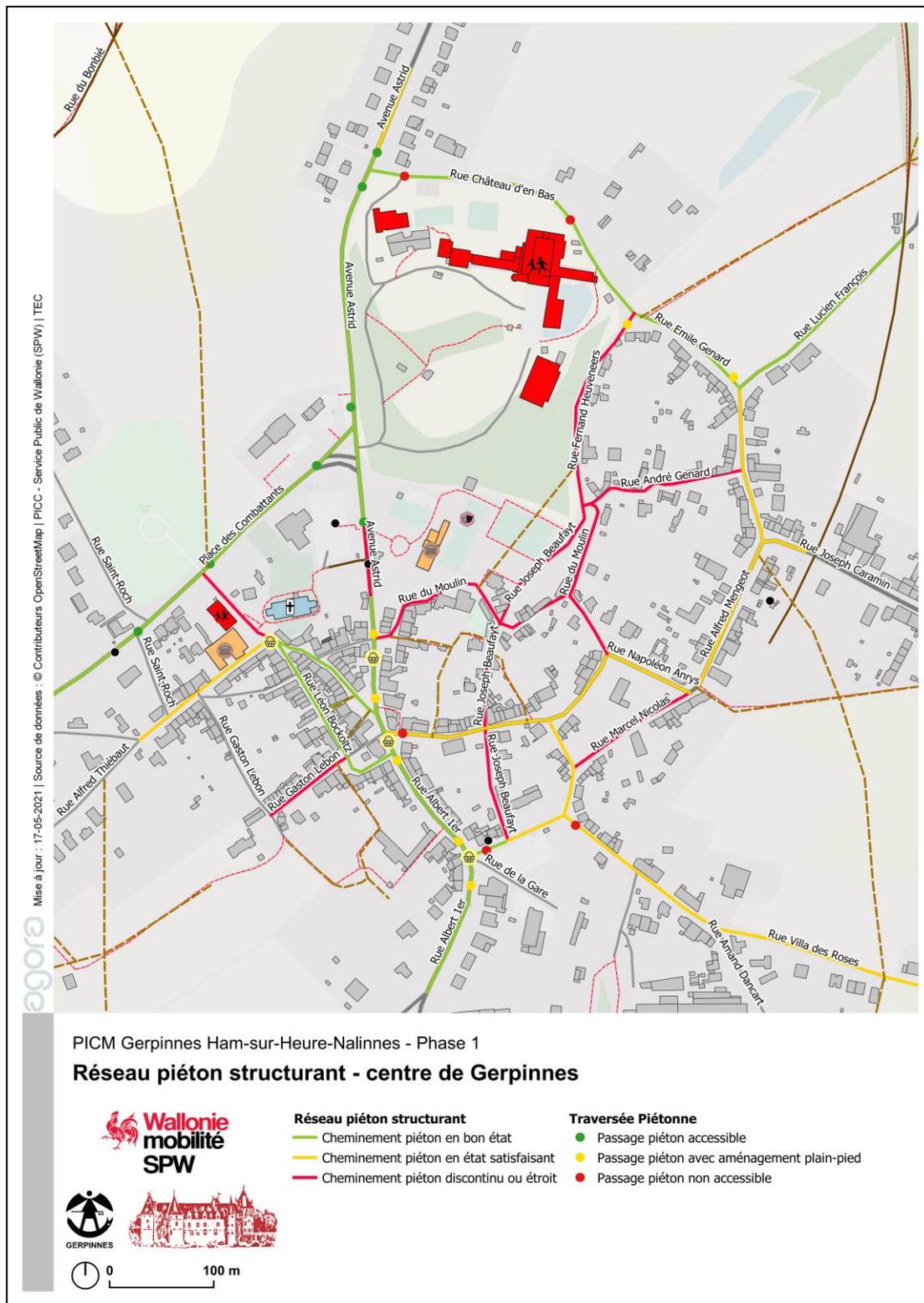


Figure 6 : État des trottoirs Gerpinnes-centre - 2022 - source : Agora



Dans les noyaux villageois, l'étroitesse des trottoirs est telle qu'il est conseillé d'aménager des espaces partagés en zone résidentielle où la circulation est mixte et le stationnement clairement identifié. Voir fiche n° 10.

Gerpinnes a ainsi tous les supports pour justifier ses choix.

La Commune retrouvera toutes ces considérations techniques dans de nombreux ouvrages :

- les Fiches techniques de la Séurothèque,
- le Guide du gestionnaire de voirie,
- le Guide pratique des TEC
- et les fiches techniques éditées par Atingo pour toutes les normes PMR.

Il y a lieu de vérifier toutes ces indications dans les demandes de permis d'urbanisme ou d'urbanisation ou dans tous travaux d'aménagement routiers assurés par des entrepreneurs.

Dans les nouveaux projets, sachant qu'il y a rétrocession des voiries au domaine public et qu'elles seront dès lors entretenues par les services communaux, il y a lieu de faire respecter les normes du Qualiroute pour la réalisation des ouvrages.

RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SENSIBILISATION, D'INFORMATION ET DE PROMOTION

Tout déplacement commence et se termine à pied. Il y a lieu de rendre d'espace public attrayant pour redonner envie de marcher : uniformisation des revêtements, règlement communal sur l'aménagement d'un trottoir devant chaque maison, un règlement de police sur l'obligation de l'entretenir : déneigement, propreté, maintien en bon état.

À Gerpinnes, on distingue parfois très mal la limite entre espace public et espace privé. Certains riverains stationnent leur véhicule sur l'accotement...où est la limite de propriété ?

L'obligation d'aménager un trottoir de 1m50 dans un revêtement approprié permettrait de bien distinguer la limite du domaine public et ainsi assurer des cheminements piétons sécurisés.

Une information menée de concert avec la zone de police rappellera aux habitants leurs droits, mais aussi leurs obligations.

Il en va de même pour l'encombrement des trottoirs avec les poubelles non rentrées, les bacs à fleurs non autorisés, les dispositifs publicitaires des commerçants, tous systèmes qui entravent le bon cheminement des piétons et donc l'envie de circuler à pied.

SOURCES À CONSULTER

GRU – partie réglementaire – articles 414 et suivants

PCDR – fiche projet 1.1

Circulaire PIMACI de 2022

« Tous à pied » pour une expertise plus poussée pour l'ensemble du territoire

Références SECUROTHERQUE :

Séurothèque Fiche n°276	Circulation apaisée – La zone de rencontre
Séurothèque Fiche n°83	Les trottoirs
Séurothèque Fiche n°260	Les chemins réservés en milieu urbain et périurbain
Séurothèque Fiche n°84	Les trottoirs traversants
Séurothèque Fiche n°277	Circulation apaisée – La zone piétonne
Séurothèque Fiche n°256	Marquage spécifique dans les zones 30 abords d'écoles
Séurothèque Fiche n°267	Types de traversées piétonnes
Séurothèque Fiche n°266	Passages pour piétons: les principes de base
Séurothèque Fiche n°85	Les avancées de trottoir
Séurothèque Fiche n°81	Passage piéton en carrefour franc
Séurothèque Fiche n°80	Règles d'aménagement d'un passage pour piétons
Séurothèque Fiche n°269	Les critères de sécurité et d'opportunité des passages pour piétons
Séurothèque Fiche n°88	Les passages piétons en giratoire
Séurothèque Fiche n°101	Le stationnement réservé pour personnes handicapées
Séurothèque Fiche n°337	Dalles podotactiles

Références CEMATHEQUE :

CeMathèque n°19	Zone 30, zone résidentielle et zone de rencontre
CeMathèque n°22	Mobilité douce et déplacements quotidiens
CeMathèque n°25	Le Plan Escargot Un soutien financier aux communes pour favoriser les modes alternatifs de déplacement
CeMathèque n°29	Mobilité et déplacements domicile-travail
CeMathèque n°31	Jeunes et mobilité
CeMathèque n°32	Déplacements en milieu rural. Quelles alternatives ?
CeMathèque n°39	La marche, au cœur de la mobilité
CeMathèque n°40	Grandes villes wallonnes : quelle mobilité aujourd'hui et demain ?
CeMathèque n°43	Mobilité des seniors
CeMathèque n°47	Voies lentes et déplacements quotidiens
AWSR 09-juin-22	Essentiel des accidents : Seniors – 2016-2020 (06/2022)
AWSR 08-déc-21	https://www.awsr.be/archives/publications/
AWSR 26-oct-21	https://www.awsr.be/archives/publications/
AWSR 22-sept-21	https://www.awsr.be/archives/publications/

ATINGO-Fiche-technique :

Les dispositifs podotactiles	Les dispositifs podotactiles
Les trottoirs traversants	https://atingo.be/wp-content/uploads/2022/07/atingo-fiche-technique-trottoirs-traversants.pdf
Les traversées piétonnes avec avancées de trottoir	https://atingo.be/wp-content/uploads/2022/07/atingo-fiche-technique-traversees-pietonnes-avec-avancees-de-trottoir.pdf
Les traversées piétonnes avec feux de signalisation	https://atingo.be/wp-content/uploads/2022/07/atingo-fiche-technique-traversees-pietonnes-avec-feux-de-signalisation.pdf
Les traversées piétonnes avec refuge central	https://atingo.be/wp-content/uploads/2022/07/atingo-fiche-technique-traversees-pietonnes-avec-refuge-central.pdf
Les traversées piétonnes avec piste cyclable	https://atingo.be/wp-content/uploads/2022/07/atingo-fiche-technique-traversees-pietonnes-avec-piste-cyclable.pdf
Les traversées piétonnes : principes de base	https://atingo.be/wp-content/uploads/2022/07/atingo-fiche-technique-traversees-pietonnes-principes-de-base.pdf
Les trottoirs	https://atingo.be/wp-content/uploads/2022/06/atingo-fiche-technique-les-trottoirs.pdf
Les principes de conception des cheminements piétons	https://atingo.be/wp-content/uploads/2022/04/ATINGO-Fiche-technique-cheminements-pietons-principes-de-conception.pdf
Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous	https://atingo.be/wp-content/uploads/2020/09/manuel-met-10.pdf
Les arrêts de bus sur îlot	Idem
Les arrêts de bus de type « quai »	Idem
Les arrêts de bus sur trottoir	Idem
Les arrêts de bus : les différents types d'arrêt et les principes d'aménagement	Idem
Cheminement piéton : le mobilier urbain	Idem
Les traversées piétonnes : éclairage	Idem
Les dalles de repérage : méthodologie pour une traversée avec piste cyclable	Idem
Les dalles de repérage : méthodologie pour une traversée avec îlot(s)	Idem
Les dalles de repérage : méthodologie pour une traversée en baïonnette	Idem
Les dalles de repérage : méthodologie pour une traversée simple	Idem
Les dalles de repérage : méthodologie générale	Idem
Accès : comment réaliser une voie d'accès accessible ?	https://atingo.be/wp-content/uploads/2020/08/E-Acces-voie-acces.pdf
Tout s'explique : les dalles podotactiles	https://atingo.be/wp-content/uploads/2020/10/tout-s-explique-dalles-podo.pdf

Site de Tous à Pied : <https://www.tousapied.be/>

Liens avec autres documents communaux : SDC de 2016.

FICHE ACTION 02 : RÉSEAU CYCLABLE STRUCTURANT

CONTEXTE ET OBJECTIFS

Le réseau cyclable structurant de Gerpinnes est aujourd'hui essentiellement constitué par le RAVeL et un réseau points nœuds non aménagé.

Situé à 9 km du pôle emploi de Charleroi-Châtelet, on peut considérer qu'un certain nombre de travailleurs et étudiants pourraient vouloir se rendre quotidiennement à vélo sur leur lieu de travail ou bien rejoindre une gare.

L'objectif est d'encourager les déplacements à vélo à travers la mise en place d'un réseau cohérent, continu et efficace au quotidien. Un réseau dense reliant les commerces, les administrations, les pôles scolaires, les arrêts des transports publics et d'autres activités.

L'ouverture des SUL² là où c'est techniquement possible tout comme la création de nouveaux chemins réservés peuvent permettre d'améliorer le maillage du réseau cyclable.

Le centre de Gerpinnes et diverses voiries du quartier peuvent également intégrer les cyclistes sur les voiries, si des mesures de type zone 30 ou voirie partagée en zone résidentielle, sont prises pour limiter les vitesses pratiquées par le trafic motorisé. Cela permet d'assurer l'intégration des vélos dans le trafic général.

ACTIONS TRANSVERSALES

Fiche 01 : réseau piéton structurant
Fiche 03 : signalisation du réseau piéton et cyclable
Fiche 04 : stationnement vélo
Fiche 08 : hiérarchie du réseau viaire

TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ



ACTEURS

Commune de Gerpinnes
SPW pour ses voiries régionales
ProVélo
Gracq
Maison du tourisme

FINANCEMENT

Subsides régionaux via les PICC
Droit de tirage PIMACI
Interreg et FEDER
Province du Hainaut – réseau points nœuds
SPW pour les RAVeL et corridors

ESTIMATION BUDGÉTAIRE

Beaucoup de cheminements sont en chemins réservés, on peut prévoir la pose de deux panneaux ou bien choisir de mettre en circulation mixte.
Cependant les pistes cyclo-piétonnes le long de la rue du Bultia et de la rue de Fromiée ou encore le RAVeL présentent un budget plus onéreux

€ → €€€ - voir tableau de bord et fiches PIMACI de la Commune

² SUL : sens uniques limités

INDICATEURS DE RÉSULTAT³

- 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, ...)

IMPACTS

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

Pour mesurer le nombre de cyclistes sur un axe, il est possible de le faire manuellement (grâce à un agent communal) ou via une caméra intelligente, comme le propose l'outil Telraam. La petite caméra Telraam s'installe à l'intérieur d'un bâtiment (de préférence au 1^{er} ou au 2^e étage) et elle compte le nombre de piétons, de cyclistes, de voitures et de poids lourds. Elle est très fiable (sauf la nuit), elle coûte une centaine d'euro et permet d'objectiver le nombre de passages très facilement.



Figure 7: Caméra Telraam - source : site Telraam

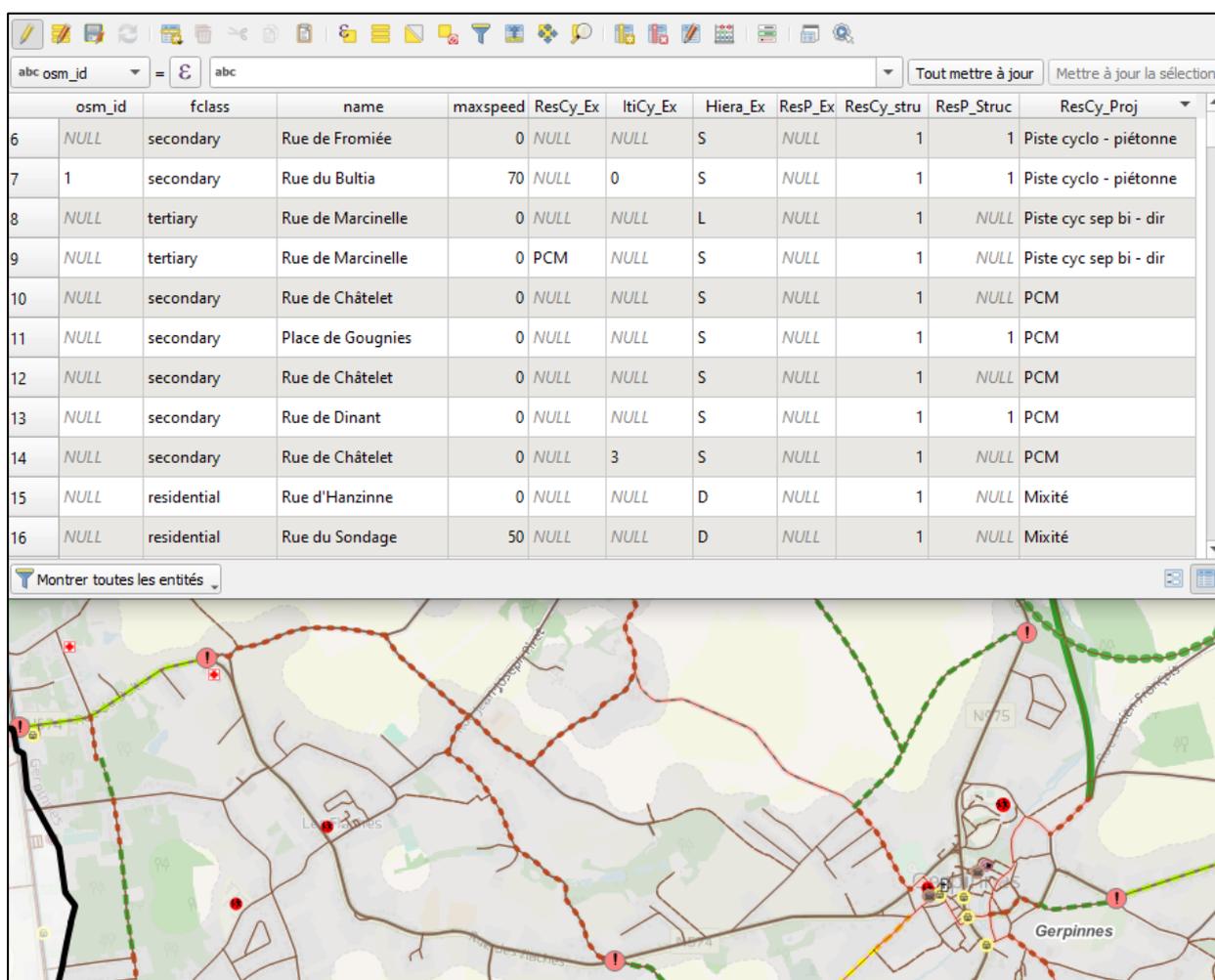
Ces indicateurs de résultats peuvent être intégrés dans un Excel, comme vu précédemment, dans la fiche piétonne. Cependant nous recommandons si possible d'intégrer au plus vite les aménagements cyclables dans une cartographie SIG (exportable dans un tableur Excel si souhaité). En effet, au fur et à mesure des années, et des changements dans la commune, il n'est pas rare de ne plus savoir correctement recenser les aménagements présents.

³ La commune choisira les indicateurs qui lui semblent les plus pertinents et surtout chiffrables. On part du principe que le diagnostic a déjà chiffré pas mal de paramètres issus des données officielles, e.a. le report modal dans les statistiques du SPF

EXEMPLE DE TABLEUR INTÉGRÉ DANS UN SIG

Le fait de tout intégrer dans un SIG permet d'avoir toutes les informations concernant une rue, de faciliter les recherches et les sélections par localisation. Ainsi, lorsqu'on devra refaire une route, on pourra regarder dans le SIG si elle n'est pas en réseau piéton ou réseau vélo structurant. Si c'est le cas, on pourra alors intégrer ces modes de transports dans le futur aménagement.

Ici par exemple, la rue du Bultia est à 70 km/h (maxspeed), fait partie du réseau cyclable structurant futur (ResCy_Struc = 1) ainsi que du réseau piéton structurant (ResP_Struc =1). L'aménagement qui y a été retenu est une piste cyclo-piétonne (ResCy_Proj).



osm_id	fclass	name	maxspeed	ResCy_Ex	litiCy_Ex	Hiera_Ex	ResP_Ex	ResCy_stru	ResP_Struc	ResCy_Proj	
6	NULL	secondary	Rue de Fromiée	0	NULL	NULL	S	NULL	1	1	Piste cyclo - piétonne
7	1	secondary	Rue du Bultia	70	NULL	0	S	NULL	1	1	Piste cyclo - piétonne
8	NULL	tertiary	Rue de Marcinelle	0	NULL	NULL	L	NULL	1	NULL	Piste cyc sep bi - dir
9	NULL	tertiary	Rue de Marcinelle	0	PCM	NULL	S	NULL	1	NULL	Piste cyc sep bi - dir
10	NULL	secondary	Rue de Châtelet	0	NULL	NULL	S	NULL	1	NULL	PCM
11	NULL	secondary	Place de Gougnyes	0	NULL	NULL	S	NULL	1	1	PCM
12	NULL	secondary	Rue de Châtelet	0	NULL	NULL	S	NULL	1	NULL	PCM
13	NULL	secondary	Rue de Dinant	0	NULL	NULL	S	NULL	1	1	PCM
14	NULL	secondary	Rue de Châtelet	0	NULL	3	S	NULL	1	NULL	PCM
15	NULL	residential	Rue d'Hanzinne	0	NULL	NULL	D	NULL	1	NULL	Mixité
16	NULL	residential	Rue du Sondage	50	NULL	NULL	D	NULL	1	NULL	Mixité



MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

Un réseau cyclable structurant doit être complet pour être efficace. La moindre coupure risque de casser des efforts considérables développés en amont et en aval de cette fracture de réseau.

Aussi, il est recommandé d'intégrer le cycliste dans la circulation. Ce n'est pas évident si le gabarit de la voirie, la largeur de la chaussée, la densité du trafic routier ou encore la vitesse ne sont pas appropriés à cette cohabitation.

Dès lors, développer un réseau autonome coûte cher à la création et à l'entretien, d'autant plus s'il se veut opérationnel pour des déplacements au quotidien : des enfants qui vont à l'école, des travailleurs qui se rendent au bureau, ... en toutes saisons (éclairage !).

Les SUL, chemins réservés ou encore des aménagements en mode zone de rencontre sont tout aussi propices aux déplacements à vélo.

Remettre des venelles ou sentiers en état pour les piétons peut profiter aux cyclistes attentifs à la cohabitation avec des piétons dans des endroits parfois fort étroits, mais qui ont tout leur charme.

La Sécurithèque a déjà beaucoup développé de fiches techniques sur les aménagements cyclables. Il est donc conseillé de consulter ce site avant tout projet d'aménagement.

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES EN AMÉNAGEMENT OU DISPOSITION COMMUNALE

Avec la carte de pôles d'attraction reprenant les liaisons cyclables structurantes⁴ ainsi qu'un tableau reprenant les types d'aménagement en fonction de la largeur de la voirie, du trafic et de la vitesse, la commune de Gerpines a tous les documents utiles pour prioriser ses aménagements.

⁴ Toutes les cartes sont fournies sur support informatique et un cahier des cartes au format A3 est fourni.

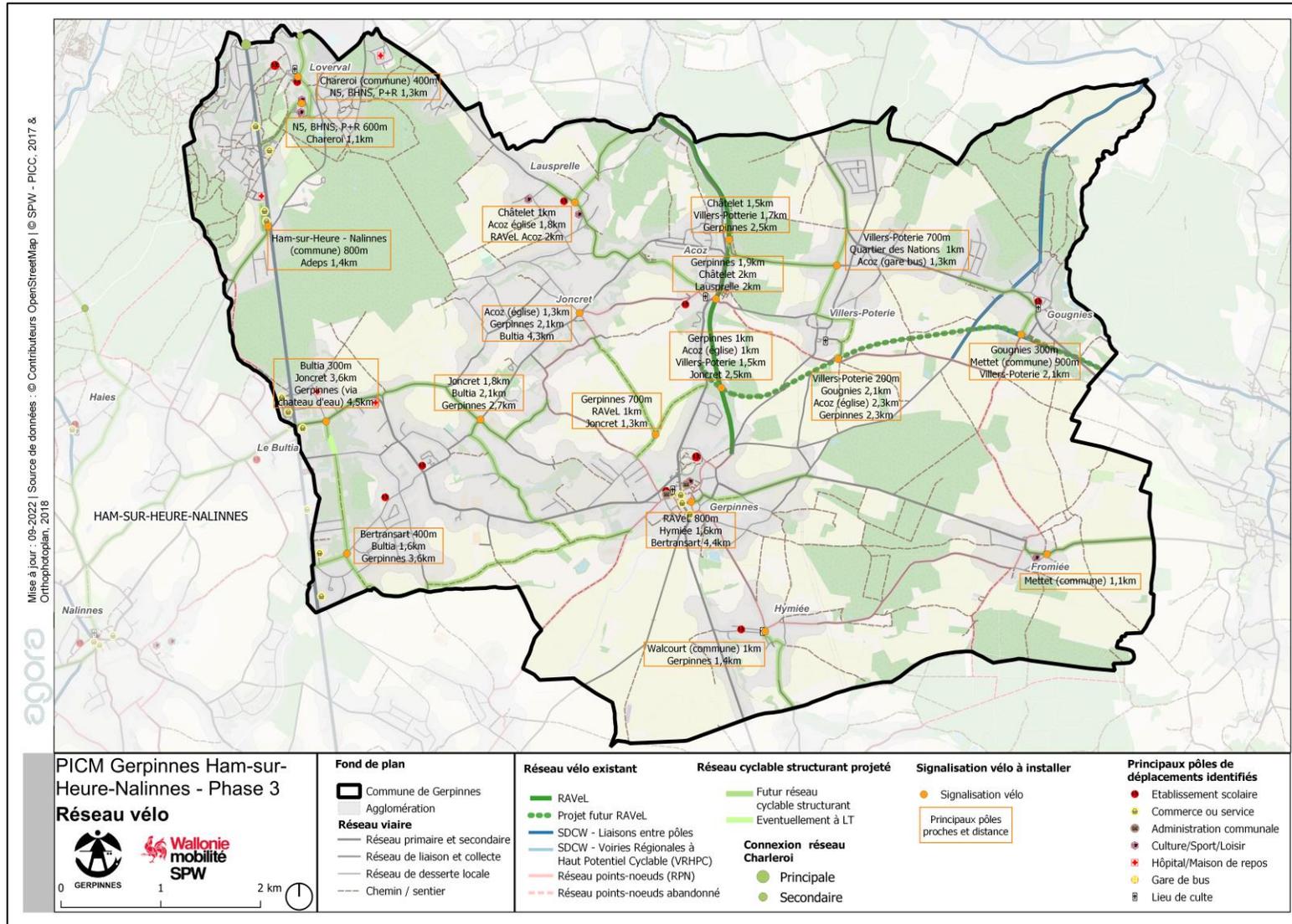


Figure 8 : Carte réseau cyclable structurant avec distance vélo entre pôles - source : Agora

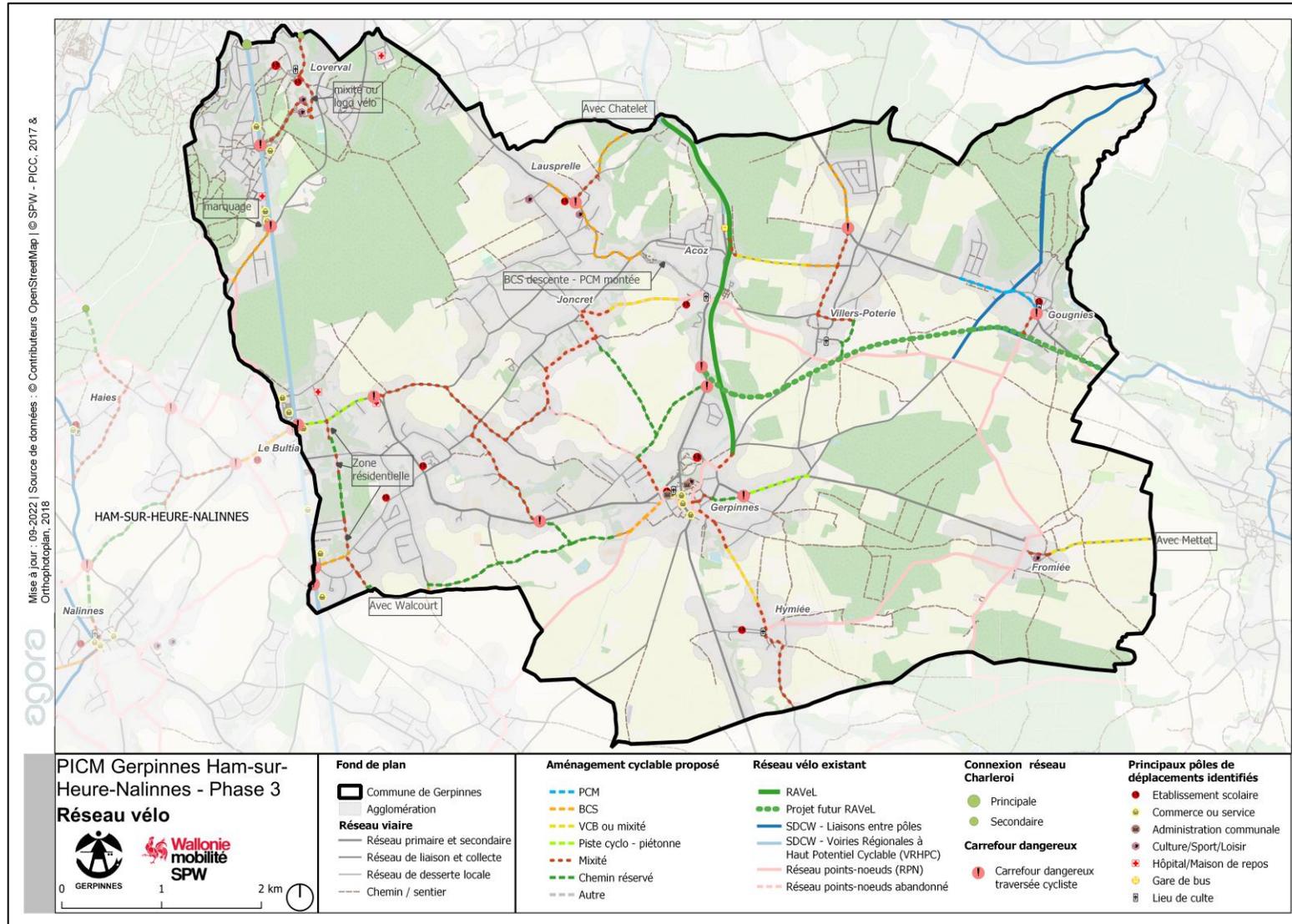


Figure 9 : Aménagement conseillé du réseau projeté - source : agora

DES ACTIONS CONCRÈTES À METTRE EN PLACE

Grâce au tableau ci-dessous, la Commune pourra facilement remplir les fiches pour tout appel à projet et droit de tirage. Formant un ensemble cohérent, la Commune choisira les tronçons à aménager suivant les obligations édictées par l'appel à projet, les priorités, les budgets communaux disponibles.

Certains aménagements doivent être accompagnés d'une réduction de vitesse et donc un arrêté de police.

LEXIQUE :

CT : court terme

MT : moyen terme

LT : long terme

VCB : voirie centrale banalisée

PCS : Piste Cyclable en Site propre

BCS : Bande Cyclable Suggérée

Ce tableau est un document de travail⁵

Liaison	Rue(s) concernée(s)	Longueur (m)	Largeur chaussée (m)	Vitesse	Vitesse proposée	Remarques	Piéton structurant	Aménagement proposé	Priorité
Charleroi - Iovera - N5	rue des Fiestaux	400	3 - 4,4	50	30	Rue à sens unique vers Charleroi. Possibilité d'aménagement de plain-pied. Edit: c'est finalement un trottoir d'1,5m surélevé qui a été choisi par la commune	v	Mixité	CT
	rue de la Brasserie/pl. Maurice Brasseur	200	5,8 - 6,4	30	30		v	Mixité	CT
	rue/chemin du château	250	3,5 - 4,5	50	30	Rue à sens unique vers sud	v	Mixité	CT
	allée des sports	800	5,3 - 6	50	30 sur la partie est, dans la boucle		v (sur sa partie est, dans la boucle)	Rien ou quelques logos vélos pour rappel	CT
Ma campagne - Nalines	rue de la Ferrée (arrière commerce)	150	8	?	20	Arrière de commerces	x	Refaire marquage parking et bandes voitures claires. Trottoir cyclo-piéton ?	MT
	rue de la Ferrée	700	6,3	50	50	Proposer BCS ou juste qq logos de rappel	x	BCS	CT
Bultia - Joncret - Gerpinnes	rue du Bultia	850	7,5 - 8	70	70	Dossier PIMACI. Piste côté impair	v	Piste cyclo-piétonne bi-dir (jusqu'à la maison de repos)	CT
	rue Basse des Pauvres	650	4,1	50	50	Avec possibilité pour les voitures de se croiser. Très bon revêtement. Logo vélo éventuellement	x	Mixité	CT
	rue du Château d'eau	450	4,1 - 4,5	50	50	Route dégradée. Mixité ou qq logos vélos. Une bi-bande pour vélo a été proposée (en gardant une route normale devant les deux dernières maisons). Cela permet d'éviter que les voitures l'utilisent comme raccourci	x	Mixité	CT

⁵ Une cartographie des limitations de vitesse effective est en cours (mars 2023) et donc les vitesses et aménagements proposés sont susceptibles d'évoluer. La commune envisage en effet de passer toutes ses routes communales de 90km/h à 70 km/h.

Liaison	Rue(s) concernée(s)	Longueur (m)	Largeur chaussée (m)	Vitesse	Vitesse proposée	Remarques	Piéton structurant	Aménagement proposé	Priorité
	rue du Petchy	300	5,5 - 5,7	50	50	Mixité ou quelques logos vélos	x	Mixité	CT
	rue du Vivier	600	4,7 - 5	50	50	Route dégradée	x	Mixité	CT
	rue Jean-Joseph Piret	200	5,5 - 5,8	50	50	Arrêt de bus et oreilles de stationnement	x	Mixité	CT
	rue du Sondage	1150	5,2 - 5,4	50	50	Mixité ou qq logos vélos	x	Mixité	CT
	chemin suite rue du Sondage (chemin 56)	400	3 selon le PICC			Traversée à sécuriser/aménager	x	Chemin réservé	CT
Joncret	rue de Fagnet	350	4,7 - 4,9	?	50	RPN. Rajouter qq logos vélos	x	Mixité	CT
	rue de la Chapelle	600	4,2 - 4,5	50	50	RPN. Rajouter qq logos vélos	x	Mixité	CT
	rue des Guichoux	300	4,5 - 4,7	50	50	RPN. Rajouter qq logos vélos	x	Mixité	CT
	rue d'Acoz (agгло)	300	4,7 - 4,9	50	50	RPN. Rajouter qq logos vélos	x	Mixité	CT
	rue d'Acoz - rue des écoles	900	5,2 - 5,5	90	70	RPN. Rajouter qq logos vélos ou VCB possible	x	VCB	CT
Bultia - Bertransart	allée des Acacias	150		50	20	Quartier d'habitation calme, mettre en zone résidentielle	x	Mixité	MT
	/ bois	150 (vol d'oiseau)				Proposé lors de l'atelier vélo et approuvé par la commune	x	Chemin réservé	LT
	allée centrale (nord)	300	6,1			Zone résidentielle	x	Mixité	MT
	allée centrale (bois)	350	3 selon le PICC, plus sur certaines parties				x	Chemin réservé	MT
	allée centrale (sud)	350	5,2				x	Mixité	MT
Bertransart - Gerpinnes	rue de Bertransart	350	6,5	50	50		v	BCS	CT
	rue de la Ferme de Bertransart	350	3,5 - 5,2	50	50	Interdiction de circulation - Excepté circulation locale	x	Mixité	CT
	chemin rue de la ferme de Bertransart	650	3,3 - 4,2			À la frontière avec Walcourt	x	Chemin réservé	CT
	rue de Tarcienne	50	6,7	90	70	Le 50 (agгло) est juste après et ce 70 permettrait d'avoir un ralentissement progressif en plus de sécurisation cycliste. Et rajouter panneaux danger vélo	x	BCS	CT
	chemin jusqu'au cimetière	2000	2,8 - 3				x	Chemin réservé	CT
	rue Alfred Thiébaud (devant cimetière)	150	6,4	50	50		x	BCS	CT
	rue Alfred Thiébaud (centre)	400	6,1 - 6,3	50	50	RPN	x	BCS	CT
Gerpinnes - Hymiée	rue Armand Dancart	450	5,8 - 6,4	50	30	RPN. Pavé. Mettre à 30 à partir des pavés. Réduction bruit en plus de sécurité	x	Mixité	CT
	rue d'Hymiée (hors agгло)	600	5,5 - 5,8	90	70	RPN	x	VCB	CT
	rue d'Hymiée (agгло)	300	5,7 - 6,1	50	50	RPN. Mixité ou logo vélo	x	Mixité	CT
Hymiée - Hanzinne	rue d'Hymiée (centre)	50	6,5	50	30		x	Mixité	CT
	rue d'Hanzinne (nord-village)	200	5,6 - 6,3	50	50		x	Mixité	CT
	rue d'Hanzinne (sud)	650	5,4 - 6	90	70	Pas panneau sortie d'agglomération	x	Mixité	MT
Gerpinnes est	rue Fernand Bernard	50	5,3	50	30	La rue est aussi en RPN (+50m)	v	Mixité	CT

Liaison	Rue(s) concernée(s)	Longueur (m)	Largeur chaussée (m)	Vitesse	Vitesse proposée	Remarques	Piéton structurant	Aménagement proposé	Priorité
	rue Napoléon Anrys	150	5,5 - 5,7	50	30		v	Mixité	CT
	chemin dessous triangle	300	2				x	Chemin réservé	CT
	rue de Fromiée	650	6,5 - 6,7	50	50	Déjà prévu	v	Piste cyclo-piétonne bi-dir	CT
Gerpinnes nord	rue Lucien François	250	5,6	50	50	RPN. Il existe un trottoir (environ 1m). Ajouter logo vélos	v	Mixité	CT
	rue Emile Genard	100	5,7 - 6,7			RPN. Sens Unique vers est	v		CT
	rue Fernand Heuveneers	350	5,1 - 5,9			RPN. Sens Unique vers le Nord. Marquage au sol pour interdire statio. Projet déjà ?	v	PCM vers nord, BCS vers sud ?	
Joncret - Gerpinnes - RAVeL	3 chemins (N15/59/65)	2000 au total				Dossier PIMACI	x	Chemin réservé	CT
	rue Saint-Roch	400	4,5 - 5,4	50	30	Mixité ou qq logos vélos	v	Mixité	CT
Lausprelle - Châtelet	rue du petit Floreffe aggro	400	5,2 - 5,4	50	50		x	Mixité	CT
	rue du petit Floreffe hors aggro	550	6,2 - 6,4	90	70		x	BCS	CT
	rue de Lausprelle	250	5,3 - 5,5			Commune de Châtelet. Eventuellement BCS	x		MT
Lausprelle - Acoz	rue de Villers	1400	6 - 7,4	50	50		v (entre l'école et la maison de village/arrêt de bus)	BCS	CT
	rue de la Scavée	750	5	50	50	Rue en sens unique	x	BCS dans la descente - PCM 1,2m dans montée	CT
Acoz - Villers-Poterie	rue de la Figotterie ouest	200	5,5 - 6	50	50	Signalisation traversée RAVeL	x	Mixité	CT
	rue de la Figotterie ligne droite hors aggro	700	6 - 6,2	90	70	Bonne visibilité - Max 1700 véh/j - 70km/h. Les différentes conditions pour une VCB sont réunies. Deux PCM ne sont pas possibles et les BCS pas assez sécurisantes à 70	x	VCB	CT
	rue de la Figotterie ligne droite est	400	6,2 - 6,4	50	50		x	BCS	CT
Villers-Poterie Nord-Sud	rue de Châtelet (N573)	700	6,9 - 7,1	70	50		x	BCS	CT
	chemin du Roy	350	4,1 - 4,9	50	30	Sens unique	x	Mixité	CT
	rue des six Bonniers	500	3,4 - 3,8	50	50	Peu d'habitations, route dégradée et pas la place de croiser 2 voitures	x	Mixité	CT
	rue de la Tour Octavienne	150	5,7 - 6,1	50	30		x	Mixité	CT
Villers-Poterie est - Futur RAVeL	ruelle Dolphe	200	2,7 - 3,1	50	20	Pas la place de croiser deux voitures. 50 officiellement même si les voitures roulent certainement au pas. Proposer une zone résidentielle	x	Mixité	CT
	rue des Sauvions	250	2,5 - 3			Route très dégradée, presque plus de revêtements	x	Chemin réservé	CT
	rue de l'Eglise	150	3,6 - 4			Route dégradée	x	Chemin réservé	CT
Gougnyes - futur RAVeL	rue de Châtelet	600	7,4 - 7,8	70	50	200m seulement à 70 qu'il faudrait descendre à 50	x	PCM	CT
	place de Gougnyes	300	7,4 - 8	50	30	Partie de la rue déjà à 30. L'élargir jusqu'à la pharmacie	v	PCM ou 1 PCM en montée, 1 BCS en descente	CT

Liaison	Rue(s) concernée(s)	Longueur (m)	Largeur chaussée (m)	Vitesse	Vitesse proposée	Remarques	Piéton structurant	Aménagement proposé	Priorité
	rue du Phalanstère	250	3,2	50	20	Rue à sens unique. Proposer une zone résidentielle	v	Mixité	CT
Fromiée - Mettet	rue de Biesme (agglomération)	350	4,8 - 5,8	50	50		v	Mixité	MT
	rue de Biesme N574	1000	4m selon PICC, mais avec gravier 5 - 6,5	90	70	S'accorder avec la commune de Mettet	x	VCB	MT

Figure 10: Tableau des aménagements à programmer - source : Agora



ACTUALISATION DU RÉSEAU CYCLABLE

Après la première présentation au Comité Technique, la Commune a souhaité retravailler et améliorer la réflexion concernant son réseau cyclable. Quelques petites retouches ont été faites (voir carte infra)

:

- L'allée Saint-Hubert a été rajoutée. Celle-ci vient en complément de la rue des Fiestaux. En effet des travaux ont été validés avant la clôture finale du PCM. Ces travaux vont créer des trottoirs rue de Fiestaux. La rue sera donc trop étroite pour faire passer les cyclistes dans les deux sens. La solution proposée est de continuer à utiliser la rue des Fiestaux pour aller vers Charleroi, mais d'emprunter l'allée Saint-Hubert lorsqu'on se rend vers Gerpinnes. Ainsi les potentiels aménagements cyclables doivent être pensés uniquement dans une direction à chaque fois.
- La rue Saint-Roch a également été rajoutée. Cet ajout permettra aux habitants du quartier (allée des Tarins, fosse Al Dièle, rue Saint-Roch, av Fabiola) de rejoindre rapidement le Bultia en passant par l'itinéraire rue du Sondage. De plus, divers projets immobiliers sont prévus dans ce périmètre et il est nécessaire de penser aux connexions modes actifs de cette zone qui se densifiera. Cette connexion ne pourra se faire qu'en passant par un tronçon de N574 (450m). Une piste cyclable séparée bidirectionnelle côté nord pourrait convenir. Cette liaison permettrait par la même occasion d'offrir au quartier de l'allée Lormaleau une connexion vers l'est et l'ouest. Cette connexion sera envisagée dans le cadre du permis du futur lotissement.

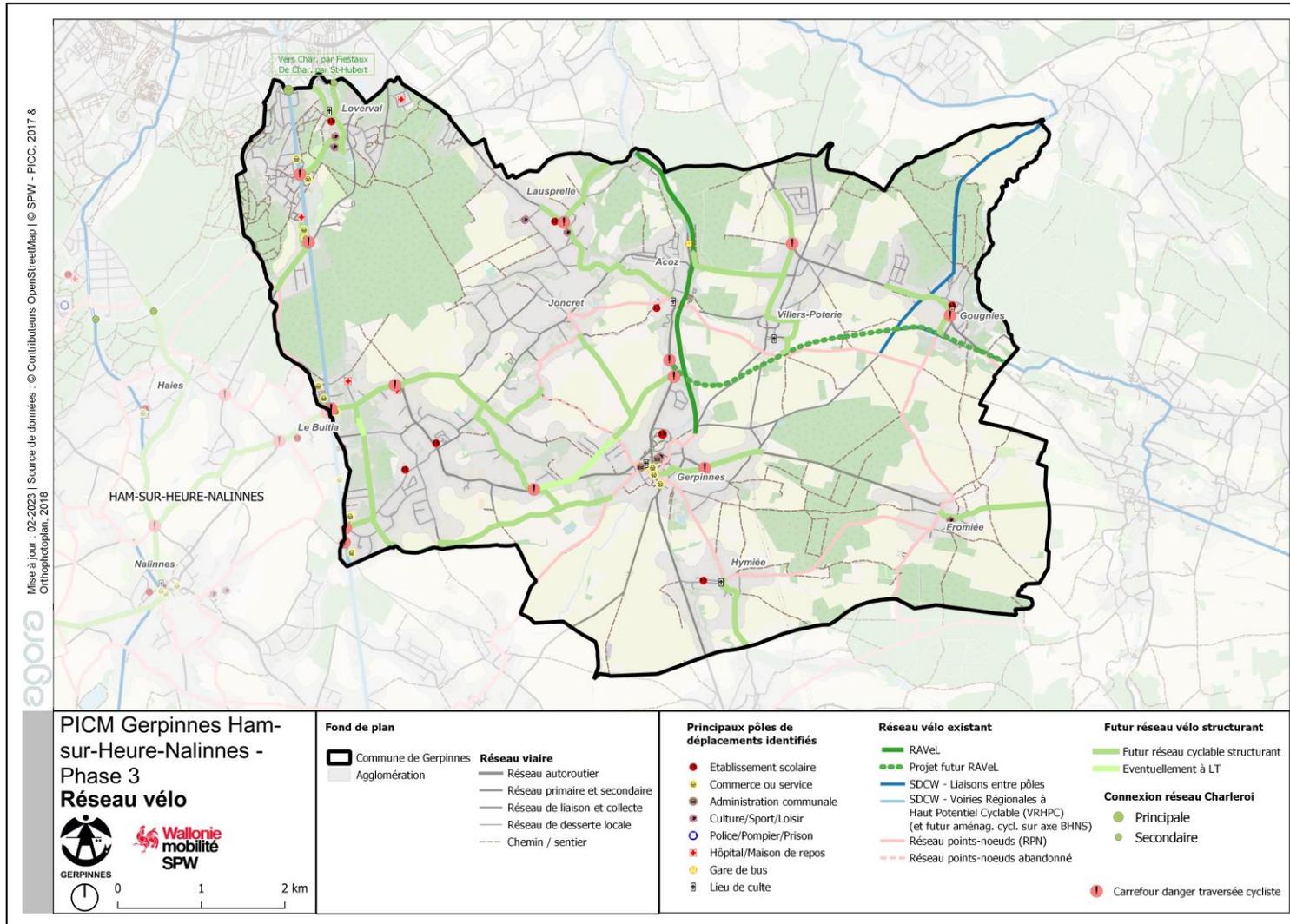


Figure 11 : carte réseau cyclable remaniée version 02 - source: agora

TRAVERSÉE DE VOIRIE RÉGIONALE

La proposition concerne la traversée cyclable de la rue A. Bodson – voirie régionale de transit, limitée à 70 km/h à l’endroit du croisement avec le réseau cyclable structurant.



Figure 12 : Esquisse traversée réseau cyclable # rue du Sondage - rue A. Bodson - source : Agora

Cet aménagement n’est concevable que si la vitesse est réduite à 50 km/h. On profite de l’arrêt de bus pour aménager un passage piéton en même temps qu’une traversée cyclable. On confirme la fermeture du bout de la rue du Sondage aux véhicules motorisés en aménageant un espace dédié aux modes actifs.

De même, le long de cet axe, il a été demandé de concevoir une traversée cyclable au bout de la piste cyclo-piétonne aboutissant à la séniorie Héliades

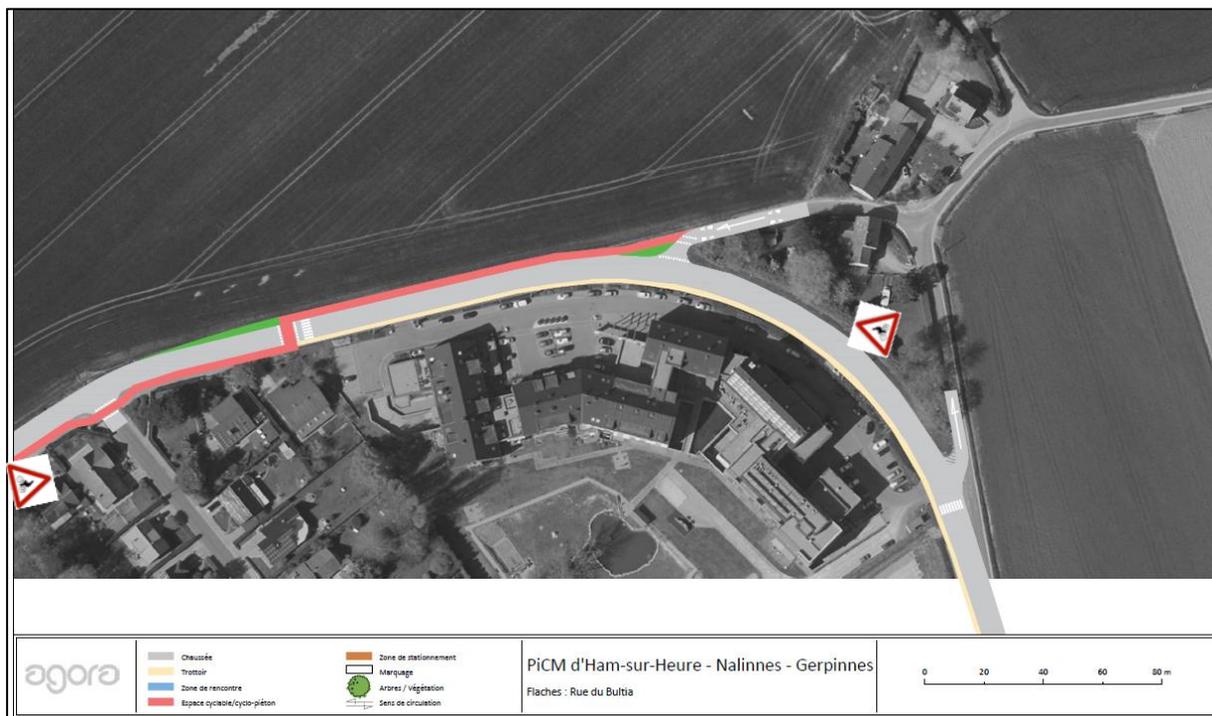


Figure 13 : Esquisse traversée réseau cyclable # rue du Bultia – rue Basse des Pauvres - source : Agora

Après un trajet en site propre sur une piste cyclo-piétonne, on permet aux vélos de traverser au plus court pour rejoindre le réseau cyclable structurant qui rejoint Gerpinnes-centre via un axe roulant pour vélo. Ce qui est bien plus agréable et sécurisant que de rouler le long d'une voirie de transit régionale. Le tronçon est à 50 km/h. En première esquisse agora avait placé la traversée plus à l'est, ce qui évitait de récupérer trop de longueur sur le champ, mais posait des problèmes de visibilité dans le tournant. Il est donc proposé de faire traverser les cyclistes plus au centre de la ligne droite, juste avant la résidence pour séniers.

Le placement de la signalisation doit être exécuté conformément au code de la route. Ils figurent sur l'esquisse à titre indicatif.

AMÉNAGEMENT RUE DE LA SCAVÉE

La commune de Gerpinnes a demandé de revoir les aménagements existants rue de la Scavée Cimetière. Actuellement, le marquage au sol n'est pas conforme.



Figure 14: Marquage au sol actuel rue de la Scavée - source : Google StreetView



Figure 15 : Esquisse d'intégration des vélos dans la rue de la Scavée à Acoz - source : Agora

Comme la rue est en pente, pour les vélos il est conseillé de marquer une piste cyclable marquée (PCM) dans le sens de la montée où les vélos roulent plus lentement et marquer une bande cyclable suggérée (BCS) pour le côté en descente.

Ainsi la perception d'étroitesse de la chaussée motorisée est respectée et les cyclistes sont en sécurité sachant que cette voirie appartient au réseau cyclable structurant. L'actuel marquage est remplacé par une PCM de l'autre côté qui utilise plus ou moins la même largeur que les bandes striées actuelles. Le stationnement qui existait sur la chaussée est supprimé et réagencé au niveau du cimetière. Des craintes ont été émises eu égard au nombre de places restantes. Cependant avec les quelques places perpendiculaires près de l'arrêt de bus, le nombre total de places serait d'environ une vingtaine, jugé suffisant pour l'activité du funérarium. En cas d'affluence exceptionnelle, il serait toujours possible de négocier pour garer quelques voitures en site propre derrière le cimetière.

Pour les deux ou trois maisons qui ont un angle de vue plus compliqué en sortie d'habitation, il peut être utile de rajouter un miroir pour aider à manœuvrer.

TRAVERSÉE N5

A l'issue des ateliers participatifs, s'est posé le problème de la traversée de la N5 pour les modes actifs. En effet le réseau structurant cyclable de Gerpinnes et celui de Ham-sur-Heure-Nalines se rejoignent à plusieurs endroits au niveau de la chaussée de Philippeville (principalement au Bultia pour réseau vélo, ma Campagne étant en second lieu pour HSHN).

C'est donc à hauteur du centre commercial du Bultia entre la rue Neuve sur Nalines-Haie et l'allée des Peupliers sur Gerpinnes que l'on pourrait proposer une passerelle pour piétons et vélos, et ce en liaison avec la piste cyclable bidirectionnelle prévue dans les aménagements de la continuité du BHNS.

D'ailleurs, il appert que le rondpoint du Bultia peut s'avérer particulièrement dangereux pour les cyclistes venant de Nalines vers la future nouvelle piste cyclable. En effet les voitures venant de Charleroi et qui n'ont actuellement pas l'habitude de voir des piétons ou des cyclistes traverser, regardent à gauche en entrant dans le rondpoint plutôt qu'à droite, de même pour les automobilistes venant des Flaches d'où débouchera la piste cyclable bidirectionnelle. L'espace actuel et repris dans les plans du BHNS ne permet pas de créer des îlots refuges sur la chaussée de Philippeville (surtout pour un vélo d'1,5m de long).



Figure 16: Passerelle le long du ring E429 à Hal - source : Google StreetView

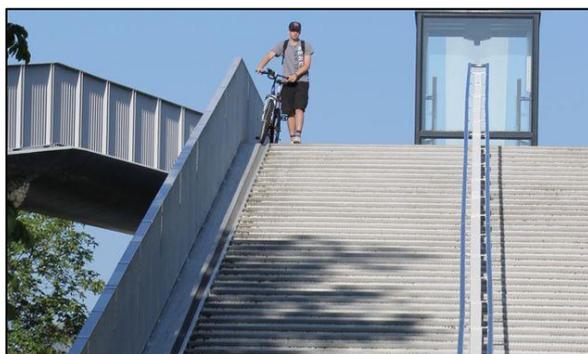


Figure 17 : Goulette vélo intégrable à plateforme piétonne - source : Google

Les 2 communes sont bien conscientes du coût d'une telle infrastructure, de son impact, du peu de données chiffrées sur les mouvements piétons et cyclables qui traversent la chaussée pour justifier pareille infrastructure, entendu qu'actuellement le trafic et les aménagements existants sont particulièrement dissuasifs.

Il n'est pas rare que les gens qui fréquentent le centre commercial du Bultia reprennent leur voiture pour aller dans le nouveau complexe Bultia village.

Le gestionnaire de voirie de la N5 rappelle que cet axe doit être conçu pour les transports exceptionnels aussi bien en largeur qu'en hauteur et qu'un passage dès lors souterrain serait préférable. Le Comité Technique n'a pas souhaité approfondir l'idée et laisser simplement la mention dans le rapport.

RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SENSIBILISATION, D'INFORMATION ET DE PROMOTION

Outre des aménagements, il faudra développer des actions de sensibilisation et de promotion du vélo auprès du grand public, des écoles, du monde culturel et de loisirs.

Il a été démontré dans les audits cyclables dans le cadre du PiWaCy 2021-2023 qu'une commune seule n'avait pas les outils, le personnel et le temps pour mener à bien des campagnes d'information efficaces et porteuses de changements structurels.

Toutefois la commune maîtrise la signalisation. La fiche action 03 doit l'aider à prévoir les panneaux adéquats pour promouvoir son réseau d'autant plus sur le réseau de type loisir ; les cyclistes au quotidien n'ayant plus besoin de panneaux pour se rendre journalièrement au travail ou les enfants à l'école.

Un réseau structurant doit être maintenu en bon état. L'achat d'un véhicule sachant parcourir les pistes cyclables en site propre, les RAVeL ou corridors cyclables avec un système de brosse (feuilles, neige, accotements, filets d'eau, ...), mais aussi du matériel d'entretien des peintures doivent être budgétisés.

SOURCES À CONSULTER

Références SECUROTHEQUE :

- [Dossier thématique - Cyclistes - Sécurothèque \(wallonie.be\)](#)
- [Les sites partages bus-velo.pdf \(wallonie.be\)](#)
- [Le corridor cyclable - Sécurothèque \(wallonie.be\)](#)
- [RAVeL, Voies vertes & Véloroutes en Wallonie \(Accueil\)](#)

Fiches Sécurothèque avec lien pour celles existantes en date du 14/07/2022

Sécurothèque Fiche n°299	Accessibilité des traversées cyclo-piétonnes
Sécurothèque Fiche n°90	Dimensions des aménagements cyclables
Sécurothèque Fiche n°293	Les sens uniques limités ou contresens cyclables
Sécurothèque Fiche n°39	Quel aménagement cyclable choisir
Sécurothèque Fiche n°145	Giratoires – Gestion des cyclistes
Sécurothèque Fiche n°285	Points d’attention dans les aménagements cyclables
Sécurothèque Fiche n°69	Les aménagements cyclables séparés
Sécurothèque Fiche n°90	Dimensions des aménagements cyclables
Sécurothèque Fiche n°72	Continuité des aménagements cyclables en carrefour
Sécurothèque Fiche n°73	Continuité des aménagements cyclables HORS carrefours
Sécurothèque Fiche n°296	Carrefours entre le RAVeL et le réseau routier motorisé
RAVeL. Wallonie	Couleur dans les aménagements cyclables
Sécurothèque Fiche n°287	Couleur dans les aménagements cyclables - Sécurothèque
Sécurothèque Fiche n°295	Dimensionnement d’un tronçon de corridor cyclable – Tableaux d’aide à la décision
Sécurothèque Fiche n°440	La chaussée à voie centrale banalisée
Sécurothèque Fiche n°71	Le corridor cyclable
Sécurothèque Fiche n°439	Points d’attention dans les aménagements cyclables - Pentes longitudinales
Sécurothèque Fiche n°239	Points d’attention dans les aménagements cyclables - Revêtements
Sécurothèque Fiche n°70	Matrice de la sécurité routière pour les corridors cyclables
Sécurothèque Fiche n°82	Matrice de la sécurité routière pour les aménagements cyclables
Sécurothèque Fiche n°291	Rue cyclable
Sécurothèque Fiche n°290	Piste cyclable marquée
Sécurothèque Fiche n°285	La bande cyclable suggérée
Sécurothèque Fiche n°292	Le stationnement des vélos en et hors voirie

Références CEMATHEQUE :

CeMathèque n°37	Elaborer <u>un Plan Commune cyclable : comment ?</u>
CeMathèque n°4	<u>La mobilité et l'aménagement du territoire</u>
CeMathèque n°6	<u>Tous en piste pour le vélo !</u>
CeMathèque n°46	<u>Stationnement vélo et projet immobilier. Bonnes pratiques</u>

Conseils sur les sites GRACQ et ProVélo : <https://www.gracq.org/> <https://www.provelo.org/>

CRR et AWSR :

AWSR - 01-juil-22	Essentiel des accidents : Les accidents impliquant les cyclistes en Wallonie 2016-2020 (06/2022)	<u>https://www.awsr.be/archives/publications/</u>
-------------------	--	--

FICHE ACTION 03 : SIGNALISATION RÉSEAU PIÉTON ET CYCLABLE

CONTEXTE ET OBJECTIFS

Le schéma directeur cyclable pour la Wallonie (SDCW) s'appuie sur le réseau RAVeL et il comporte environ 3000 kilomètres. Il est toutefois désuet.

Avec une longueur de 4 km à Gerpinnes, le RAVeL L138 vers Châtelet représente la majeure infrastructure cyclable sur le territoire communal ; il parcourt la commune du nord au sud dans le secteur est et est en cours d'extension vers Mettet.

La signalétique directionnelle dont Gerpinnes dispose à l'heure actuelle est principalement destinée à orienter les automobilistes et elle ne prend pas en considération les autres modes de déplacement.

Toutefois, pour encourager les déplacements à pied et à vélo, il est essentiel de pouvoir orienter ces usagers au sein de la commune.

Au niveau du centre-ville, la signalétique pour cyclistes et piétons permet de signaler la façon la plus facile et directe pour rejoindre les pôles principaux ainsi que les poches de parking et les lieux d'intérêt. Elle est essentielle afin de rediriger les modes actifs vers des itinéraires privilégiés et aménagés.

La typologie de signalétique doit être bien adaptée au mode de déplacement auxquels elle s'adresse, elle doit être cohérente, claire et compréhensible afin que l'identification des réseaux structurants soit possible.

L'objectif est d'identifier les endroits où une signalétique pour les modes actifs est à proposer, à partir des réseaux existants et en considérant les propositions faites lors du PCM.

ACTIONS TRANSVERSALES

Fiche 01 : réseau piéton structurant
Fiche 02 : réseau cyclable structurant
Fiche 04 : stationnement vélo
Fiche 09 : politique de stationnement
Fiche 10 : amélioration cadre de vie

TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ



ACTEURS

Commune de Gerpinnes
Tous à pied
Gracq et Pro Vélo
Zone de Police

FINANCEMENT

Subsides régionaux via les PICC
Coût de la signalisation à prévoir dans les fiches PIMACI

ESTIMATION BUDGÉTAIRE

185 € / panneau + poteau

INDICATEURS DE RÉSULTAT

- Nombre de panneaux de signalétique directionnelle pour les modes actifs
- % de pôles ou lieux d'intérêt signalés
- % d'intersections du réseau cyclo-piéton structurant signalées

28 localisations de panneaux vélos et 14 panneaux piétons ont été proposés sur la commune de Gerpennes. Il est évident qu'il faudra signaler les itinéraires une fois que ceux-ci auront été aménagés et que les balisages doivent nécessairement se faire sur un itinéraire complet.

IMPACTS

- +**
 - Promotion de la mobilité alternative
 - Sécurisation des modes actifs
- - Traversée des axes régionaux difficile à sécuriser

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

Les actions qui seront proposées peuvent être définies comme complémentaires aux actions visant à l'extension des réseaux cyclable et piéton structurants. Un bon plan de signalisation directionnelle permet d'avoir une gestion optimale des réseaux modes actifs : les usagers disposent ainsi d'un réseau bien aménagé pour leurs déplacements et d'une signalétique cohérente permettant de choisir de façon efficace l'itinéraire à poursuivre, dans des contextes de loisir, mais également au quotidien.

La première étape est l'identification des pôles à reprendre dans la signalisation. C'est un outil essentiel en ce qui concerne l'accessibilité et la localisation des pôles majeurs au sein de la commune. Ces endroits sont représentés notamment par les pôles générateurs de déplacements.

À Gerpinnes, les pôles majeurs sont localisés dans le centre-ville et le long de la N5 et ils sont connectés à travers un réseau piéton structurant. Les catégories suivantes représentent les endroits à étudier en ce qui concerne la signalétique à mettre en place :

- Poches de parking : parking de l'Eglise et parking de la Scierie ;
- Pôle multimodal parking de l'Eglise
- Maison Communale ;
- Centre commercial du Bultia ;
- RAVeL.
- ...

L'idée est de relier ces endroits aux réseaux cyclables et piétons structurants grâce à la localisation de panneaux clairs aux croisements importants. De cette façon, l'utilisateur est capable de se repérer et de s'orienter vers la direction souhaitée.

Ces parkings longue durée éloignés des centres attractifs ne seront utilisés que s'il y a une signalisation piétonne adéquate et un cheminement agréable pour faire la liaison à pied.
C'est toute l'intégralité d'un PCM qui permettra la cohérence et le succès d'un bon plan de mobilité communal !

Critères à respecter pour l'installation des panneaux

Les panneaux seront placés aux intersections du réseau piéton structurant identifié sur la carte de la fiche action 01 ainsi qu'aux croisements du réseau cyclable proposé dans la fiche action 02.

Après avoir identifié les carrefours concernés par la mise en place d'un ou plusieurs panneaux, il est nécessaire de définir :

1. Le type de panneau à installer ;
2. L'emplacement du panneau ;
3. L'orientation du panneau.

Cette nouvelle signalisation doit être cohérente avec la signalisation déjà en place au sein du territoire communal. Il est conseillé de reprendre cette signalisation proposée pour l'ensemble des villes et communes belges. Les signaux faisant objet de cette intervention sont repris dans le code de la route avec la dénomination « F34b1 », « F34b2 », « F34c1 » ou « F34c2 » ; il s'agit de signaux de direction pour itinéraires conseillés à des catégories déterminées d'usagers.



Figure 18. Signaux de direction pour itinéraires conseillés à catégories déterminées d'usagers - source : code de la route

Une attention particulière doit être menée sur l'emplacement du panneau : Le choix doit être effectué en considérant le critère de libre passage de minimum 1,5 mètre sur la largeur des trottoirs, et 2.20 mètres pour la hauteur, e.a. pour le libre passage des PMR dans l'espace public. Le panneau doit être placé de façon à ne pas empêcher la visibilité : tous les usagers qui arrivent à un croisement doivent être capables de se voir réciproquement afin d'éviter les accidents de la circulation.

En synthèse, les spécificités des panneaux à placer sont les suivantes :

- Le placement du panneau ne doit pas gêner la visibilité des usagers sur la voie publique ;
- Les signaux F34b1 et F34c1 sont rectangulaires, d'une hauteur maximale de 0,15 m et d'une longueur maximale de 1,20 m ;
- Les signaux F34b2 et F34c2 sont rectangulaires, d'une hauteur minimale de 0,45 m et d'une largeur minimale de 0,30 m ;
- Sur ces signaux, les lettres et les symboles ont une hauteur maximale de 0,10 m ;
- Sur les signaux F34b1 et b2, les indications sont en blanc sur fond bleu, sur les signaux F34c1 et c2, les indications sont en blanc sur fond brun ;
- Les symboles sont noirs sur fond blanc ;
- Sur les signaux F34b2 et F34c2, l'indication de la destination et la flèche sont facultatives ;
- La distance en km peut être mentionnée et lorsqu'il s'agit d'itinéraires pour piétons, en fractions de km arrondie à la centaine de mètres ;
- Les signaux F34b1 et b2 peuvent être utilisés pour l'indication d'itinéraires conseillés vers des lieux ou des établissements d'intérêt général ;
- Les signaux F34c1 et c2 peuvent être utilisés pour l'indication d'itinéraires conseillés vers des lieux d'intérêt touristique ;
- Le symbole de la ou des catégorie(s) d'usagers concernés est toujours indiqué ;
- Sur les signaux F34c1 et c2, les symboles prévus pour les signaux F35 ne peuvent pas être utilisés ;
- En principe, les signaux F34b et c seront dissociés des signaux F29 à F37 et ils seront placés de manière visible pour les usagers qu'ils concernent.

Pour des signalisations s'adressant aux piétons, il est possible de s'écarter des signaux prévus au code de la route et code du gestionnaire, en utilisant une approche plus créative sur le design des signaux. Les contraintes de placement et de lisibilité restent similaires, ces signaux disposent le plus souvent de supports complètement distincts de ceux de la signalisation routière générale.

La signalisation directionnelle cyclable en Wallonie

La signalisation directionnelle cyclable est destinée à informer les cyclistes de leur position et de l'itinéraire emprunté. Ce type de signalisation doit être utilisé quand la praticabilité de l'itinéraire est bonne et lorsque la sécurité est assurée sur l'ensemble de l'itinéraire.

Les panneaux à utiliser s'inspirent du modèle « F34b2 », mais avec une couleur distincte pour renforcer leur visibilité (fond vert au lieu de bleu) ; il s'agit donc de panneaux d'information sans valeur réglementaire au sens du code de la route, n'entraînant aucune obligation de comportement.

Le contenu du panneau peut être complet ou simplifié :

Panneau complet :

- Symbole vélo + éventuel symbole piéton et/ou cavalier ;
- Destination(s) lointaine(s) ;
- Destination(s) proche(s) ;
- Le cas échéant, le symbole représentant la destination ;
- La ou les distance(s) ;
- Des flèches directionnelles ou un diagramme ;



Panneau simplifié :

- Symbole vélo ;
- Le numéro d'itinéraire ou une destination ou un symbole de la destination ;
- Une flèche directionnelle.



Figure 19. Panneaux pour signalisation cyclable en Wallonie - panneau complet (gauche) et panneau simplifié (droite) - source : La signalisation cyclable en Wallonie

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES EN AMÉNAGEMENT OU DISPOSITION COMMUNALE

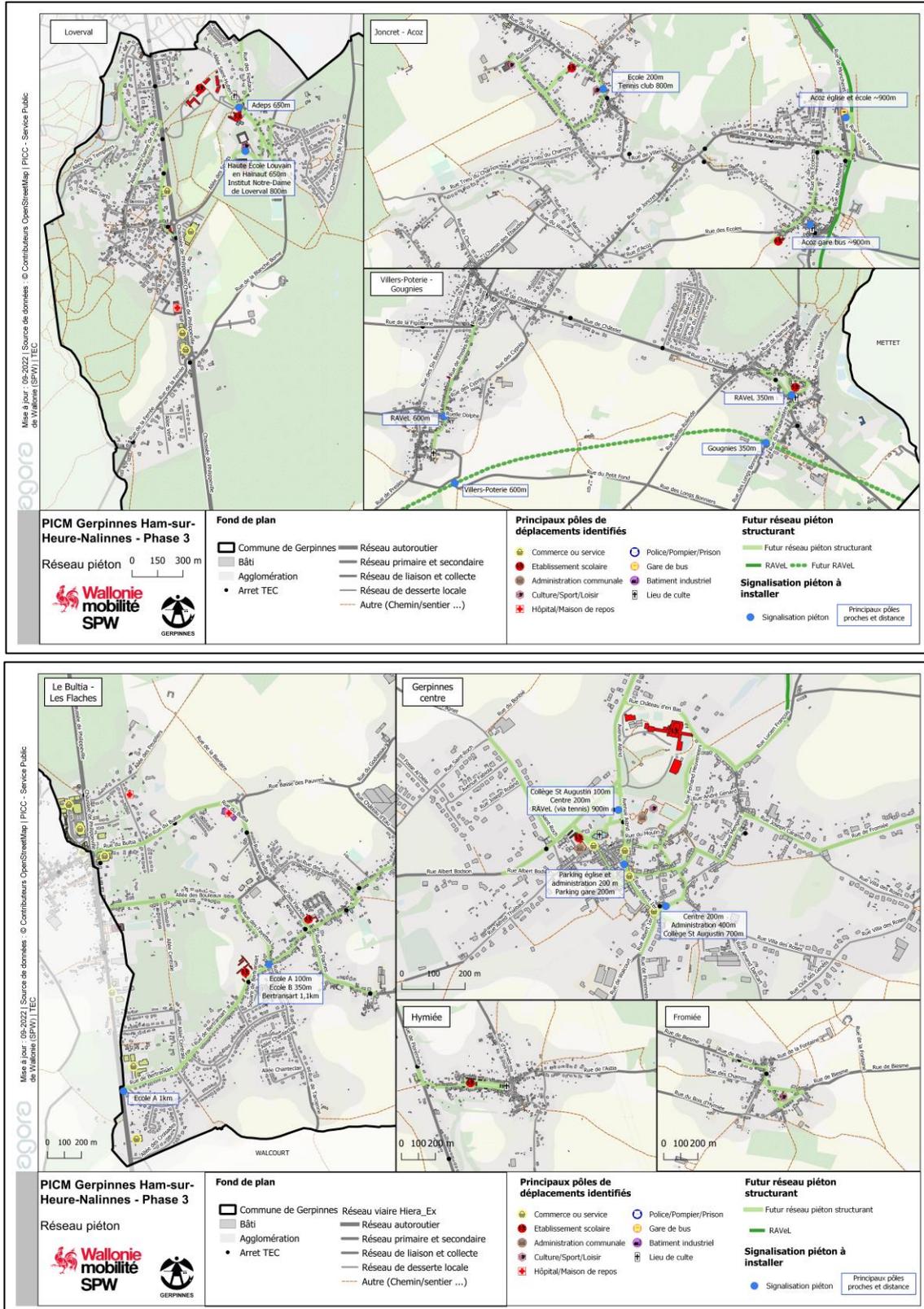


Figure 20 : Cartes réseau piéton structurant à aménager ou entretenir en priorité - source : Agora

Les cartes ci-dessus proposent différents lieux où devrait se trouver la signalétique piétonne le long du réseau structurant piéton.

Celle-ci est à mettre en synergie tant que possible avec la carte ci-dessous d'emplacements pour la signalisation cyclable afin de combiner les panneaux. Ces panneaux doivent évidemment être accompagnés des flèches de direction correspondantes.

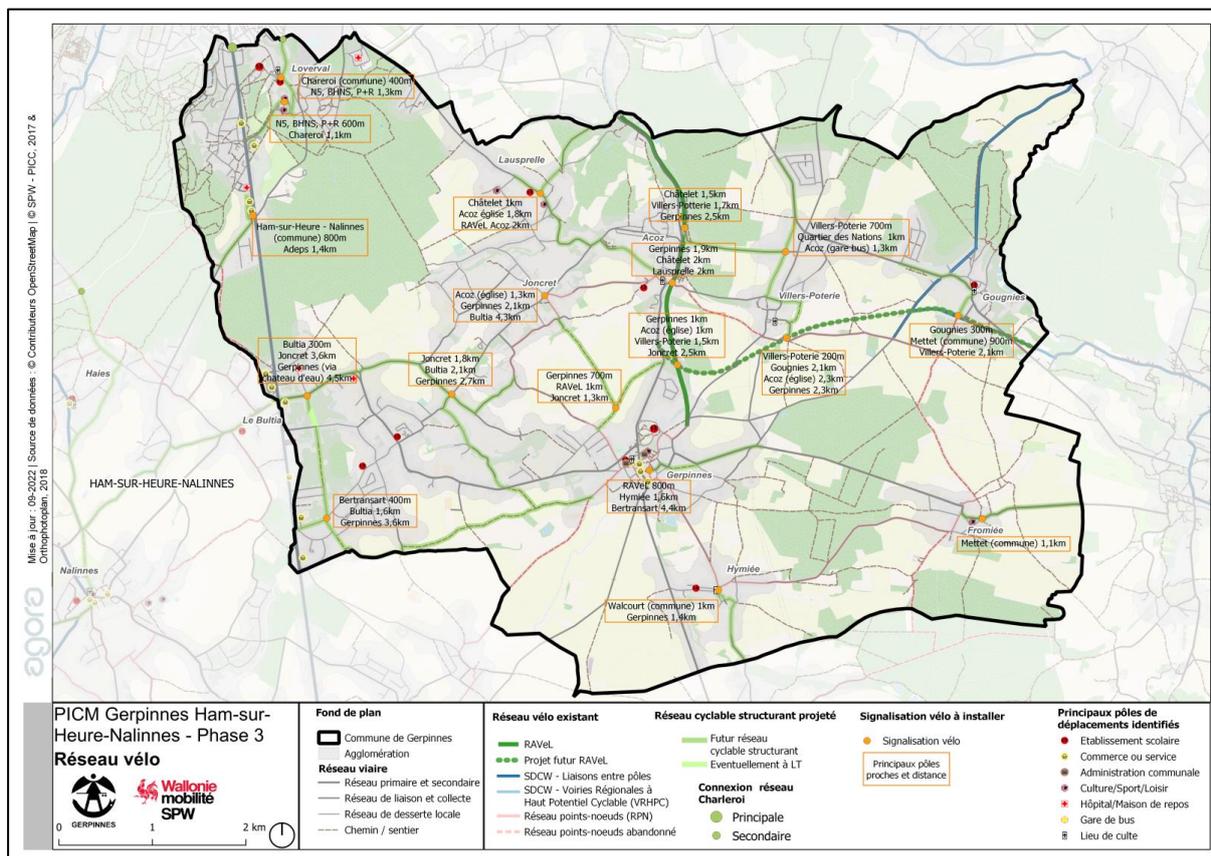


Figure 21 : Carte signalisation vélo - source : Agora

DES ACTIONS CONCRÈTES À METTRE EN PLACE

Ce n'est que quand les deux réseaux piéton et vélo seront réalisés complètement que l'on pourra songer à placer des panneaux directionnels adressés aux piétons et cyclistes.

Toutefois, on insistera sur la signalisation avec des panneaux pour indiquer la distance à parcourir pour rejoindre les deux parkings situés au centre de Gerpinnes et qui doivent motiver les visiteurs à s'y rendre même pour de courtes visites. Cela permettra de libérer les trottoirs et d'apaiser l'espace public dans le centre de la ville.





RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SENSIBILISATION, D'INFORMATION ET DE PROMOTION

Motiver les gens à marcher au quotidien, c'est soigner les derniers cent mètres à effectuer entre la voiture et le lieu de déplacement. Dès lors, soigner les cheminements piétons et les agrémenter d'une signalétique avenante ne fera qu'augmenter le plaisir de marcher. Certaines villes l'ont bien compris en ayant opté pour des supports personnalisés, en ayant intégré dans le mobilier urbain, l'éclairage suivant une charte communale.

La signalisation est par définition un support de communication et donc de promotion. Plus pour un but touristique ou de loisirs, la signalétique sur le terrain va de pair avec toute carte ou réseau de balades à vélo ou à pied. Au vu des nombreuses balades proposées, une signalétique spécifique peut être envisagée.

La promotion sur des sites comme Routeyou, Komoot, Wikiloc, Cirkwi, mais aussi tout site de tourisme ne fera que renforcer l'envie d'enfourcher son vélo et fréquenter les infrastructures cyclables.

SOURCE À CONSULTER

Code de la route : signalisation

Références SECUROTHEQUE : n° des fiches

Sécurithèque Fiche n°499	F49 – Signaux indication – Passage pour piétons
Sécurithèque Fiche n°138	Panneaux de signalisation directionnelle cyclable
Sécurithèque Fiche n°86	Les catégories de signaux, leurs formes et leurs dimensions
Sécurithèque Fiche n°465	https://securotheque.wallonie.be/equipements/signalisation-c/verticale/de-police/b22
Sécurithèque Fiche n°466	https://securotheque.wallonie.be/equipements/signalisation-c/verticale/de-police/b23-signaux-de-priorite
Sécurithèque Fiche n°192	https://securotheque.wallonie.be/b-dimensionnement-horizontal/b-largeur-de-voiries-profil-en-travers/b-carrefours/b-feux/signalisation-lumineuse-de-circulation-gestion-cyclistes
Sécurithèque Fiche n°547	Signaux relatifs à la priorité B22 et B23 dans un carrefour à feux
Sécurithèque Fiche n°451	D10 – Signaux d’obligation – Partie de la voie publique réservée à la circulation des piétons et des cyclistes
Sécurithèque Fiche n°449	https://securotheque.wallonie.be/equipements/signalisation-c/verticale/de-police/d7-signaux-dobligation
Sécurithèque Fiche n°450	D9 – Signaux d’obligation – Partie de la voie publique réservée à la circulation des piétons, des bicyclettes et des cyclomoteurs à deux roues classe A

Références CEMATHEQUE

CeMathèque n°8	La signalisation, aussi une question de bon sens...
-----------------------	---

FICHE ACTION 04 : STATIONNEMENT VÉLO

CONTEXTE ET OBJECTIFS

La mise en place d'un réseau cyclable sécurisé et complet doit être accompagnée par des mesures d'incitation et de promotion de la pratique du cyclisme.

Outre l'éducation et la sensibilisation à l'usage du vélo pour les déplacements au quotidien, un rôle essentiel est joué par l'installation de places de parking vélo aux principaux pôles générateurs de déplacements.

La possibilité de garer son vélo de façon sécurisée est un moyen pour encourager l'usage de celui-ci. Des places vélos avec un niveau de sécurisation basé sur la durée du stationnement offrent la possibilité aux usagers de repenser à la pratique du vélo pour les déplacements au quotidien.

Un aspect essentiel à considérer concerne également la possibilité d'intermodalité avec d'autres modes de transport, notamment les gares SNCB et les arrêts TEC.

L'information multimodale constitue un complément nécessaire à l'organisation des transports en général, mais elle est indispensable lorsque plusieurs modes de déplacements sont combinés.

L'objectif de cette fiche action est d'identifier les endroits les plus appropriés sur le territoire communal de Gerpinnes pour y installer des places de parking vélo et favoriser ainsi l'intermodalité.

ACTIONS TRANSVERSALES

Fiche 02 : réseau cyclable
Fiche 03 : signalisation des réseaux piétons et cyclistes
Fiche 05 : promotion des Transports en Commun
Fiche 08 : gestion de la Politique de stationnement
Fiche 07 : sensibilisation à la mobilité alternative
Fiche 13 : information citoyenne

TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ



ACTEURS

Commune de Gerpinnes
Région wallonne
Gracq et Pro Vélo
Commerçants et entreprises

FINANCEMENT

Subsides régionaux via les PIMACI (Mobipôle)
TEC pour les arrêts de bus
100% le long des lignes Express

ESTIMATION BUDGÉTAIRE

110 à 125 €/râtelier pose comprise
250 à 1000 € sous auvent
5000 € pour box collectif de 5 vélos

INDICATEURS DE RÉSULTAT

- Nombre de vélos stationnés
- Nombre d'équipements de stationnement vélo
- Aménagement de parking de co-voiturage avec équipement stationnement vélo
- Nombre de parkings mutualisés équipés de stationnement vélo

IMPACTS

- +**
 - Promotion du vélo
 - Territoire cyclable
- - Détérioration et vandalisme

Exemple école	Places existantes	Places projetées	Vélo 01/23	Vélo 02/23	Vélo 03/23	...	Moyenne Hiver (oct.-mars)	Moyenne été (mai-sep)
Flaches	1	8	2	3	3		2,66	3
Hymiée	0	8	2	1	4		2,33	4
Gougnies	2	8	2	3	3		2,66	3
Acoz	0	8	1	5	0		2	2,66

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

Le nombre de cyclistes varie en fonction de la qualité des infrastructures mise à leur disposition. Disposer d'une infrastructure de stationnement sûre et bien localisée, aux points d'origine et de destination, est une condition essentielle à respecter.

Certains VAE⁶ nécessitent d'être stationnés dans des lieux sécurisés (clauses assurance vol) d'autant plus si le stationnement est de longue durée. C'est souvent le cas pour les déplacements domicile-travail.

La mise en place d'espaces de stationnement vélo au sein du territoire communal doit répondre aux critères suivants :

- Proximité : de préférence à quelques pas de l'entrée du lieu à accéder ;
- Accessibilité : accès direct depuis l'espace public, sans escaliers et autres obstacles ;
- Sécurité : bien visible et bénéficiant de contrôle social et/ou de surveillance caméra ;
- Fonctionnalité : aisé à l'usage, toiture contre la pluie pour des durées de + de 2 à 4 h ;
- Quantité : idéalement on doit toujours avoir quelques places libres aux moments les plus fréquentés.
- Qualité : les pinces roues sont à proscrire (par exemple ceux devant l'administration communale). Les U inversés sont recommandés (de préférence rectangulaire et pas tubulaire). Les autres types de stationnement (râtelier etc.) sont tolérés.

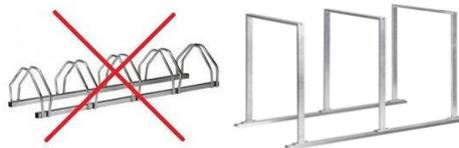


Figure 22: Pince roue et U inversé à section rectangulaire – source : Bruxelles Environnement

Le type d'équipement à proposer dépend de la durée du stationnement, et il recouvre une grande importance afin d'éviter le vandalisme. La durée du stationnement est définie à partir du type de pôle où on envisage d'aménager un parking vélo ; à Gerpinnes, les pôles générateurs de déplacements identifiés font essentiellement partie des catégories suivantes :

- Écoles ;
- Administrations ;
- Commerces ;
- Arrêts TEC ;
- Parkings publics tels que parking de l'Église, de la gare et à Acoz pour co-voiturage.

⁶ VAE : vélos à assistance électrique

La localisation du stationnement vélo doit répondre à d'autres critères afin de garantir l'attractivité de ceci :

- Distance de marche contenue (ne pas dépasser le 200 m pour les emplacements sécurisés et les 50-60 m pour les emplacements non sécurisés) ;
- Rendre visible le stationnement, afin de permettre le contrôle social et une facile identification (prévoir une signalisation du parking vélo si la visibilité n'est pas optimale) ;
- Prévoir l'éclairage du dispositif ;
- Le stationnement vélo doit être facilement accessible, pour que les cyclistes ne doivent pas exécuter de manœuvres dangereuses ou compliquées pour s'y rendre.
- On peut envisager de supprimer quelques places de parking auto pour placer ces box qui sont dimensionnés à cet effet
- Il est concevable que dans les rues résidentielles très denses où les maisons n'ont pas de garage, de convertir une place de stationnement voiture en boîtes fermées pour vélo



Figure 23: Type de box vélo sécurisé en voirie résidentielle pour location - source : Google

Aussi, la commune peut imposer dans les conditions d'urbanisme, l'obligation de prévoir du stationnement vélo dans toute nouvelle construction ou rénovation d'immeuble de logements multiples, ou même individuel.

LES ÉQUIPEMENTS CONSEILLÉS POUR L'ESPACE PUBLIC

Chaque destination du cycliste nécessite une solution de stationnement vélo qui doit être appropriée en fonction de la situation ; ainsi, le type d'infrastructure à envisager pourra être :

- Arceaux non-couverts ;
- Arceaux couverts ;
- Box vélos ;
- Local à l'intérieur de l'immeuble de destination.

Les arceaux sont une option qui ne demande pas beaucoup d'espace et peut être facilement installée aux endroits dispersés ; ils répondent aux critères de facilité d'installation, difficulté de les vandaliser, commodité pour les cyclistes et il est également possible de choisir des modèles en harmonie avec le mobilier urbain environnant. Il s'agit d'une option conseillée pour un stationnement de courte durée.

On placera les arceaux de préférence :

- Dans un endroit bien visible (contrôle social) ;
- À proximité de l'entrée piétonne des bâtiments.

Les arceaux couverts sont conseillés dans le cas d'un stationnement de plus longue durée par rapport aux arceaux non-couverts (administrations, écoles , ...), avec le but de protéger les vélos et surtout leurs équipements.



	Description	Schéma	Caractéristiques		
			Protection contre le vol et le vandalisme	Durée de stationnement	Adéquation pour une utilisation Jour / nuit
Mini	Espace de stationnement non couvert, à l'extérieur		★	🕒	○
Midi	Espace de stationnement couvert, à l'extérieur		★	🕒🕒	○
Maxi	Locaux fermés / Enclos couvert		★★★	🕒🕒🕒	○🌙
	Garage souterrain (en combinaison avec les autos)		★★	🕒🕒🕒	○🌙
	Vélostation (avec surveillance et d'autres services)		★★★★	🕒🕒🕒	○🌙

★ moyen 🕒 courte durée (≤4h)
★★ élevé 🕒🕒 durée variable
★★★ très élevé 🕒🕒🕒 longue durée (≥4h)

Figure 24. Tableau reprenant les options envisageables lors de conception de places de stationnement vélo - source : CeMathèque n°46

Les box vélos sont une option sécurisée qui occupe cependant beaucoup de place et qui a un coût plus élevé par rapport aux arceaux.



Figure 25 : Modèle de box vélo sécurisé connecté - source : Google

Dans certaines situations, notamment celles où les systèmes de surveillance et de contrôle social ne sont pas réalisables, les casiers à vélos peuvent constituer une bonne alternative aux arceaux.

Pour l'aménagement des aires de stationnement vélo aux arrêts de bus, les TEC offrent un subside conséquent⁷.

Le futur Mobipôle du parking de l'Eglise et plus tard celui d'Acoz, prévoient deux types de stationnement : des arceaux couverts pour les temps de stationnement < 4h et des sécurisés pour les vélos électriques ou autres.

Un système d'accès électronique avec la carte magnétique de l'abonnement TEC est à l'étude. Le subside le long des lignes Express est de 100 %.

On pensera dans le cadre de la délivrance des permis d'urbanisme pour logements individuels, mais certainement multiples de prévoir un local pour stationnement des vélos à concurrence d'un emplacement par chambre ou par oreiller.

⁷ Guide bonnes pratiques TEC Online pages 94 à 102.

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES EN AMÉNAGEMENT OU DISPOSITION COMMUNALE

Le diagnostic a relevé quelques efforts consentis par des commerçants, syndicat d'initiative... Beaucoup de ces racks étaient vides étant donné que les cyclistes rencontrés n'étaient pas des cyclistes au quotidien, mais bien de loisirs. Les racks proposés ne sont pas efficaces (pince roue et dispositif fragile pour les vols - cadenas sur la roue avant).

La liste des pôles d'attraction à équiper a été dressée comme suit :

Inventaire stationnement vélo

Ecoles	Places existantes	Places projetées	Domaine	Remarques
Institut Notre Dame de Loverval			privé	Couvert longue durée
Collège Saint Augustin			privé	Couvert longue durée
Ecole communale des Flaches	1	8 (donc 4 U inversés)		Couvert longue durée
Ecole d'Hymiée	0	8		Couvert longue durée
Ecole communale de Gougnyes	2	8		Couvert longue durée
Ecole Providence d'Acoz	0	8		Couvert longue durée
Ecole communale de Lausprelle	0	8		Couvert longue durée
Ecole de Loverval (Providence)	0	8		Couvert longue durée
Ecole communauté française Bertransart	0	8		Couvert longue durée

Établissement public	Places existantes	Places projetées	Domaine	Remarques
Administration communale	4	8	public	Espace sécurisé pour personnel communal
Centre culturel rue de Villers, 61	0	8	public	Espace large
Bibliothèque communale – chaussée de Philippeville, 76 = salle de Loverval	?	4		
Maison de village des Flaches		4		
Salle communale de Villers-Poterie				
Salle communale de Loverval	0	4	public	
Salle communale d'Acoz	0	4		
Salle communale de Fromiée		4		
Salle communale de Gerpinnes centre	0	4		
Salle communale de Gougnyes		4		
Maison de village d'Hymiée		4		
Maison de village de Joncret - Guichoux		4		
Salle communale de Lausprelle	0	8	public	Espace large
Salle communale de Joncret - Mélot		4		

Musée du folklore	0	2		Espace étroit
Syndicat d'initiative	6	6		Mauvais dispositif
Service travaux		4		Couvert longue durée

Activité sportive	Places existantes	Places projetées	Domaine	Remarques
Salle sports légers place Combattants	0	8 couverts	public	
Tennis club Lausprelle	0	8 couverts	public	
Football des Flaches	0	10	public	
Football d'Acoz- Lausprelle	0	10	public	
Football de Bertrantsart	7	6	public	Enlever le dispositif pince-roue pour des U renversés
Green Arena Joncret	0	10		
Tennis de table – rue A. Dancart	8 arceaux couverts	0	public	
Adeps – allée de Sports	?	30	privé	
Hall omnisport de Bertrantsart	6 ?	15	privé	
Centre sportif scolaire ouvert au public				Infrastructure scolaire mis à disposition

Grands et moyens commerces	Places existantes	Places projetées	Domaine	Remarques
Colruyt – route de Philippeville	4	8	privé	En fonction du taux de remplissage
Aldi	4	4	privé	En fonction du taux de remplissage
Bultia village	?	8		
Lidl	0	4		
ProxiDelhaize	4			
Carrefour Mestdagh	?			Non utilisées actuellement. Pas en rajouter

Espace public	Places existantes	Places projetées	Domaine	Remarques
Espace partagé – pl des Combattants/ salle fête Gerpinnes	0	4	public	
Mobipôle parking Eglise			public	Prévoir courte et longue durée + sécurisé pour VA
Abords d'église et cimetière			public	

DES ACTIONS CONCRÈTES À METTRE EN PLACE

La Commune a prévu d'équiper en priorité des écoles, puis les espaces publics près de pôles d'attraction et ensuite de proposer aux riverains des aménagements en fonction de la demande. Il ne faut pas non plus donner une impression de vide qui peut faire craindre que le stationnement ne soit pas sécurisé.

Quant à placer des racks avec alimentation électrique, il n'est pas démontré l'utilité d'un tel dispositif sur le domaine public, mais plutôt conseillé dans les locaux de stationnement en entreprises où le travailleur peut bénéficier d'une alimentation pendant son temps de travail.

L'autonomie d'une batterie de vélo permet largement de réaliser les parcours courants sans devoir être réalimenté et courir le risque de vol de câble ou de vandalisme.

Il est proposé d'ajouter des racks à vélo aux arrêts TEC de plus de soixante montées avec les dispositifs proposés dans le guide pratique des TEC et subventionnés.

Toutefois il faut analyser au cas par cas :

Nom de l'arrêt	Ligne	Abris voyageurs	Abris vélo : arceaux sous abris
Gerpinnes Scierie	237	À placer	10 arceaux couverts à partager avec parking
Gerpinnes Centre	19 – 20	Mobipôle S	10 arceaux couverts à partager avec parking
Gerpinnes Collège	111b, 137d, 138b, 237	À renouveler	10 arceaux couverts à partager avec parking
Acoz centre	138b, 237	À restaurer	Peu de place
Acoz Raguette	138b	Peu de place – quai à aménager Abri à renouveler	Remplacer 1 place de stationnement par 2 arceaux vélo
Acoz gare	20, 137d, 138b, 237	Mobipôle S	10 arceaux couverts à partager avec parking
Acoz -rue de Moncheret	138b, 237	Peu de place	
Lausprelle Centre	138b		
Gerpinnes Flaches	137	À renouveler	3-4 arceaux couverts
Nalannes Bultia	19, 451	Peu de place. Déplacer l'arrêt après le rond-point à hauteur du Lidl et de Fromageon.	3-4 arceaux non couverts
Loverval Notre-Dame	19, 451	À renouveler 100% TEC si ligne express + BHNS quand sera prolongé.	À négocier avec Institut Notre dame.
Gerpinnes Grand cerf	137b, 451	À placer, mais peu de place → quai à aménager. N5	

Motiver les communes limitrophes à équiper les gares et haltes ferroviaires de stationnements vélos en suffisance, en pensant aux cyclistes potentiels venant de Gerpinnes via le réseau cyclable structurant.

La gare de Charleroi Sud possède un parking vélo gratuit et un autre avec contrôle d'accès et abonnement.

La gare de Châtelet offre dix arceaux en façade non-couverts et fort exposés, le contrôle social n'y semble pas très actif.



RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SENSIBILISATION, D'INFORMATION ET DE PROMOTION

Le dispositif de stationnement est lui-même un support de sensibilisation, toutefois comme déjà conseillé, il est souhaité ne pas placer de trop grandes quantités à la fois, au début, pour ne pas susciter des critiques de dépenses inutiles, ou bien de dégradations par vandalisme, au vu de leurs occupations réelles.

D'autre part, un réseau à usage quotidien doit contenir des infrastructures de stationnement. Aujourd'hui, ce sont surtout des cyclistes de loisirs qui circulent sans devoir nécessairement s'arrêter.

Privilégier les pôles d'attraction les mieux adaptés :

- Gares ferroviaires même si situées hors territoire,
- arrêts de bus,
- halls omnisports,
- commerces équitables ou bio,
- et, bien évidemment, les écoles dans le cadre des actions menées au niveau de la sensibilisation à la mobilité scolaire.



SOURCE À CONSULTER

Code de la route : signalisation

Références SECUROTHEQUE :

Sécurothèque Fiche n°292	Le stationnement des vélos en et hors voirie
--------------------------	--

DGO1 – 2015 : stationnement des vélos

CRR : fiche 4 – 2007 – attention ! dépassé : les arceaux tubulaires sont déconseillés. Privilégier les sections rectangulaires

Références CEMATHEQUE :

CeMathèque n°46	Stationnement vélo et projet immobilier. Bonnes pratiques
-----------------	---

Liens internet : Gracq

Liens avec autres documents communaux : PCDR

FICHE ACTION 05 : PROMOTION DES TRANSPORTS EN COMMUN

CONTEXTE ET OBJECTIFS

Le transport en commun est un élément essentiel dans la stratégie de développement en matière de mobilité : un service de transport en commun optimal permet d'avoir un vrai report modal, avec un impact important sur les congestions du trafic.

Afin de rendre concret et possible le transfert modal, le système de transport en commun doit être attractif : un service de haute qualité peut concurrencer la voiture individuelle.

Les bénéfices dérivants de l'utilisation du transport en commun sont nombreux :

- Accès à la mobilité pour les personnes dépourvues d'accès à une automobile ou à sa conduite ;
- Diminution des nuisances environnementales (émissions, bruits, etc.) ;
- Augmentation de la sécurité des déplacements ;
- Contribution à la qualité de vie ;
- Diminution des voitures sur le réseau entraînant une fluidité du trafic dans les zones fortement fréquentées.

Le système de transport en commun, pour s'intégrer dans le territoire de façon efficace, doit être accompagné par des mesures telles que la possibilité d'intermodalité, la revalorisation et la sécurisation des cheminements piétons et cyclistes ainsi que des espaces publics.

L'objectif est de promouvoir le transport en commun, notamment pour les déplacements domicile-travail, en soulignant les bénéfices que cela peut apporter aux usagers et de le transformer en une pratique au quotidienne.

ACTIONS TRANSVERSALES

- Fiche 01 : réseau piéton structurant
- Fiche 02 : réseau cyclable structurant
- Fiche 04 : stationnement vélo
- Fiche 07 : sensibilisation mobilité alternative

TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ



ACTEURS

Commune de Gerpinnes
TEC Charleroi et TEC Namur
SPW : AOT
PMCM Charleroi Métropole
SPW: PIMACI – PIC
OCBM

FINANCEMENT

TEC
SPW – Pôle multimodal- S

ESTIMATION BUDGÉTAIRE

/

INDICATEURS DE RÉSULTAT

- Nombre de montées aux arrêts TEC & SNCB
- Nombre de montées sur la ligne BHNS
- Nombre d'arrêts du réseau TEC accessibles aux PMR
- 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, racks à vélos, ...)

IMPACTS

- + Report modal dans les déplacements domicile-emploi. Axes routiers moins congestionnés.
- Zone périphérique plus difficile à desservir.



MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

LE CHEMIN DE FER

Démunie de gares sur le territoire de Gerpinnes, la commune peut difficilement développer une promotion de l'usage du train. Toutefois, les gares de Châtelet et surtout celle de Charleroi, offrent des lignes, une fréquence et une étendue d'horaire très attractives.

Il y a lieu d'en faire la promotion sur le site internet de la commune et décrire les services rendus : parking payant/gratuit, guichets, accès PMR, stationnement de vélo sécurisé, etc.

La gare de Châtelet pourrait être mieux équipée en infrastructure de stationnement vélo, couverte et localisée près des accès aux quais. Les travaux du dernier tronçon du RAVeL 138 entre Gerpinnes et Châtelet sont terminés. Il permet aux habitants de Gerpinnes et d'Acoz d'être reliés de façon directe à la gare de Châtelet (en 30 min de Gerpinnes et 25 min d'Acoz).

LE RÉSEAU DE BUS

Le TEC développe un réseau de type urbain sur le territoire de Gerpinnes. Complémentairement, le territoire est desservi par des lignes suburbaines gérées par le TEC Namur et le TEC Charleroi.

C'est donc au niveau de l'OCBM et auprès de l'OTW que la commune pourra se faire entendre pour réclamer de manière ponctuelle les dysfonctionnements décelés.

D'autre part, un réseau de bus développe une stratégie à l'échelon supracommunal ; c'est donc au niveau du PMCM Charleroi que l'on pourra voir de manière stratégique les améliorations possibles à envisager.

Par ailleurs, la future ligne BHNS le long de la N5 va restructurer le réseau des lignes bus ordinaires. Ceci entraînera dans certains cas des correspondances supplémentaires avec le BHNS.



MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES EN AMÉNAGEMENT OU DISPOSITION COMMUNALE

RELIER LA COMMUNE AU BHNS

Une partie de la population habitant les quartiers situés le long de la N5 peut s'y rendre à pied

- Les quartiers densément peuplés autour de l'allée des Templiers, rue du Calvaire, rue de la Jonquière, etc.
- Le quartier moins dense rue de la Ferrée ;
- Le quartier du Bultia dans la version allongée du BHNS.

Une autre partie de la population pourrait se rendre au BHNS à vélo :

- Les quartiers de l'avenue du Vieux Frêne (Loverval) via l'allée des Sports ;
- Éventuellement les habitants du nord de Loverval via allée St-Hubert ;
- Le quartier des Flaches et le quartier Bertransart grâce à la piste cyclable bidirectionnelle prévue entre le Bultia et Ma Campagne (coté vers Charleroi). Ils pourraient aussi aller directement à l'arrêt Bultia dans la version maximaliste du BHNS.

Le reste des habitants de Gerpinnes habitent trop loin du terminus actuel du BHNS. La piste cyclable bidirectionnelle prévue dans le projet de BHNS le long de la N5 entre le Bultia et Ma Campagne est la condition sine qua non pour relier les habitants des Flaches / Bertransart au terminus du BHNS. Gerpinnes devrait être particulièrement attentif à la qualité de celle-ci et aux traversées pour la rejoindre
→ fiche action 02

Les habitants du quartier du Bultia (proche N5) et Bertransart pourraient potentiellement atteindre le BHNS grâce à un autre bus :

- Soit le 451, mais qui est déjà une ligne express qui les mène à Charleroi. Un changement de bus pour monter dans le BHNS ne serait alors pas très compétitif. La commune doit donc appuyer la conservation de la ligne 451 de Ma Campagne à Charleroi-centre. De plus le 451 fait aujourd'hui une boucle dans le quartier des Flaches, mais uniquement à 05h58 du matin ! Dans le futur cette boucle sera sans doute supprimée ou revue. Évidemment pour les habitants des Flaches il serait pertinent que cette boucle soit maintenue, mais avec une meilleure fréquence. Pour les utilisateurs au sud de la commune, il est cependant clair qu'il vaudrait mieux aller au plus vite vers Charleroi (et ainsi éviter cette boucle qui ne colle probablement pas avec une ligne expresse).
- La ligne 19, mais qui passe par le centre de Nalignes et Haies et qui fait donc un détour peu logique pour des habitants qui sont déjà sur la N5.

FRÉQUENCE

Pour le relier le BHNS en transport en commun, attendu qu'il y aura des départs toutes les 10', c'est au niveau du réseau qu'il faut intervenir, plutôt que sur les horaires. On peut s'attendre à un bus toutes les 10 minutes entre 6h et 20h en semaine, en dehors de ces horaires il devrait y avoir une moins bonne fréquence (un bus toutes les 20, 30 minutes environ). C'est en dehors de ces horaires qu'il faudra donc vérifier plus précisément ces correspondances.

AMPLITUDE

BHNS : Entre 5h et minuit.
 Bus 19 : Entre 6h et 19h30. Pas de problème d'amplitude.
 Bus 451 : Entre 4h30 et 23h. Va poser un problème de correspondance (il y en aura, mais pas toutes les 10 minutes) entre 5h et 6h et entre 20h et minuit. C'est aussi pourquoi il vaut mieux laisser le 451 continuer même s'il fait parfois doublon avec le BHNS.

En conclusion rejoindre le BHNS en bus n'est pas vraiment attractif pour les habitants de Gerpinnes hors quartier Loverval et Bultia/Bertransart.

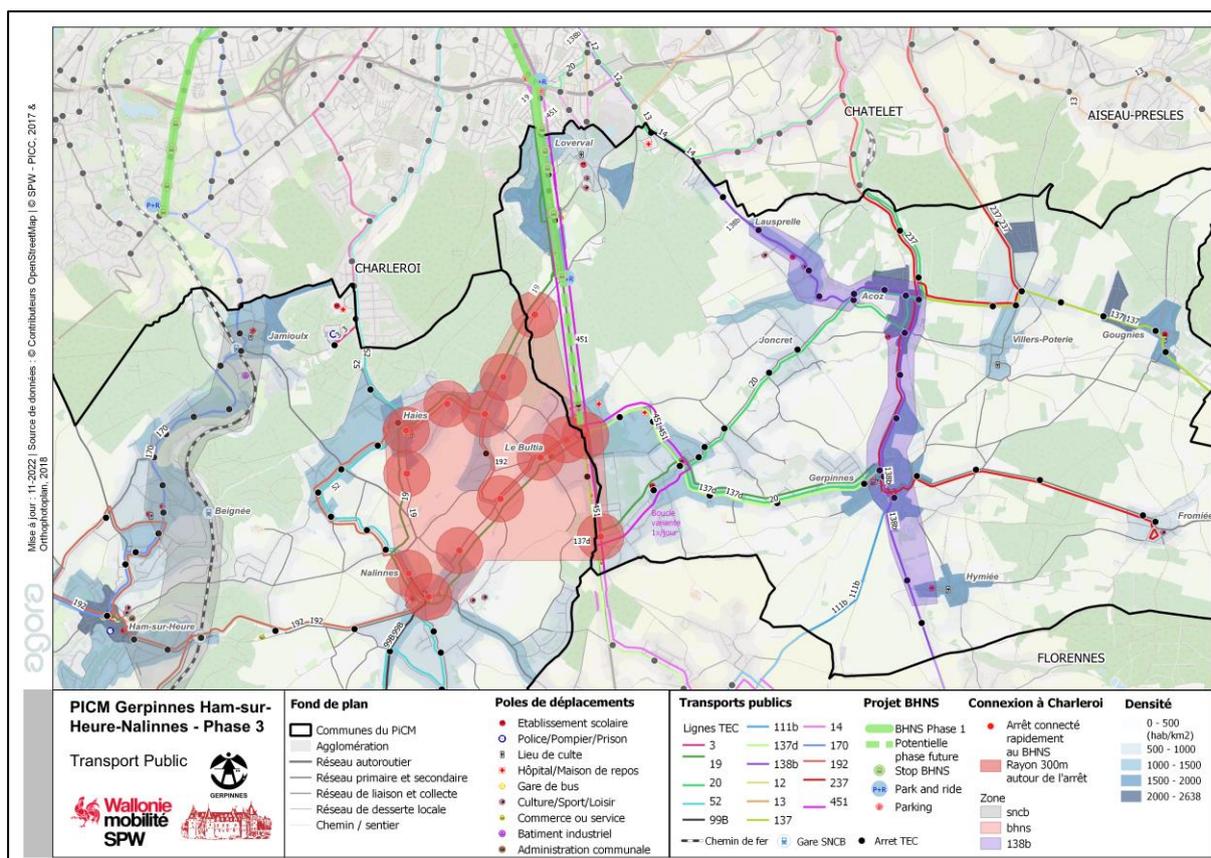


Figure 26 : Superposition densité d'habitat, niveau de service TEC et zone d'influence du BHNS sur le réseau existant - source : Agora

PARK AND RIDE

Une partie des habitants pourra se rendre en voiture au terminus momentané du BHNS à Ma Campagne entendu qu'il est prévu un parking de délestage (P+R Ma Campagne)

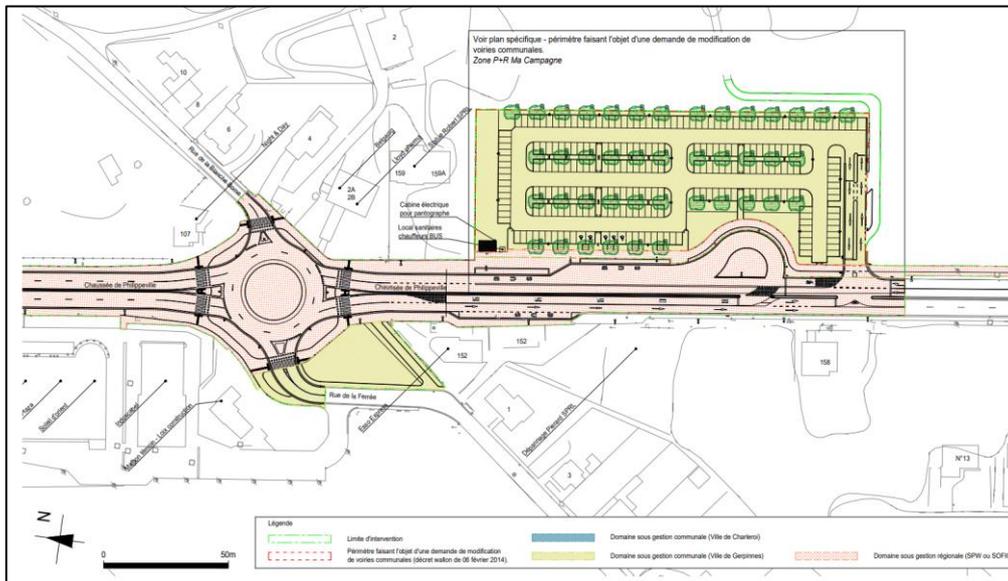


Figure 27: Extrait plan SPW-MI 2021 - source : <https://bhnscharleroi.be/>

Ces parkings ne seront fréquentés que s'il n'y a plus moyen de stationner à tarif raisonnable dans Charleroi ou que la N5 devient encore plus embouteillée en véhicule privé. Sans de telles contraintes, il n'y a aucune raison de ne pas parcourir en voiture les 10-15 km restants.

Pour les communes de Gerpinnes et Ham-sur-Heure – Nalinnes et au-delà, le BHNS ne sera réellement attractif que si son réseau est prolongé jusqu'au moins Bultia pour les communes de ce PiCM, et jusque Somzée pour attirer les habitants de Florennes et Walcourt à prendre le bus.

Pour éviter le trafic de fuite sur les communes de Gerpinnes et Ham-s-Heure - Nalinnes, il est souhaité qu'au rond-point Bertransart un P+R soit aussi aménagé le jour où le BHNS ira jusque-là.

Ce projet dépasse largement la portée d'un PiCM.

Toutefois il est établi que ce n'est que sur une plus longue distance enregistrant dès lors un gain de temps plus grand que le BHNS aura son réel intérêt.

LIGNE 138B

La ligne Express Florennes – Charleroi et passant par Gerpinnes-centre-Acoz – 138b - offre un très bon service. Il y a lieu d'y rabattre les piétons et cyclistes qui proviennent de quartiers moins bien desservis et donc d'aménager ces arrêts et les 2 Mobipôles : Gerpinnes-centre et Acoz.

LIGNE 137

La ligne 137 reliant Mettet à Acoz est menacée de suppression alors que Mettet n'est pas reliée à Gerpennes-centre. Ce constat d'un manquement dans le service offert par le TEC alors que la demande scolaire existe, pourrait-il être résolu par une meilleure concertation entre TEC-Hainaut et TEC-Namur, voire au niveau de l'AOT ?

Quant aux quartiers jugés mal desservis par les lignes de bus, il y a lieu de renforcer les liaisons cyclables même si ces dernières ne nécessitent pas de gros aménagements : les voiries communales limitées à 50 km/h peuvent accueillir les vélos en circulation mixte. Plus il y aura de vélos, plus les automobilistes vont adapter leur conduite à la présence de vélos dans les rues.

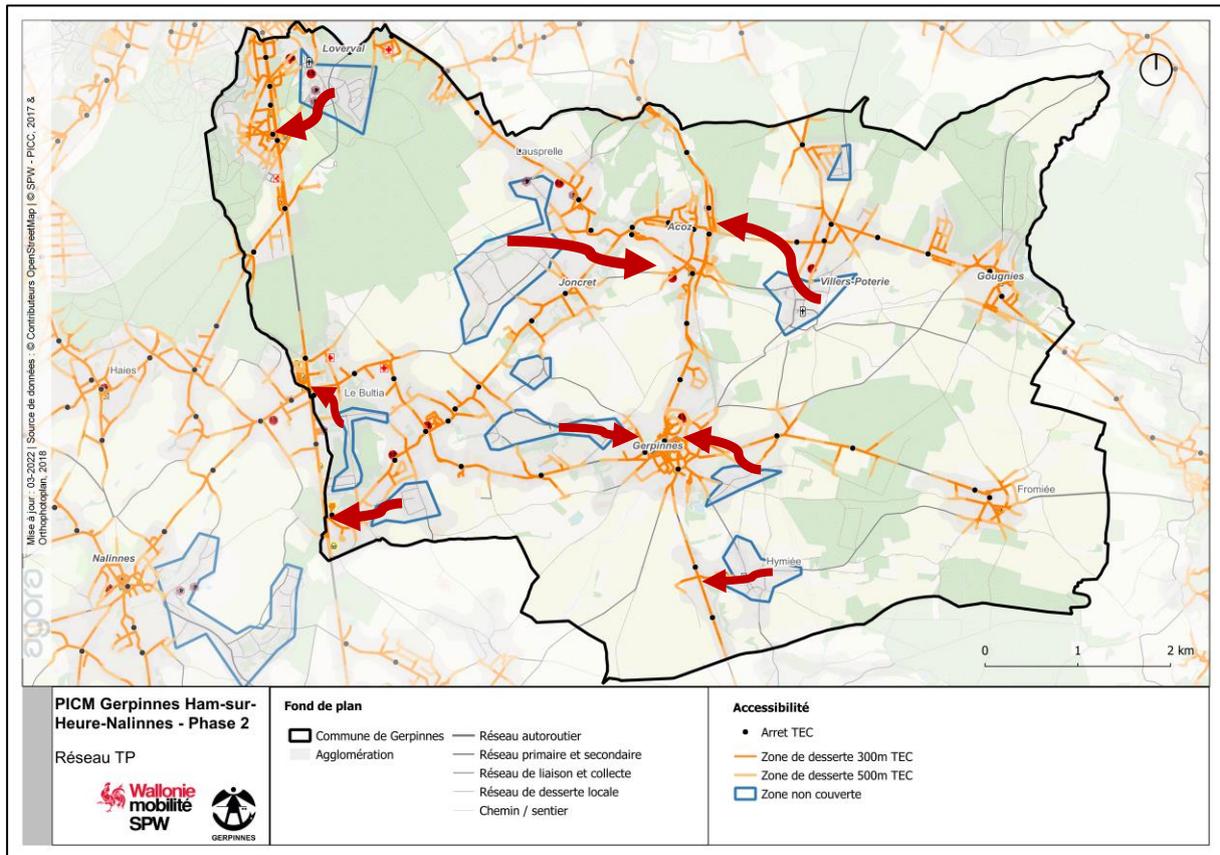


Figure 28 : Schéma de rabattements cyclables vers axes lignes de bus - source : Agora

Il est à noter que le village de Fromiée n'a pas pu être intégré au réseau structurant vélo vers Gerpennes (une seule route possible et difficilement aménageable, surtout pour si peu d'habitants). Il est trop éloigné pour être rejoint à pied. Il n'y a pas non plus de bus qui connecte Fromiée à Biesme, ni à Gougny ou Villers-Poterie. Le village est donc particulièrement isolé et son rabattement vers des lignes structurantes se fera difficilement autrement qu'en voiture (possibilité de covoiturage à mettre en place).

AMÉNAGEMENT DES ARRÊTS DE BUS

Il est conseillé à la commune de Gerpinnes d'équiper préférentiellement les arrêts de bus suivant les recommandations du guide pratique des TEC et solliciter les subsides en matière d'équipement : abris voyageurs et abris vélo.



Figure 29 : Aménagement arrêt conforme - source : Guide Bonnes Pratiques TEC-2015

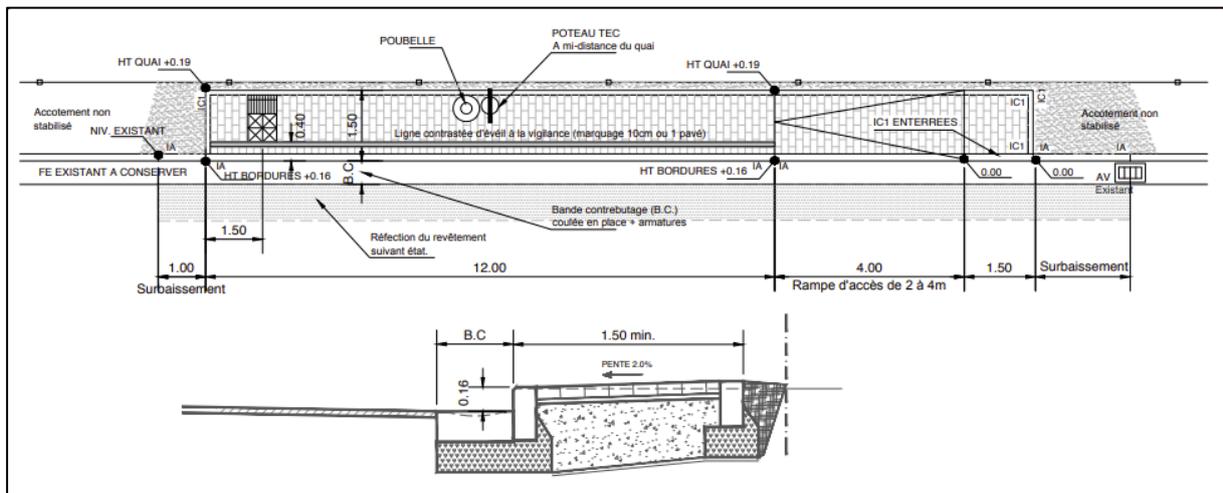


Figure 30 : Plan aménagement arrêt conforme – source : Guide bonnes pratiques TEC-2015

Reprendre sous forme de charges d'urbanisme l'aménagement et l'équipement des arrêts de bus aux alentours du projet doit être systématiquement étudié dans le cadre de la délivrance des permis.

DES ACTIONS CONCRÈTES À METTRE EN PLACE

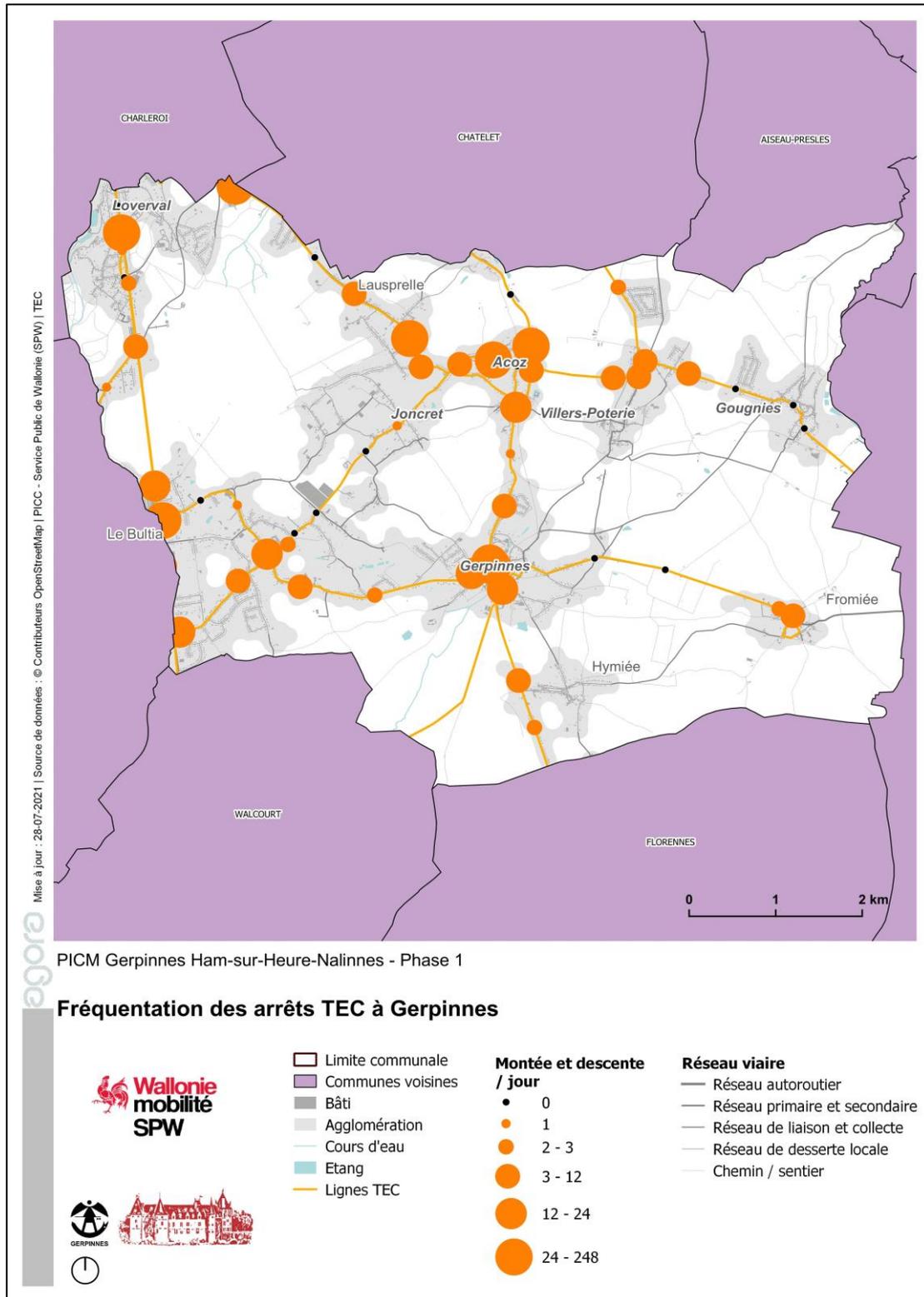


Figure 31: Nombre de montées par arrêt - source : phase 1 PiCM Agora

Suivant la carte ci-dessus, les arrêts à aménager sont les suivants:

Nom de l'arrêt	Ligne	Abris voyageurs	Abris vélo : arceaux sous abris
Gerpinnes gare		À placer	10 arceaux couverts à partager avec parking
Gerpinnes Centre	19 – 20	Mobipôle S	10 arceaux couverts à partager avec parking
Gerpinnes Collège	111b, 137d, 138b, 237	À renouveler	10 arceaux couverts à partager avec parking
Acoz centre	138b, 237	À restaurer	Peu de place, et proche des habitations
Acoz Raguette	138b	Peu de place – quai à aménager Abri à renouveler	Remplacer 1 place de stationnement par 2 arceaux vélo
Acoz gare	20, 137d, 138b, 237	Mobipôle S	10 arceaux couverts à partager avec parking
Acoz -rue de Moncheret	138b, 237	Peu de place	
Lausprelle Centre	138b		
Gerpinnes Flaches	137	À renouveler	3-4 arceaux couverts
Nalinnes Bultia	19, 451	Peu de place Déplacer l'arrêt après le rond-point à hauteur du Lidl et fromageon	3-4 arceaux non couverts
Loverval Notre-Dame	19, 451	À renouveler 100% TEC si ligne express + BHNS quand prolongé	À négocier avec Institut Notre dame
Gerpinnes Grand cerf	137b, 451	À placer, mais peu de place – quai à aménager N5	

L'arrêt du 138b à Hymiee pourrait être déplacé. En se rapprochant du carrefour, il permet de mieux desservir le centre d'Hymiee et l'école. En effet le seul arrêt d'Hymiee est actuellement loin et dangereusement accessible. C'est pourquoi un arrêt plus proche et plus sécurisé serait bénéfique.



Figure 32: Déplacement de l'arrêt d'Hymiee – source : Agora



Figure 33: Itinéraire pour se rendre actuellement à l'arrêt de bus d'Hymiee - source : Google StreetView

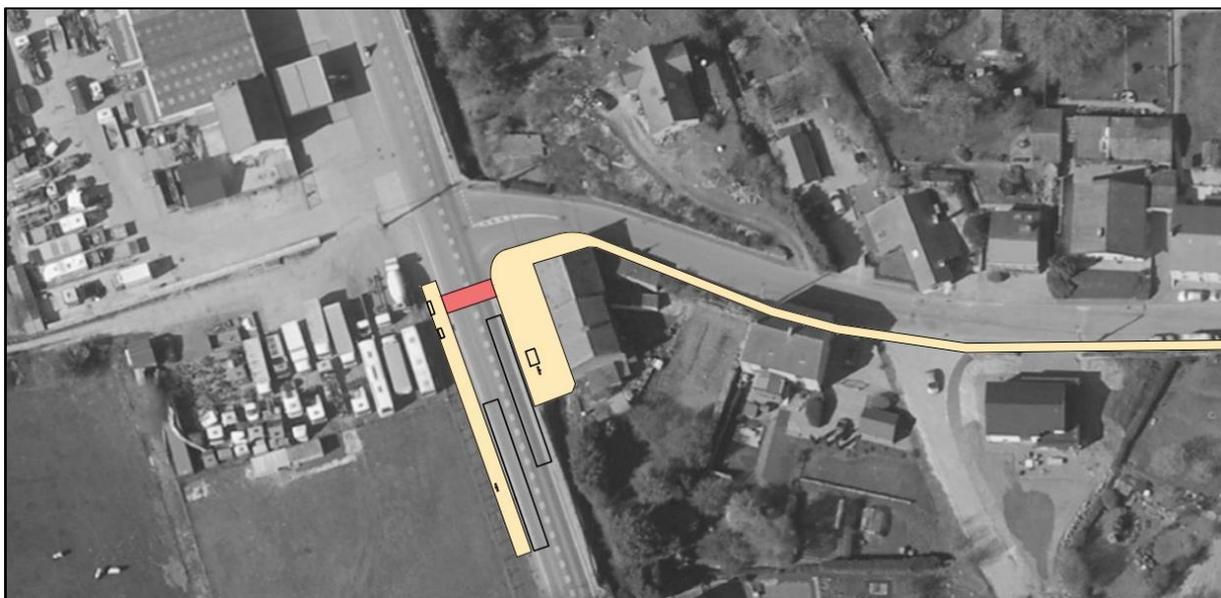


Figure 34 : Aménagement arrêt de bus au pied rue du Morialet à Hymiee - source : Agora



Le bus reste en chaussée à son arrêt, un passage piéton permet de passer d'un arrêt à l'autre ; la vitesse est donc réduite à 50 km/h. Un trottoir est aménagé entre l'arrêt et la place d'Hymiée. Pour ce faire, on dégagera au mieux une bande continue de 1m50 de large, tout le long du côté droit en montant, aménagée en un revêtement en dur ; on interdira donc le stationnement sur l'accotement qui est dans le domaine public.

La plus petite largeur du domaine public semble avoir 7m40 (mesure sur le plan PICC WalOnMap), cela permet de dégager au moins un trottoir de 1m50 nécessitant de gros travaux ponctuels : déplacement bordure, filet d'eau, avaloir et égouttage (à confirmer par le bureau d'étude chargé de la VRD si exécution de cette action).

L'arrêt en chaussée sur la route de Florennes impose à la circulation de laisser passer les voitures engagées et donc à respecter la limitation de vitesse réduite, au mieux, à 50 km/h au niveau de ce carrefour.

Entre le carrefour et la place d'Hymiée, il est proposé d'étendre la zone 30 autour de l'école sur tout le noyau d'habitat du village avec effet de porte à l'entrée de la rue Morialet grâce à ce nouveau trottoir.

La Commune souhaite maintenir l'arrêt actuel, toutefois le SPW-MI juge impossible de créer un trottoir le long de la rue de Florennes entre la glissière et le ruisseau d'Acoz. L'accotement actuel est en mauvais état.

Quant à déjà concevoir la rue de Morialet en espace partagé, il a été jugé que l'activité piétonne était trop faible par rapport à l'activité routière pour assurer la sécurité des usagers faibles qui auraient la priorité sur tout cet espace public et de même que concevoir l'ensemble de la place d'Hymiée en intégrant cet accès en un vaste espace partagé met en doute la sécurité des piétons sur un espace aussi étendu dans une zone rurale si peu dense.

INTERMODALITÉ

La promotion des transports en commun implique l'aménagement de Mobipôle/Mobipoint⁸. Le PCM a détecté ainsi plusieurs sites qui pourraient être équipés pour revêtir les qualités d'un Mobipôle.

Bertransart et Bultia font partie de la stratégie BHNS avec des parkings existants qui peuvent être aisément mutualisés vu la complémentarité des usages.

À l'échelle communale, ce sont surtout Gerpinnes-Centre et Acoz-gare qui méritent un point de correspondance de qualité supérieure.

Ces parkings peuvent être aussi dès aujourd'hui dédiés à du co-voiturage et reconnus comme tels via une petite convention avec le propriétaire et figurer sur la carte publiée par le SPW. On les signalera comme proposé dans la fiche n° 12.

⁸ Circulaire PIMACI 2022

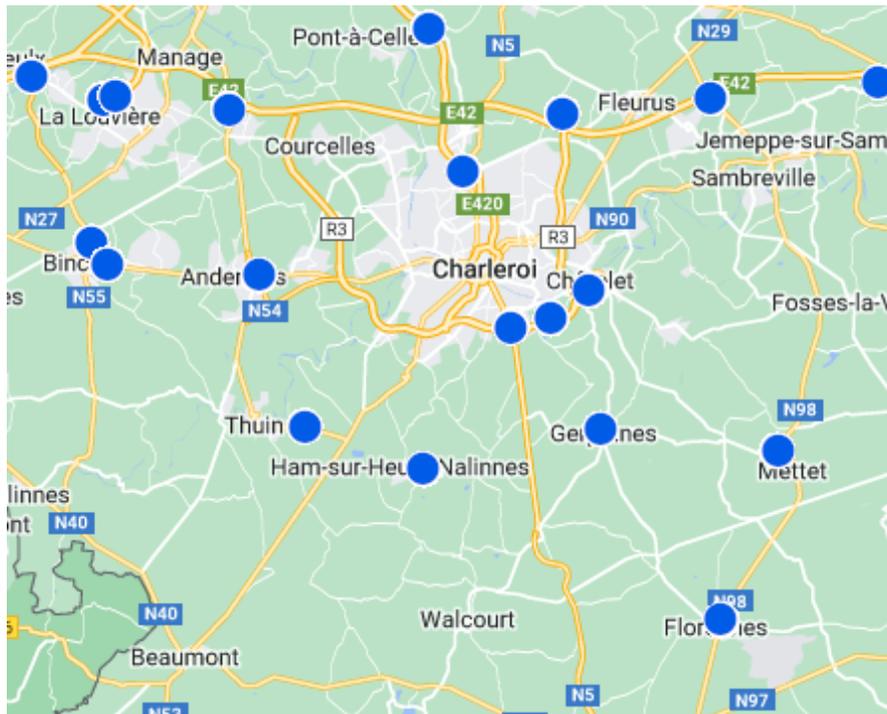


Figure 35 : Parking de co-voiturage - extrait de la carte du SPW-MI – 08-2022 <https://mobilite.wallonie.be/>

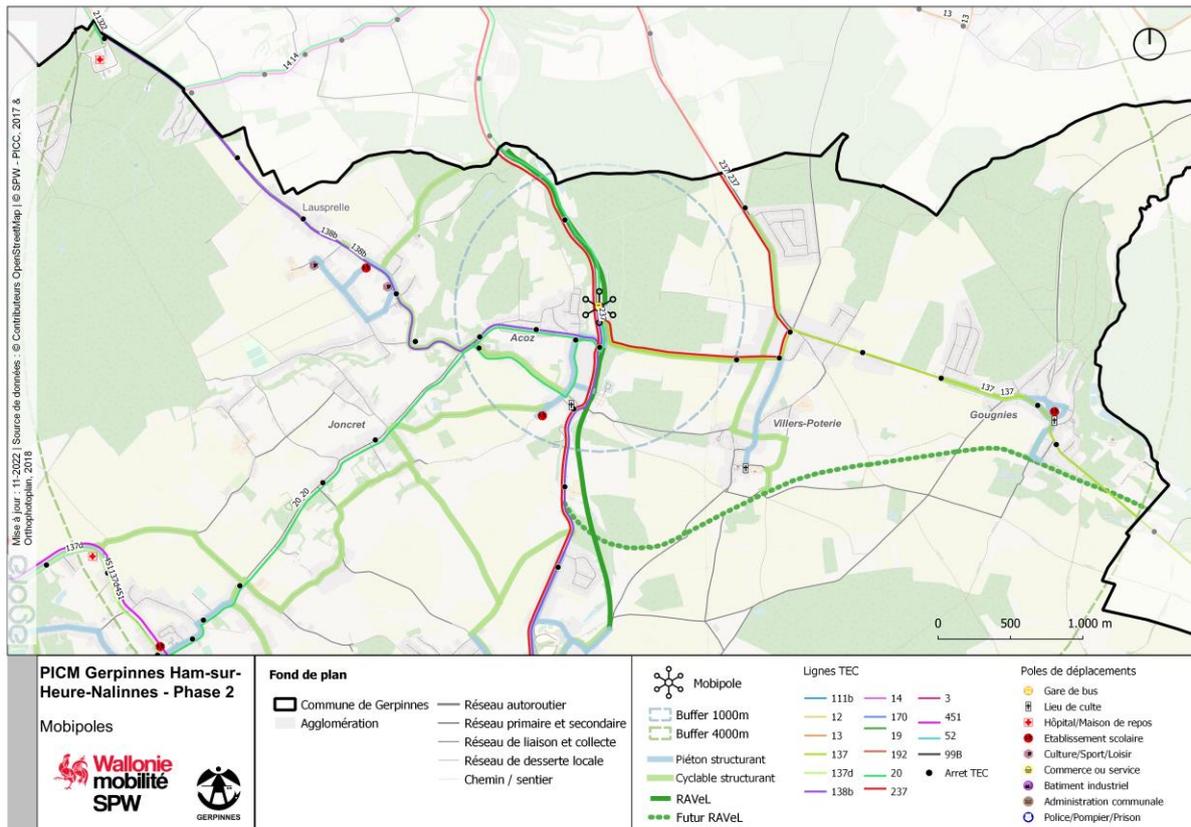


Figure 36 : Carte Mobipôle Acoz - source : Agora

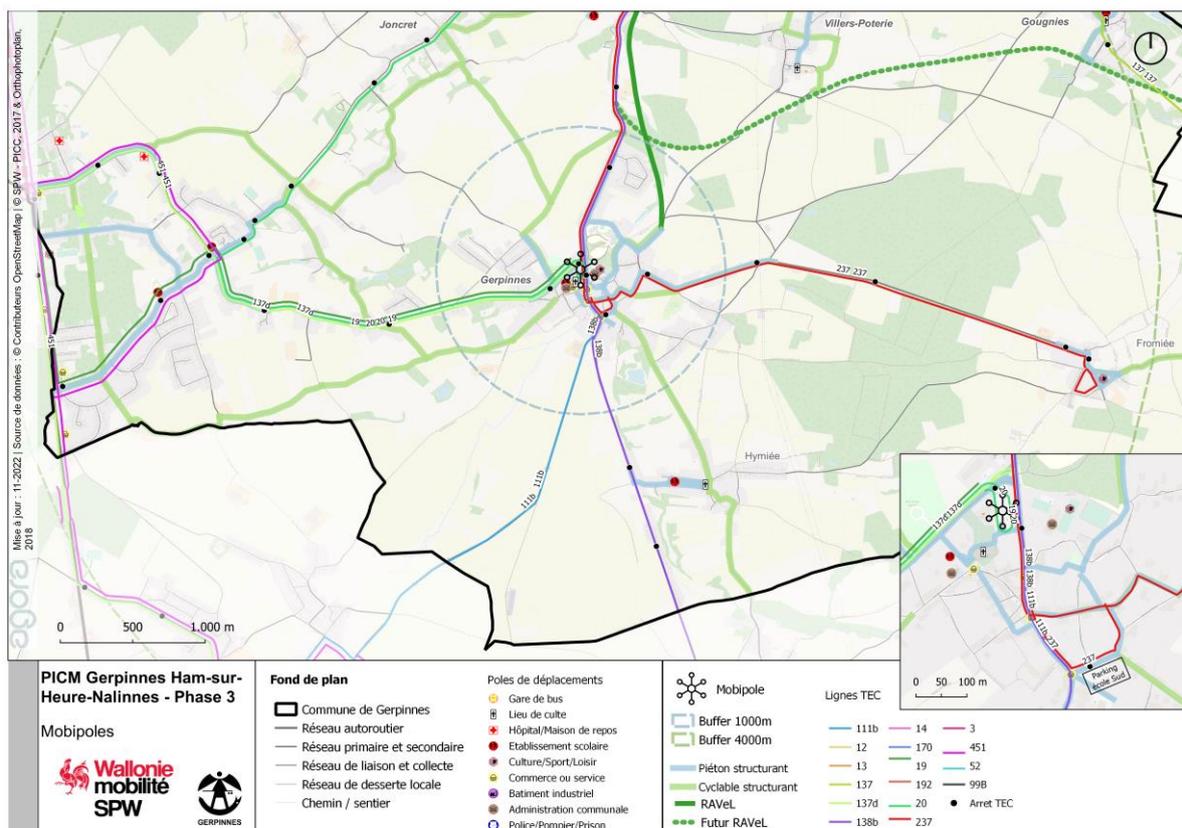


Figure 37 : Carte Mobipôle de Gerpinnes-centre - source : Agora

Le pôle Gerpinnes-centre a fait l'objet d'une fiche dans le cadre du PIMACI ⁹2022. Ce mobipôle doit être réfléchi en combinaison avec le parking de la Gare/Scierie. Les habitants qui viennent du sud (via la N978 ou la N975) doivent être invités à se garer dans ce parking afin de désengorger le centre. C'est particulièrement le cas des parents qui viennent déposer leurs enfants au collège Saint-Augustin.

Comme on peut le voir sur la carte, le Mobipôle de Gerpinnes est au centre de tous les réseaux : piétons, vélo, transport public (dont ligne 138b) et auto. Le parking de la Gare est aussi bien connecté aux différents réseaux. En laissant sa voiture ou en déposant son enfant au mobipôle ou au parking de la Gare on va diminuer le trafic sur le centre de Gerpinnes et son axe commerçant en sera d'autant plus agréable.

Le pôle Acoz gagnera en attractivité une fois que le RAVeL sera prolongé et le réseau cyclable communal étoffé. Divers bus passent déjà là (dont le 138b) et peuvent servir de zone de co-voiturage vers Châtelet et Charleroi.

La circulaire PIMACI contient toutes les recommandations à respecter pour bénéficier des subsides SPW-MI

⁹ Plan d'Investissement Mobilité Active Communal et Intermodalité.



RECOMMANDATIONS EN MATIÈRE DE SENSIBILISATION, D'INFORMATION ET DE PROMOTION

Relayer le site des TEC sur le site internet de la commune en reprenant les lignes de bus propres à Gerpines et assurer les mises à jour ou alors travailler par lien.

Activer la centrale locale de mobilité avec l'info TEC pour trouver des solutions existantes dans le cadre du transport à la demande.

Professionnaliser le transport à la demande locale en le fédéralisant pour créer des synergies.

Le SPW s'active à recréer un cadre légal pour créer des centrales de mobilité, essentiellement utiles dans les zones rurales. Le sud et l'est de Gerpines répondent à ce critère, entendu que le réseau TEC n'est pas suffisant pour répondre aux besoins des habitants des villages comme Fromiée ou Gougnies.

Équiper les quartiers mal desservis d'un réseau cyclable pour motiver les habitants à rejoindre la ligne Express 138b et donc équiper les arrêts d'abris vélo. Voir Fiche action n° 04.

Aménager le Mobipôle parking de l'Eglise, assurer sa promotion, observer l'usage qu'il en est fait et rectifier les aménagements pour équiper les autres pôles tels que Acoz, Scierie.

SOURCES À CONSULTER

Références SECUROTHEQUE :

Séurothèque Fiche n°75	Aménagement des sites spéciaux franchissables F18
Séurothèque Fiche n°94	Aménager pour la circulation des bus : grands principes réglementaires
Séurothèque Fiche n°93	Principes d'aménagement des arrêts de bus
Séurothèque Fiche n°290	Piste cyclable marquée
Séurothèque Fiche n°69	Les aménagements cyclables séparés
Séurothèque Fiche n°286	La bande cyclable suggérée
Séurothèque Fiche n°80	Règles d'aménagement d'un passage pour piétons
Séurothèque Fiche n°199	Feux : les signaux lumineux et leurs supports
Séurothèque Fiche n°176	Les plateaux

Références CEMATHEQUE

CeMathèque n°26	Les systèmes de transport collectif structurants
CeMathèque n°33	Collaborations TEC – gestionnaires de voiries
CeMathèque n°17	Le transport en commun (Guide pratique TEC)

Circulaire PIMACI 2022-2024

FICHE ACTION 06 : MOBILITÉ SCOLAIRE

CONTEXTE ET OBJECTIFS

La mobilité scolaire doit être prise en considération de façon globale à l'échelle communale, les écoles étant des pôles générateurs de déplacements importants, notamment aux heures de pointe du matin et du soir.

Les n° 48 et n° 13 des CeMathèque (dossiers thématiques édités par la Wallonie) développent de manière complète cette problématique et elles sont mises à jour.

La fiche action a pour but de reprendre les principales caractéristiques des aménagements suggérés pour sécuriser les abords des écoles de manière théorique.

Gerpinnes a déjà développé de nombreux efforts en matière de sécurisation des abords d'école.

Aussi, à la demande de la Commune, des mises en œuvre d'actions spécifiques ont été développées pour les deux implantations scolaires regroupant de la maternelle au secondaire et totalisant près de 3.000 élèves sur deux sites : le Collège St Augustin et l'Institut Notre Dame de Loverval.

Le bureau d'étude a donc été au-delà de sa mission en accompagnant la Commune et l'CLM MobilESEM dans la mise en place d'actions avec la collaboration active des quatre pouvoirs organisateurs de ces établissements.

ACTIONS TRANSVERSALES

Fiche 01 : réseau piéton
Fiche 02 : réseau cyclable
Fiche 07 : sensibilisation aux modes de déplacement alternatif
Fiche 03 : signalisation réseau cyclable

TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ

Court terme
- de 5 ans

Moyen terme
5 à 10 ans

ACTEURS

Commune de Gerpinnes
Atingo
SPW pour les voiries régionales
PO des deux principales implantations scolaires
Toutes les écoles
MobilESEM
TEC
Zone de Police

FINANCEMENT

Fond bâtiment scolaire et PO scolaire
SPW : sécurité routière, MI, pouvoirs locaux

ESTIMATION BUDGÉTAIRE

Suivant les contrats avec les associations spécialisées
0 € pour la formation des enseignants
0 € pour la documentation pédagogique SPW

INDICATEURS DE RÉSULTAT

- 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
- Nombre d'enseignants qui ont suivi les formations EMSR

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

-

/

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

À Gerpinnes, on dénombre treize implantations scolaires du fondamentale au normale supérieur, toutes sont en zone 30 permanente, généralement avec des abords aménagés pour sécuriser les derniers mètres.

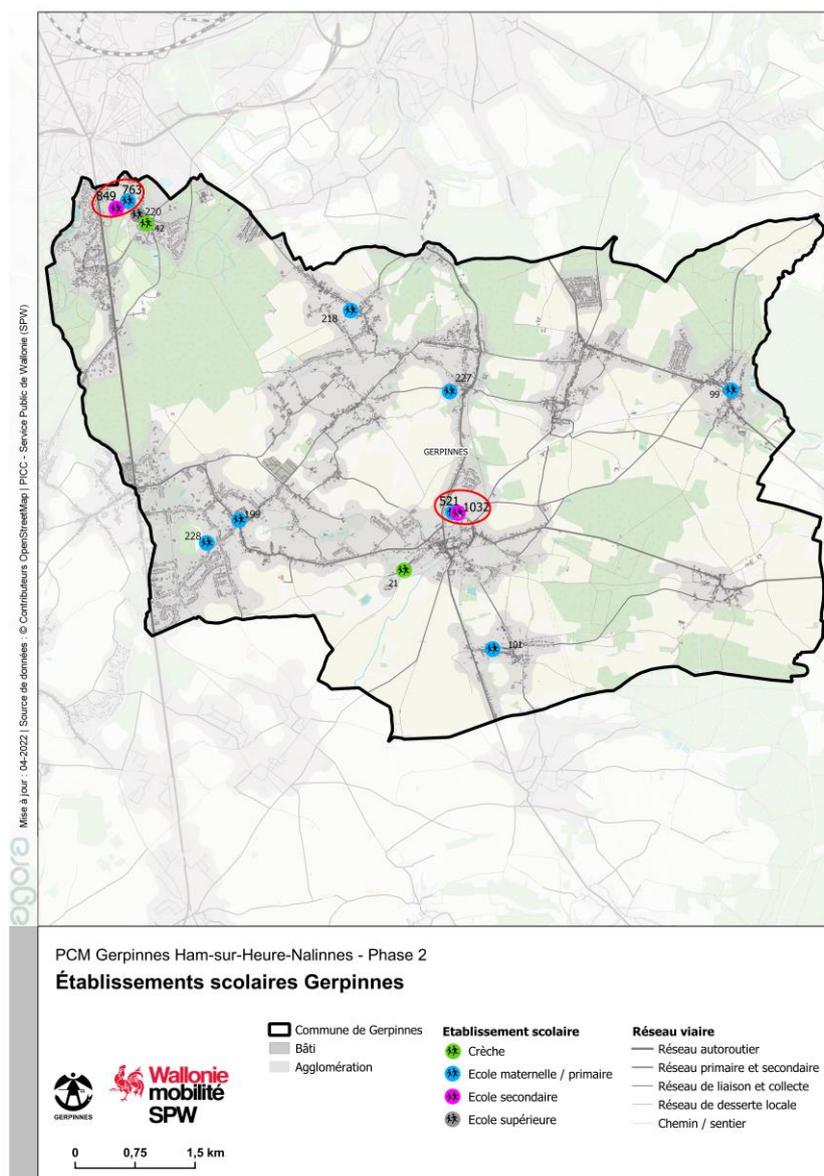


Figure 38: Établissements scolaires à Gerpinnes - source : Agora

Les services régionaux de la sécurité routière enregistrent que la majorité des accidents n'ont pas lieu dans le périmètre de la zone 30, mais dans la zone située en amont de cette dernière.

On insistera dès lors sur la sécurisation des cheminements piétons au-delà de la zone 30 dans un périmètre d'au moins 300 m jusqu'à idéalement 1 km. Il est reconnu qu'à partir de dix ans, un enfant est capable d'aller à l'école en pleine autonomie : prendre le bus scolaire ou un bus d'une ligne ordinaire, rouler à vélo ou se rendre à pied (< 1 km).



L'idéal est donc d'organiser le stationnement des enseignants et des parents pour éviter l'accumulation des voitures aux heures d'entrée et sortie, qui dissuade les quelques familles prêtes à adopter d'autres modes de déplacement.

Il est important que le corps enseignant soit sensibilisé à la problématique de la mobilité. Des formations en EMSR sont assurées par la Région wallonne et reconnues par la Communauté française.

Avant d'envisager des aménagements, il est bon d'objectiver les habitudes des familles se rendant à l'école par une mini enquête mobilité.

Le SPW n'assure plus ce service, mais il est possible de s'en inspirer pour créer quelques questions à envoyer sous format digital de type *Google Forms* via les messageries des parents.

Cette enquête permet de chiffrer les origines, les parts modales de déplacement. C'est le premier support de sensibilisation et de communication qui permettra de définir les opportunités et les inconvénients spécifiques à l'établissement scolaire analysé.

Sachant qu'il faut travailler dans la durée, il faut commencer à se donner de bonnes bases.

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES EN AMÉNAGEMENT OU DISPOSITION COMMUNALE

Deux écoles réunissant chacune quelque 1500 élèves de la maternelle au secondaire supérieur connaissent de sérieux problèmes de mobilité aux entrées et sorties par le nombre d'étudiants concentrés, la situation géographique, l'absence d'une gare SNCB, la part modale prépondérante de la voiture, mais aussi les flux des élèves utilisant les bus.

Avec MobilESEM il a été proposé de rencontrer les directions d'école et autorités communales pour trouver des solutions en matière de schéma d'accessibilité des deux écoles.

Pour établir ces schémas, il faut connaître les habitudes de déplacement des étudiants ; une enquête de mobilité scolaire est proposée via un petit questionnaire sous forme *Google Forms* envoyé à tous les parents et étudiants.

On a privilégié les adresses mails des parents et proposé pour le secondaire d'utiliser 10' d'un cours du titulaire pour faire un exercice à partir de smartphone des étudiants.

Avec les résultats de cette enquête, on pourra estimer la part qui se rend à pied, à vélo, en voiture ou en bus et ainsi prioriser les aménagements à faire ou au moins les cheminements à privilégier ainsi que les espaces publics/privés à concevoir : aire de stationnement des bus scolaires, aire de K+R, arrêts de bus à aménager, circulation des voitures à conseiller et établir une carte d'accessibilité multimodale des deux établissements scolaires afin de les distribuer à chaque rentrée scolaire, mais aussi à faire figurer sur les sites internet respectifs des deux écoles.

On pourra aussi sonder les avis sur les obstacles qui empêchent en 2022-2023 de se déplacer autrement.



Agora, bureau d'étude, participe à l'analyse des possibilités techniques d'aménagement pour améliorer la mobilité et la sécurité autour des deux implantations, mais accompagne également MobilESEM dans la création des outils pour changer les comportements : sensibilisation au co-voiturage, réseau intra scolaire, usage du vélo, écrémage éventuel des horaires, écrêtage des heures des pointes en sortie et entrée d'école, autorisation de sortir de l'enceinte de l'école pour rejoindre en pleine autonomie un parent garé plus loin, etc.

DES ACTIONS CONCRÈTES À METTRE EN PLACE

Agora a cartographié la situation actuelle de la mobilité dans un rayon autour de l'école. Cette carte permet d'établir le potentiel, mais aussi les points noirs et donc les éventuelles solutions à y apporter.

Pour le Collège Saint Augustin

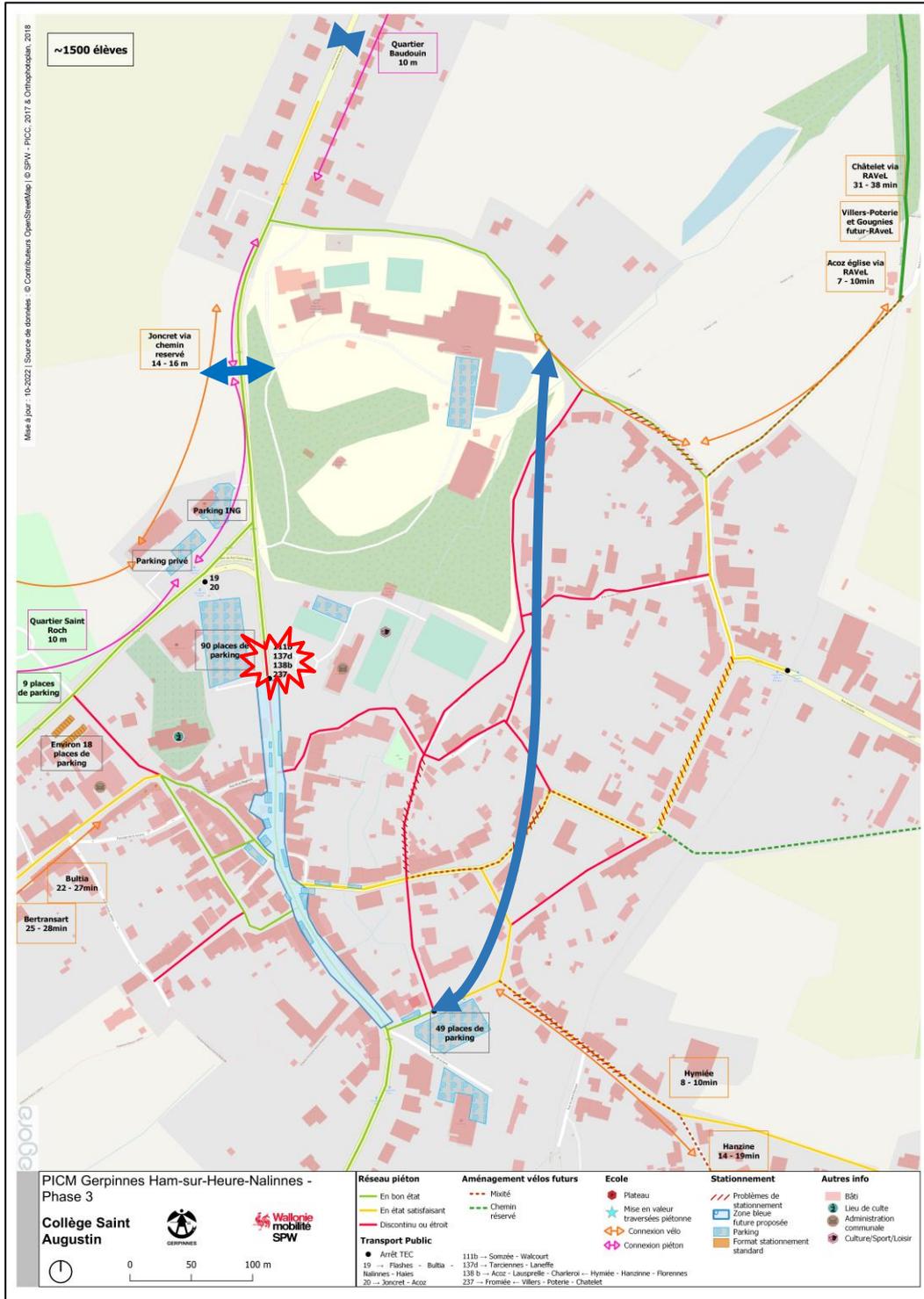


Figure 39 : Carte situation mobilité autour du collège St Augustin et enjeux – source : Agora

Comme le montre la carte ci-dessus, les cheminements piétons sont en mauvais état dans les environs, à l'arrière du collège. Or la base de tout déplacement est le piéton. Afin de désengorger les rues proches du collège il faudrait commencer par améliorer les cheminements piétons dans Gerpinnes. En priorité, il faut sécuriser la connexion entre le parking de la Gare/Scierie et le collège (soit via Albert 1^{er}, soit via J. Beaufayt afin de rentrer par l'arrière). De cette manière, les parents venant du sud (Walcourt, Somzée, Morialmé, Florennes...) qui ne doivent pas continuer vers Charleroi (télétravail, travail dans le sud de Gerpinnes, etc.) n'engorgent plus le centre.

Sur l'avenue Reine Astrid, gérée par le SPW, où les trottoirs sont en bon état, il y a lieu de mieux sécuriser les passages piétons en interdisant le stationnement de part et d'autre sur cinq mètres de long.

Avec le gestionnaire de cette voirie régionale, la Commune envisage d'aménager des ronds-points pour sécuriser et fluidifier les flux de voitures. Des esquisses succinctes d'emprise ont été établies. A raison de 200 €/m² d'aménagement, on peut facilement estimer le coût de pareille infrastructure

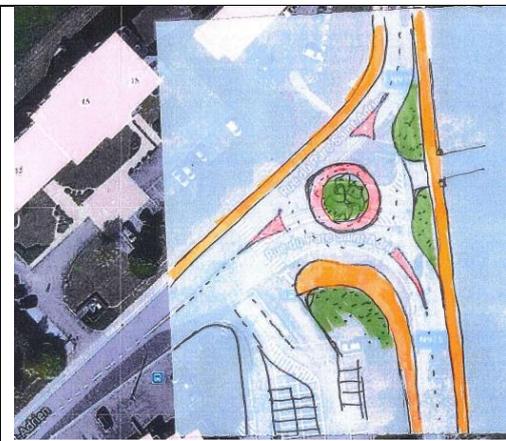


Figure 40 : # face au Collège - source : commune



Figure 41 : # rue Albert 1er - rue de Florennes - source : commune



Figure 42 : # Albert1er - rue Florennes - version 2 – source : commune



Figure 43 : # rue Histace - rue de la Gare - source : commune

Le 1^{er} rond-point, à raison de 3.120 m², couterait déjà 624.000 € htva.



Si ces aménagements fluidifient la circulation, ils allongent le cheminement des piétons et complexifient les cheminements cyclables. Rentrer à vélo dans un rond-point n'est pas donné à tout le monde ! ces projets ne sont donc pas conformes au principe STOP et ne répondent pas à la vision Fast 2030.

Le Collège St Augustin envisage de percer un mur dans l'enceinte de l'école pour sortir au plus court sur la voirie publique. Il y a lieu de rajouter un passage piéton à ce débouché.

De même, il s'avère que les parents stationnent tout le long de l'avenue jusqu'au niveau de l'arrêt de bus du quartier Baudoin. Il est donc conseillé de rajouter un passage piéton à hauteur du numéro 27 de l'avenue, là où l'alignement d'arbres est absent et où la route commence à descendre vers le virage dans le bois (vitesse 90 km/h à limiter à 70 km/h).

Dans le moyen terme, la commune va mettre en place plusieurs aménagements vélos (ou assurer une mixité de circulation avec des dispositifs de ralentissement des voitures) autour du collège. Ceux-ci permettront de connecter rapidement l'école aux principaux villages de la commune. Les enseignants et personnes travaillant au collège ainsi que les élèves les plus âgés peuvent se rendre à l'école à vélo. De même, les parents qui habitent dans la commune et font du télétravail ou qui ne travaillent pas, peuvent aller conduire les enfants à vélos (à l'arrière ou sur des vélos séparés). Il faut néanmoins que les aménagements précèdent ces changements de comportements afin de garantir la sécurité de tous.

Le centre de Gerpinnes est très bien desservi par les bus. Tous les villages de l'entité sont connectés aux deux collèges (primaire et secondaire) via les arrêts Gerpinnes Centre et Gerpinnes Collège. En dehors de la commune, de grands pôles d'où provient une partie des étudiants sont aussi accessibles : Charleroi, Nalines, Florennes, Walcourt, etc. Il est cependant impossible de rejoindre Mettet pourtant proche de Gerpinnes (6 km à vol d'oiseau) en un seul bus, il faut faire un détour par Acoz. L'enquête scolaire permettra de voir si un nombre d'étudiants important provient de Mettet.



Il est souhaité de laisser un gardien de la paix aussi souvent que possible à l'arrêt de bus de l'avenue Reine Astrid pour gérer le passage des étudiants qui descendent des bus aux heures d'entrée du Collège. Le flux piéton est tel qu'il entrave la bonne circulation des voitures qui, à cette heure-là, est fort dense.

Des mesures de co-voiturages pourront être proposées concrètement après dépouillement d'une enquête scolaire.

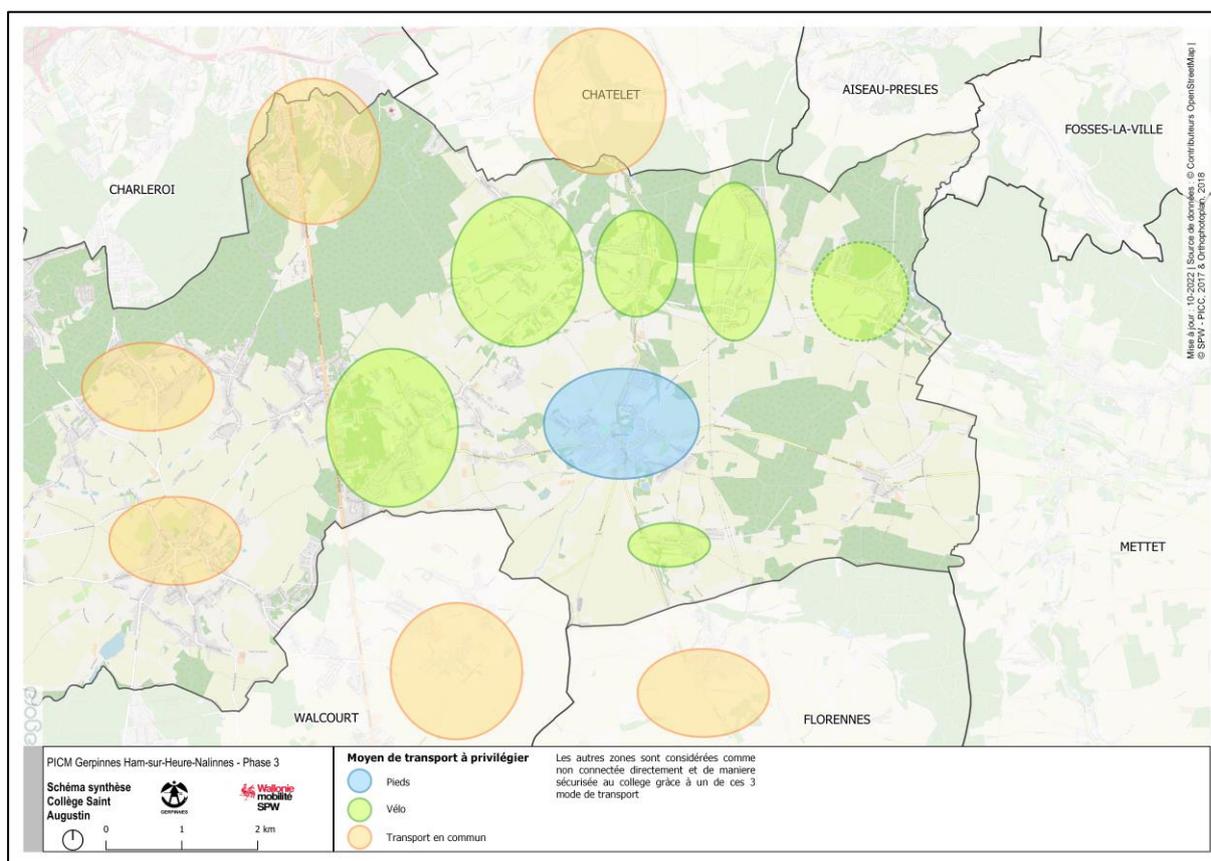


Figure 44 : Schéma des potentialités de déplacements par modes – source : Agora

Il est proposé aussi de sensibiliser les enseignants. Les instituteurs ont la possibilité de stationner dans l'enceinte de l'école, ce qui représente 37 véhicules. Auprès de ces enseignants, n'était-il pas possible d'organiser un co-voiturage certains jours de la semaine ?

Dans le secondaire, seuls certains professeurs bénéficient d'une place à l'intérieur de l'enceinte. Les autres enseignants stationnent au plus près dans les rues du centre de Gerpinnes. Peu d'alternatives à cet état de fait sont possibles au vu des horaires des enseignants. Une enquête leur sera réservée pour établir un mini plan de déplacement scolaire : PDS.

Un premier contact a eu lieu le 15 novembre dernier avec la direction de l'école fondamentale et primaire du collège. Il en est sorti un grand enthousiasme à mettre en place des éléments durables.

A l'heure où l'on clôture cette fiche, il n'a pas été possible de dépouiller le résultat de l'enquête scolaire. Toutefois, Agora est persuadée qu'outre les problèmes de sécurité du réseau viaire, les problèmes de congestion au niveau des écoles trouveront une solution dans les changements de motilité des familles et donc dans des changements de comportements d'ordre socio-économique (prix des voitures, de l'essence, principe des voitures de société, apprentissage du vélo, ...)

Institut Notre Dame de Loverval

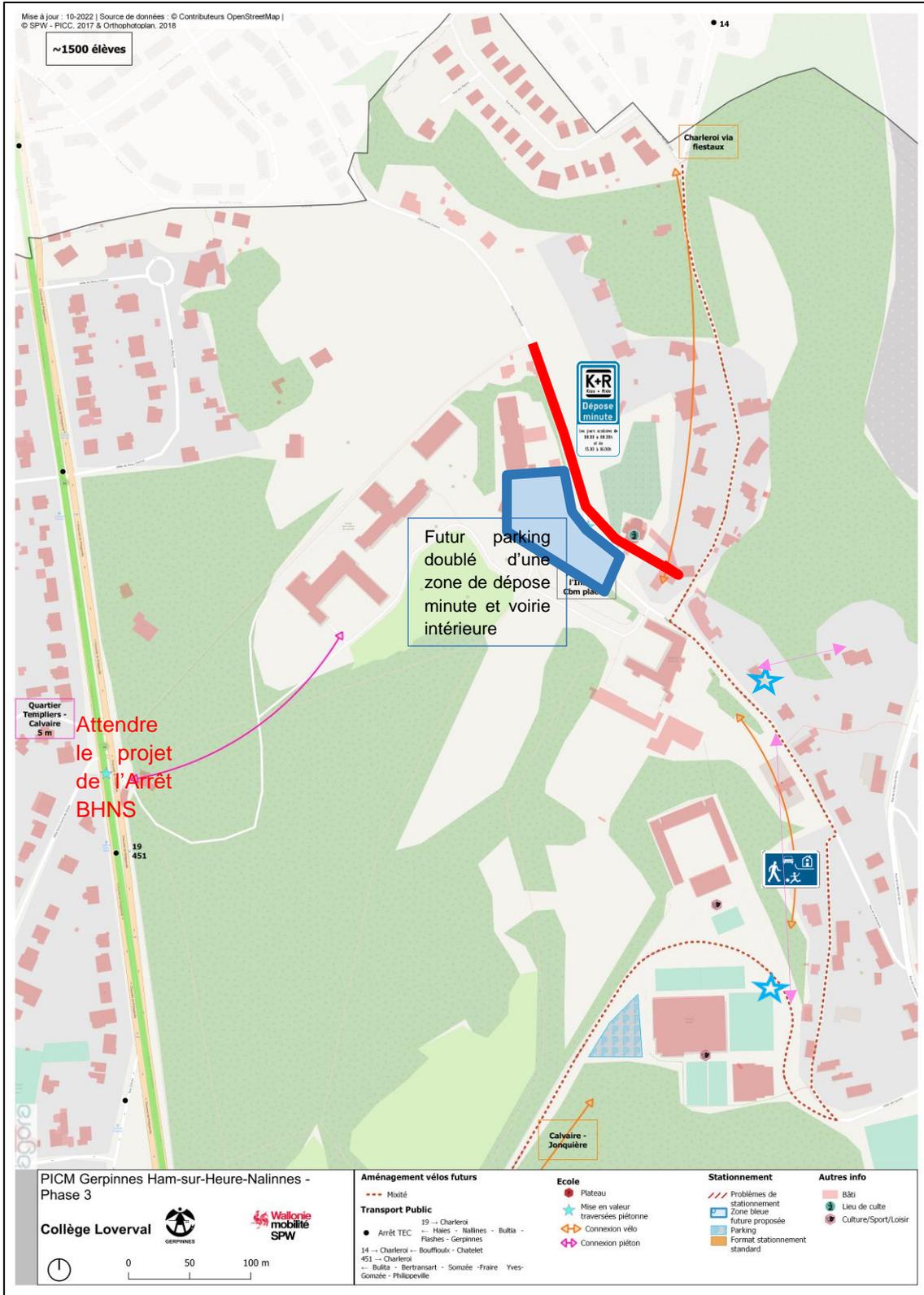


Figure 45 : Carte situation mobilité autour IND de Loverval – source : Agora

L'institut Notre Dame de Loverval accueille des élèves de la Maternelle au Normal Supérieur soit 1.750 élèves sans compter les normaliens qui vont déménager dans +/- 2 ans, libérant quelques 80 places de parking situées à l'intérieur du site.

L'Institut attire des élèves venant essentiellement d'autres communes, conduits par des parents qui « déposent » leurs enfants en voiture avant d'aller travailler. Une enquête scolaire menée en janvier 2023 va permettre de mesurer les parts modales exactes des déplacements, les origines et les points de dépôts des enfants. Toutefois la direction dénombre trois vélos en primaire et 20-25 % d'usagers de bus pour les enfants de 3^e à 6^e secondaires (résultats partiels d'un relevé effectué en novembre 2022).

Le site est particulier, situé en bordure de la N5, desservi par deux lignes de bus TEC : la ligne 451 et la 19. Les trois écoles de type pavillonnaire sont implantées dans un vaste parc accessible par la place M. Brasseur, qui elle-même, débouche sur la rue Blanche Borne qui est bien connue pour sa surcharge de trafic.

Le réseau viaire à cet endroit est composé d'étroites voiries de type résidentiel, peu enclines à absorber une circulation telle que générée par un établissement qui attire autant de voitures sur un laps de temps très court. L'Institut est bien conscient de la problématique et a organisé une garderie de 50 minutes gratuite, permettant aux parents d'étaler la reprise des enfants le soir. Le matin, c'est surtout le croisement des voitures venant de Couillet avec celles venant de Gerpines qu'il faut gérer.

La Commune a déjà fourni un bel effort d'aménagement de la voie publique.



Figure 46 : Aménagements de la place M. Brasseur - source : Agora

On pourrait envisager que la zone de stationnement le long de l'école soit destinée à la « dépose minute » et y intégrer un « Kiss and Ride », efficace le matin de 7h30 à 8h30.- trait rouge sur le plan.



Figure 47 : Emplacement d'un Kiss and Ride - source : Agora et Google

★ Zones de dépose d'enfants qui continuent à pied par la rue du Château, signalée en zone de rencontre limitée à 20 km/h.

Entendu que le parking intérieur va se libérer au vu du déménagement de la section du normal supérieur, le PO de l'IND envisage d'aménager un large parking pour les enseignants en relation avec le parking actuel qui sera dédié aux parents. Ces deux parkings seraient ceints d'une voirie qui absorbera les manœuvres de véhicules et qui sera dotée d'une zone de « kiss and ride » utile le matin.

Quant au fait de venir à vélo, il n'est possible que de circuler en mixité avec la circulation actuelle. C'est donc hautement déconseillé, toutes choses restant égales par ailleurs.

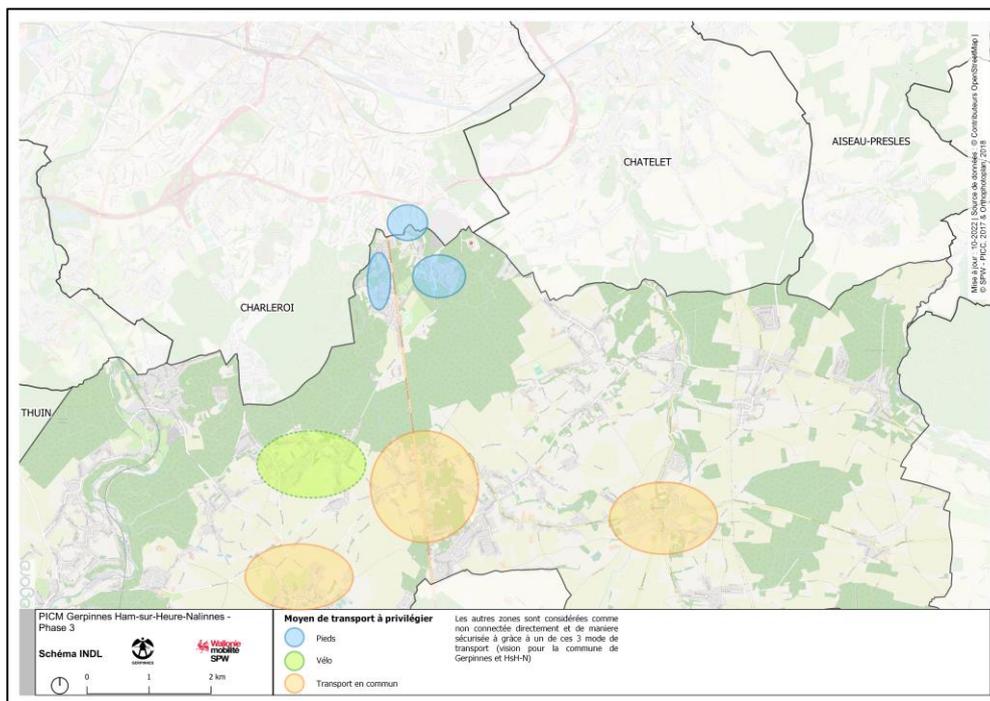


Figure 48 : Schéma des potentialités de déplacements par modes – source : Agora

A l'heure où l'on clôture cette fiche, il n'a pas été possible de dépouiller le résultat de l'enquête scolaire.

Outre les problèmes de sécurité du réseau viaire, les problèmes de congestion au niveau des écoles trouveront une solution dans les changements de **motilité** des familles et donc dans des changements de comportements d'ordre socio-économique (prix des voitures, de l'essence, principe des voitures de société, apprentissage du vélo, ...)

Ecole Notre Dame de la Providence d'Acoz

Cette implantation scolaire pose aussi de nombreux problèmes de mobilité par sa situation en bordure de hameau et dans un cul-de-sac.

Envisager l'aménagement d'un parking à proximité est une solution séduisante ; pour utilité publique, il y a moyen d'aménager un parking en zone agricole. Toutefois ce type d'aménagement appelle à l'usage de la voiture !



Figure 49 : Extrait plan de secteur – source : WalOnMap

Le PCM se permet de préconiser qu'à long terme, on puisse venir à l'école à pied en empruntant un trottoir sécurisé jusqu'à la place d'Acoz où les voitures attendent les enfants et au mieux, des voitures qui, par co-voiturage, reconduisent plusieurs enfants issus du même quartier.

De même créer un « kiss and ride » sur les places de stationnement situées en voirie entre 7h30 et 8h30 et entre 15h et 16h permet une meilleure rotation des voitures. Les enfants quittent la voiture, traversent avec le parent et se rendent à pied sur le bon trottoir à l'école.

Ce dispositif écrème l'affluence en réduisant le temps de stationnement des voitures.



Figure 50 : Esquisse d'aménagement d'apaisement des noyaux villageois - source : Agora

Cette esquisse se retrouve dans la fiche action N° 10. À cette proposition, il est rappelé que le réseau cyclable structurant passe par la rue des Ecoles

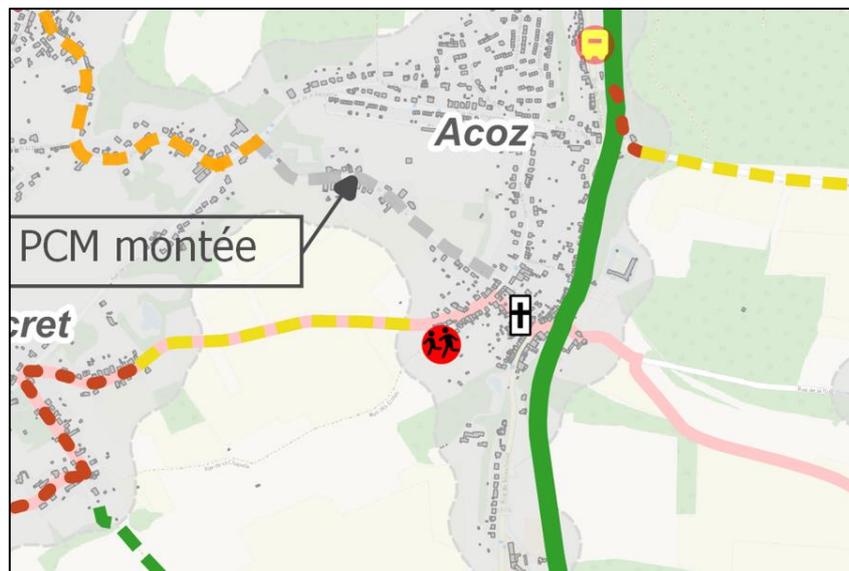


Figure 51 : Extrait carte réseau cyclable structurant projeté - source : Agora

Avec une vue transversale de la mobilité, tout parent qui viendra à vélo accompagner son ou ses enfants est une voiture en moins et donc c'est une meilleure accessibilité de l'école pour les modes actifs.



RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SENSIBILISATION, D'INFORMATION ET DE PROMOTION

Circulaires, formations des enseignants et éducateurs, aménagements coûteux, engagements politiques, beaucoup d'énergies sont dépensées en matière de sécurité routière aux abords des écoles et surtout dans le cadre de l'adoption des bons comportements.

Les responsables en mobilité sont conscients qu'il faut chaque année et même plusieurs fois par an, rappeler, conscientiser, former les usagers des lieux d'autant plus que les enfants d'aujourd'hui sont les parents de demain. Ces mêmes parents n'ont pas le même comportement qu'ils soient tantôt piétons, tantôt, eux-mêmes, automobilistes.

Toutefois avoir un.e référent.e mobilité actif.ve au sein de chaque école, qui influencera ses collègues, sa classe, les parents respectifs et ensuite l'entièreté de l'école, n'est pas une utopie.

Pédibus et Vélobus ne doivent pas fonctionner que durant la semaine de la mobilité, mais doit être pérenne, si et seulement si, les cheminements empruntés sont sécurisés et admis de tous.

Un support sur *Google Forms* est à la disposition de la commune de Gerpinnes pour lancer une enquête de mobilité au niveau des primaires, à l'attention des parents. Ceci doit être le début d'une réflexion sur les aménagements à envisager ou sur les sujets à communiquer.

SOURCES À CONSULTER

Références : CeMathèque

CeMathèque n°13	Mobilité scolaire
CeMathèque n°48	Mobilité scolaire. Quoi de neuf?
CeMathèque n°51	Concevoir une rue scolaire – Méthodologie et bonnes pratiques

Références : Sécurithèque

Sécurithèque Fiche n°501	La rue scolaire
Sécurithèque Fiche n°255	Les abords d'écoles

Dossiers et fiches EMSR

Série d'asbl spécialisées dans l'accompagnement scolaire.

Liens pour mini-enquêtes scolaires à adapter à chaque implantation scolaire :

<https://forms.gle/4uik89L4pyAkXUn18>

<https://forms.gle/pDvuSxCcZGeX1ET47>

<https://forms.gle/Bms5o2eD7UtaT3uE9>

FICHE ACTION 07 : SENSIBILISATION ET PROMOTION À UNE MOBILITÉ ALTERNATIVE

CONTEXTE ET OBJECTIFS

Les actions mises en place pour améliorer les parts modales de mobilité alternatives à la voiture doivent être accompagnées par une campagne de sensibilisation et promotion afin que les usagers soient mis au courant des possibilités offertes.

L'installation de ranges vélo, l'amélioration des aménagements cyclables et des cheminements piétons ne représentent qu'une première étape, laquelle doit être suivie par des actions visant à encourager les citoyens à utiliser un mode de transport différent de la voiture.

Les problématiques observées aux abords des écoles à Gerpinnes, notamment liées à la circulation et au stationnement sauvage, nécessitent une gestion d'un point de vue de la réorganisation de ces endroits et également au niveau de la sensibilisation de parents, élèves, enseignants et personnel de l'école.

Cette fiche action a pour objectif la diffusion des informations visant à changer les comportements et donnera les outils nécessaires pour que la Commune puisse inciter les écoles à lancer une enquête de mobilité scolaire ainsi que d'autres initiatives visant à changer les comportements.

ACTIONS TRANSVERSALES

Fiche 01 : réseau piéton
Fiche 02 : réseau cyclable
Fiche 03 : signalisation réseau piéton
Fiche 12 : service Mobilité – offre
Fiche 13 : information au citoyen

TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ

Court terme
- de 5 ans

Moyen terme
5 à 10 ans

ACTEURS

Commune de Gerpinnes
Asbl locales diverses
Tous à pied
MobilESEM
Centrale de mobilité Charleroi Métropole
SPW
TEC

FINANCEMENT

SPW : semaine de la Mobilité
EMSR (gratuit)

ESTIMATION BUDGÉTAIRE

€

INDICATEURS DE RÉSULTAT

- Voitures partagées
- Nombre d'usages du taxi social
- Nombre de montées d'un bus local
- Ramassage scolaire communal
- PDE¹⁰ communal ou enquête
- Prime vélo octroyée
- Centrale mobilité : nombre d'appels
- Service location vélo
- Service réparation vélo
- Personnel au service mobilité
- Nombre d'emplacements vélo à l'école
- Nombre de vélos stationnés
- Nombre d'élèves se rendant à l'école à vélo
- Nombre d'enfants se rendant à l'école à pied
- Nombre de semaines mobilité organisées
- Nombre de participants
- Nombre brevets cyclistes école
- Nombre articles diffusés dans la presse
- Nombre articles Facebook, etc.
- Nombre visites de l'onglet mob. sur le site internet de la Commune
- Nombre d'enseignants EMSR

IMPACTS

- +**
 - Commune active dans la mobilité alternative.
 - Belle image de marque.
 - Moins de bruit.
 - Moins de pollution.
 - Cadre de vie plus agréable.
 - Adhésion de la population à la politique de mobilité communale active.
- - Découragement des acteurs au vu de la lenteur de la mise en place d'une telle politique.
 - Coûts difficiles à justifier pour son faible impact au début.

¹⁰ PDE : Plan de déplacement d'entreprise



MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

Pour améliorer l'accessibilité multimodale aux établissements scolaires, des outils de diagnostic et de planification d'actions peuvent être mis en place. Éduquer et sensibiliser est une étape essentielle à un processus qui amène à la modification des habitudes en termes de déplacement.

Il serait intéressant que les grosses implantations scolaires sensibilisent leur population (étudiants et parents) pour modifier les comportements :

- Éviter de venir en voiture ;
- Déposer les enfants à une distance respectable de l'école pour effectuer les 300 derniers mètres à pied et ainsi éviter la congestion de voitures devant la grille d'entrée générant de l'insécurité pour les autres moyens de locomotion : e.a. les vélos ;
- Préférer le vélo pour les distances de +/- 3km pour les 10-12 ans, à 5 km pour > 12 ans ;
- Prendre le bus, il y a souvent un arrêt de bus à proximité d'une école.

À chaque rentrée scolaire, il serait bien de remettre aux parents un plan avec les différentes entrées de l'établissement, les cheminements piétons déjà sécurisés, l'emplacement des abris vélo, les cheminements vélo, les zones de débarquement des voitures (« kiss ans ride » éloignés) et les arrêts de bus.

Pour les écoles primaires situées généralement plus proches du domicile, les déplacements à vélo pour les 10-12 ans sont à envisager si les trajets sont sécurisés et si des parkings vélo sont aménagés dans chaque école.

Là aussi, l'enquête scolaire doit susciter un intérêt pour la pratique du vélo au quotidien.

Pour sensibiliser à l'abandon de la voiture, on peut citer les conséquences négatives de son usage :

- Pollution ;
- Bruits ;
- Embouteillages ;
- Sentiment accru d'insécurité ;
- Répercussions sur le développement physique et psychomoteur des jeunes.

Face à ces conséquences identifiées, différentes actions peuvent être mises en place pour favoriser un report modal de la voiture individuelle vers les modes de transport alternatifs, notamment la marche et le vélo.

Aussi l'implantation de parking de co-voiturage peut motiver les automobilistes à changer leurs habitudes. Les parkings de co-voiturage, à encore devoir identifier, doivent être mieux signalés et renseignés sur le site internet et la page Facebook de la commune pour informer les utilisateurs de leur existence. Seul le parking de l'Eglise remplit ce rôle de manière implicite.

L'officialiser ainsi que le parking de la gare et celui à Acoz le long du RAVeL est déjà un bon plan pour marquer la volonté concrète d'offrir les moyens à une mobilité alternative.



Le conseiller en mobilité (CeM) joue un rôle important dans ce contexte, étant le relais entre les différentes parties, car il s'agit de la personne qui veille à garder une cohérence globale dans les différents projets liés à la mobilité sur la commune.

Aussi, il aura à cœur de rassembler toutes les forces vives de la commune pour mener à bien toutes les actions de sensibilisation à entreprendre et tiendra à jour un agenda avec toutes les personnes ressources disposées à encadrer ces actions.

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES EN AMÉNAGEMENT OU DISPOSITION COMMUNALE

SENSIBILISATION DANS LES ÉCOLES

Les actions à mettre en place sont toujours liées au contexte et aux opportunités d'intervention pour chaque établissement scolaire et doivent être ciblés au cas par cas.

ENQUÊTE SCOLAIRE

Le SPW n'assure plus les enquêtes scolaires qu'il avait mis sur pied jadis.

Avec les technologies actuelles, des communes ont créé une enquête en ligne simplifiée sur format *Google Forms* permettant via un smartphone de participer rapidement à l'enquête scolaire et permettre avec peu de moyens d'avoir :

1. Une idée du retour d'un tel dispositif d'enquête et donc de la motivation au changement ;
2. Une idée des habitudes des parents ;
3. Un support de sensibilisation ;
4. La possibilité de traiter les données (statistiques) et objectiver les efforts et aménagements à entrevoir ;
5. Bien déterminer quels sont les aménagements à faire ou les actions à mener en fonction du profil des parents qui fréquentent l'école.

OUTILS PÉDAGOGIQUES

La Région wallonne propose des outils pédagogiques sur son site directement téléchargeables ¹¹

FORMATIONS DES ENSEIGNANTS

Les enseignants peuvent profiter de formations gratuites pour devenir référent EMSR – éducation mobilité sécurité routière <http://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/un-etablissement-scolaire.html> et de mise à disposition d'outils pédagogiques.

Deux nouveaux guides publiés en 2021 sont à la disposition sur demande auprès de la cellule EMSR emsr@spw.wallonie.be guide de démarrage d'un pedibus et d'un vélo-bus.

Ces formations sont reconnues par la Communauté Française dans le cadre des formations continuées.

¹¹ [Les brochures \(wallonie.be\)](#)

L'ÉDUCATION AU VÉLO

Rouler à vélo en rue ne s'improvise pas pour un enfant, motif pour lequel l'éducation et la sensibilisation en milieu scolaire permettent de commencer la pratique du vélo en sécurité. Chaque école peut envisager d'entreprendre différentes actions afin de former les élèves et les enseignants à la pratique du vélo ; parmi les initiatives que chaque établissement scolaire peut mettre en place on met en évidence :

- Formations pour les élèves : cette action permet de familiariser avec la pratique du vélo, grâce à la présentation des bases du code de la route et à l'initiation des élèves aux déplacements à vélo, en groupe dans un premier temps puis seuls. Certaines centrales de mobilité dispensent ce genre d'actions et peuvent adapter la formation à la réalité de terrain ;
- Formations pour les enseignants : l'association Pro Vélo (www.provelo.org) et VIAS (ancien Institut Belge pour la Sécurité Routière) proposent aux enseignants intéressés de suivre des formations de 2 jours afin qu'ils puissent prendre en charge une partie de l'éducation au vélo de leurs élèves ; l'enseignant est dans ce cas le moteur du projet, et parmi les actions qu'ils doivent entreprendre on souligne :
 - Assurer l'apprentissage théorique en classe ou en site ;
 - Participer activement aux formations en circulation ;
 - Se former.
- Le brevet du cycliste : le brevet du cycliste permet de valider les compétences acquises lors des formations pour les élèves et le test est organisé en cinquième primaire ; il s'agit également d'une occasion pour organiser des actions vélo. Cette initiative est proposée à partir de 10 ans car c'est à partir de cet âge que les enfants développent les aptitudes physiques et perceptives leur permettant de gérer une situation plus complexe, grâce au développement d'une meilleure conscience de l'espace. Ce brevet est un processus pédagogique qui permet l'apprentissage de plusieurs compétences utiles tant à l'école comme en dehors et qui se déroule selon les étapes suivantes :
 - Maîtrise du vélo en site protégé ;
 - Prise de connaissance du code de la route ;
 - Bons comportements et infrastructures spécifiques pour les cyclistes ;
 - Exercices en circulation et parcours autour de l'école ;
 - Jour d'évaluation afin d'obtenir le brevet.



Brevet du Cycliste

à réaliser les épreuves suivantes :

CONNAISSANCES THÉORIQUES
Les équipements du vélo et du cycliste
Le code de la route pour le cycliste
Les pièges du trafic pour un cycliste et les bonnes réactions

HABILITÉS
Exécuter les principales manoeuvres à vélo (freiner, tenir son équilibre et tourner)
Vérifier l'état de son vélo

ATTITUDES DANS LA CIRCULATION
Prendre correctement sa place sur la chaussée
Respecter les règles de priorité et le code de la route
Anticiper les dangers
Être attentif aux autres usagers

NOM DE L'ÉCOLE: _____ DATE: _____

CACHET + SIGNATURE
Le bourgmestre, L. SMETS
L'Échevin de la Mobilité, J.-M. GILLET

WALSHELE
Circus Club

Ministère
cyclable



Figure 52 : Exemple certificat délivré en cas de réussite du brevet du cycliste - source : ProVélo

Le ramassage scolaire à vélo / *vélobus* : le ramassage scolaire à vélo permet aux enfants de se rendre à l'école en groupe, encadrés par des adultes de façon à garantir la sécurité le long du trajet ; pour le mettre en place, un sondage est effectué auprès des élèves et des parents afin de connaître leurs habitudes de déplacement et de définir les besoins et les itinéraires ; cette initiative peut être lancée dans le cadre de la Semaine de la Mobilité.

Cette initiative a pour conséquence :

- Gain d'autonomie pour les enfants ;
- Pratique d'une activité physique régulière ;
- Mieux apprendre les risques de la route ;
- Trafic local allégé et embouteillages aux abords de l'école réduits ;
- Réduction des émissions de CO2.



LA MARCHÉ À PIED

Pour inciter les élèves à se rendre à l'école à pied, quand cela est possible en termes de distance, l'initiative du *pédibus* peut être mise en place. Il s'agit d'un accompagnement scolaire fait à pied pour les élèves qui habitent dans un rayon inférieur à 1 kilomètre de l'école. Le comité organisateur définit un itinéraire, des arrêts, un horaire précis, un calendrier exact et un planning des accompagnateurs.



Figure 53 : Enfants se rendent à l'école avec le système du pédibus
- source : Tous à Pied

Cette initiative permet aux enfants d'apprendre les règles de base de la sécurité routière et parmi les expériences existantes on a observé un concret report modal vers la marche à pied grâce à celles-ci. De plus, en cas de problématiques le long du trajet, l'école peut solliciter l'aide de la commune afin de trouver une solution pour les éventuels points faibles.

Le pédibus :

- Est basé sur un principe simple ;
- Permet de désengorger les abords des écoles ;
- Favorise l'exercice physique ;
- Favorise la socialisation ;
- Favorise l'apprentissage des dangers de la rue et l'autonomie de l'enfant ;
- Est accessible à une grande majorité de la population, indépendamment de l'âge et du statut social.

Parmi les pratiques que les enfants ont la possibilité d'apprendre grâce au Pédibus, les suivantes ont une grande importance :

- Apprendre comment traverser une rue ou un passage piéton ;
- S'arrêter au bord du trottoir ;
- Regarder à gauche, puis à droite, puis à gauche avant de traverser une rue ;
- Marcher et ne pas courir en traversant la rue.

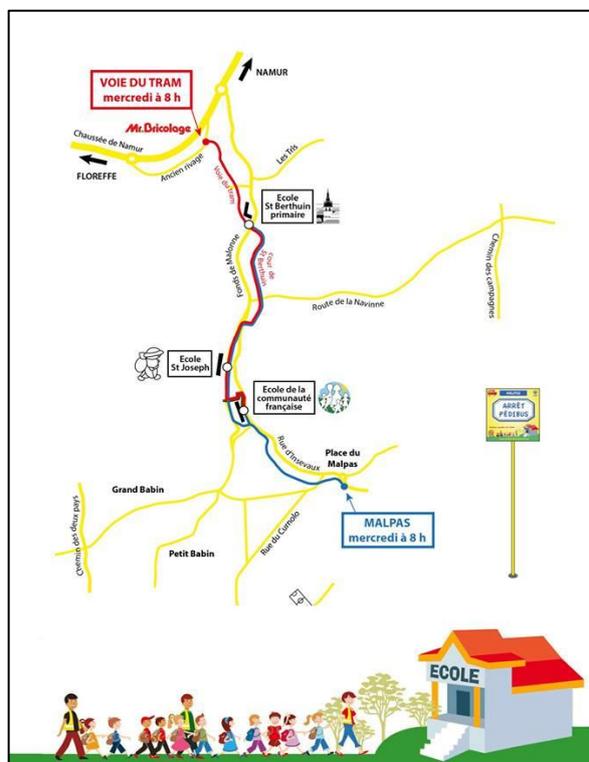


Figure 54 : Exemple d'itinéraires de pédibus - source : école Saint-Joseph Malonne – Namur



Toutes les indications pour mettre en place ces actions sont téléchargeables sur le site de mobilité Wallonie /je suis un établissement scolaire. - [Le Pédibus \(wallonie.be\)](https://www.wallonie.be/je-suis-un-etablissement-scolaire) ; [Le Vélobus \(wallonie.be\)](https://www.wallonie.be/je-suis-un-etablissement-scolaire)

Ou les commander via le portail de mobilité.wallonie.be Le CeM peut aider à mettre cette dynamique en place !

LA RUE SCOLAIRE

La rue scolaire est une rue située à proximité immédiate d'un établissement scolaire réservée temporairement aux piétons, aux cycles, ainsi qu'aux speed-pédelecs. Elle est donc fermée à la circulation des véhicules motorisés, à certaines heures à l'exception des véhicules prioritaires et des riverains, autorisés à emprunter la rue en circulant au pas et en cédant la priorité aux usagers vulnérables.

Son but est d'encourager les déplacements vers l'école à pied ou à vélo, il est recommandé de mettre à disposition des emplacements de stationnement vélo (courte durée) à destination des parents qui accompagnent les enfants à vélo, en suffisance, à proximité immédiate de l'entrée de l'établissement scolaire.

Les conditions requises pour la mise en œuvre d'une rue cyclable (source : Sécurothèque - mobilité infrastructures SPW) :

- Une des entrées de l'école, au moins, se situe dans la rue.
- La commune et l'école doivent marquer leur engagement dans le projet et les riverains doivent être consultés.
- Le trafic dans la rue est essentiellement local. Il existe des itinéraires alternatifs possibles.
- Si des transports en commun passent dans la rue, le groupe TEC doit être associé d'emblée au projet, afin d'examiner les contraintes et d'identifier la meilleure solution.
- Il doit y avoir des possibilités de stationnement réglementaire à une distance raisonnable.
- La fermeture de la rue n'entraîne pas de nuisances trop importantes dans les rues avoisinantes et ne rend pas impossible le passage de certains véhicules.
- Il faut prévoir un nombre suffisant de surveillants pour les barrières. Ces personnes doivent être préalablement formées.
- Qui peut être surveillant ? L'idéal consiste en des « stewards » issus du personnel communal. Mais il peut également s'agir de volontaires issus du personnel de l'école, des familles des élèves, d'associations du village ou du quartier, etc.

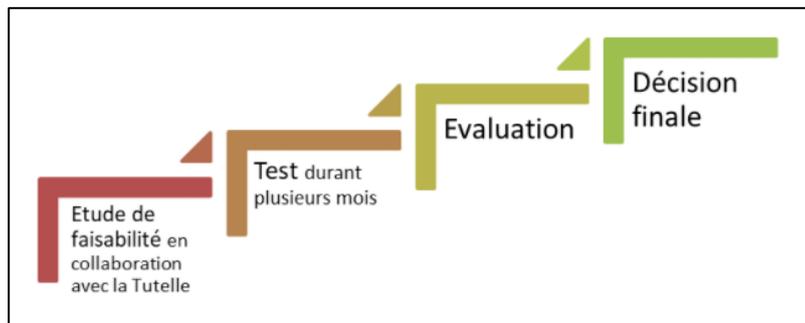


Figure 55 : Rue scolaire – source : Extrait Sécurothèque

La mise en œuvre d'une rue scolaire est à l'initiative du collège communal. Elle commence par une phase test à la suite d'une ordonnance de police. Son fonctionnement doit être évalué et dans le cas d'une expérience positive, pérenniser son aménagement.

CO-VOITURAGE SCOLAIRE

Mais de plus en plus, le citoyen se tourne aussi vers des plateformes spécifiques, en mesure d'assurer une sécurité absolue pour les trajets scolaires ou extra-scolaires. Parmi celles-ci, deux plateformes permettent des trajets sécurisés sur le trajet domicile-école ou les activités extra-scolaires :

- **Koalift** (BE) : www.koalift.com
- **Cemabulle** (FR) : <https://cmabulle.fr>¹²

¹² Serait en faillite en cours de rédaction de cette phase 3 – pour mémoire



LES PLANS DE DÉPLACEMENTS D'ENTREPRISES

Même s'il y a peu d'entreprises sur le territoire de Gerpinnes, tout organisme de plus de 100 travailleurs devrait établir un Plan de Déplacements d'Entreprises (PDE) qui est un ensemble d'actions destiné à promouvoir une gestion durable des déplacements liés à l'activité au niveau de l'entreprise ou d'un groupe d'entreprises. Cela comprend l'étude, la mise en œuvre de mesures et le suivi de celles-ci.

En principe, tous les déplacements sont concernés. Cependant, dans les faits, les PDE se concentrent essentiellement sur les déplacements du personnel, dans le cadre de ses déplacements domicile-lieu de travail ou dans le cadre de ses fonctions.

Les administrations peuvent également s'inscrire dans une démarche similaire, des PME aussi !

Un outil a été mis en place sur le site du SPW Mobilité ainsi que sur le site de l'Union wallonne des Entreprises qui propose toute l'information sur l'obligation fédérale de diagnostic

La Cellule mobilité de l'UWE a également édité quelques brochures à ce sujet :

- [Plaque](#) intitulée "Entreprises et déplacements de personnes, mesures et partenaires"
- [Guide méthodologique](#) concernant le plan de déplacements d'entreprise

D'autres outils sont également à disposition des entreprises, tels que :

- [Cellule mobilité de l'Union des Villes et Communes de Wallonie](#)
- [Cellule mobilité de l'Union wallonne des Entreprises \(UWE\)](#)
- [Institut bruxellois pour la Gestion de l'Environnement \(IBGE\)](#)
- [SNCB-Mobilpol](#)

SEMAINE DE LA MOBILITÉ

Chaque année, à la mi-septembre, la Wallonie se mobilise pour lancer dans la plupart des communes des actions de sensibilisation à la problématique de la mobilité.

Les Intercommunales de développement économique s'associent à l'événement en organisant sur leurs zones et dans leurs parcs d'activités, des actions de sensibilisation auprès des entreprises et travailleurs.

SOURCES À CONSULTER

Références CEMATHEQUE :

CeMathèque n°2	Les pièges de la mise en œuvre des plans communaux de mobilité - PCM
CeMathèque n°7	Une réunion ? Et si on en parlait ...
CeMathèque n°44	La voiture en partage
CeMathèque n°15	L'intermodalité dans le transport des personnes
CeMathèque n°14	L'intermodalité dans le ransport des personnes
CeMathèque n°18	Nouvelles implantations commerciales et mobilité Quels enjeux? Quelle stratégie?
CeMathèque n°34	Territoires, mobilité et aménagements en zone rurale
CeMathèque n°20	Territoires, mobilité et aménagements en zone rurale

Liens internet : Atingo

Liens avec autres documents communaux : PCDR

Lien internet : Gracq et ProVélo

FICHE ACTION 08 : RÉSEAU ROUTIER, HIÉRARCHIE VIAIRE, VOITURES PRIVÉES

CONTEXTE ET OBJECTIFS

Située dans la banlieue sud du pôle emploi de Charleroi, Gerpinnes subit le trafic de transit venant des communes plus au sud telles que Florennes et Mettet qui privilégient toujours la voiture comme mode de déplacement (zone très rurale, pas de gare ferroviaire, manque d'alternatives...).

Le territoire de Gerpinnes est parcouru par de nombreuses voiries régionales. La Commune est donc tributaire de la dynamique régionale pour leurs réaménagements adaptés aux nouveaux modes de déplacement. – décret du 04/04/2019.

La N5 régulièrement saturée à l'approche de Charleroi (de statut d'autoroute à un boulevard urbain à deux bandes) et toujours sans liaison à grand gabarit avec le R3, provoque du trafic de fuite sur les routes latérales telles que la rue de la Blanche Borne (et dans une bien moindre mesure dans la rue du Bultia, la rue de Bertransart, etc.). Les communes essaient de prémunir les quartiers périphériques.

Depuis 40 ans, les communes d'Ham-sur-Heure-Nalines et Gerpinnes dénoncent cette nuisance et exhortent les autorités à trouver une solution. En vain, le PMCM de Charleroi en cours aura le mérite de mettre les chiffres à jour et apporter une vision multimodale du problème.

En attendant, le réseau des voiries de liaison, de collecte des véhicules privés jusqu'aux petites voiries de desserte doit être organisé pour que le gabarit de chaque voirie soit adapté au trafic souhaité.

ACTIONS TRANSVERSALES

Fiche 10 : aménagement de zones apaisées
Fiche 02 : réseau cyclable structurant

TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ



ACTEURS

Commune de Gerpinnes
Communes limitrophes à Gerpinnes
SPW pour les voiries régionales
SPW Carto pour WalOnMap
OpenStreetMap
Gestionnaires de GPS : Waze, tom-tom,...
Zone de police

FINANCEMENT

Pas de coût en jeu

ESTIMATION BUDGÉTAIRE

€€ pour caméra ANPR
(à mutualiser au niveau de la zone de police ou de l'intercommunale)
€€€ radar tronçon

INDICATEURS DE RÉSULTAT

- Nombre EVP/rue
- Nombre EVP/rue HPM
- Nombre EVP/rue HPS
- Résultats d'analyseur de trafic
- Résultats des TELRAAM
- Vitesse commerciale des TC
- Nombre d'excès de vitesse
- Rapport modal voiture/mobilité alternative dans les déplacements domicile/travail
- Nombres de PDE enregistrés
- Nombre de zones 30, 20 km/h
- Nombre d'accidents

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.
-
- Découragement des acteurs face au problème de la N5.

Grâce au lancement de l'étude du PMCM les habitants de la commune de Gerpinnes ont pu recevoir plusieurs Telraam qui vont permettre de monitorer les véhicules sur plusieurs tronçons. Ceux-ci arrivent parfois un peu tard pour l'étude du présent PiCM, mais permettent de vérifier si les actions proposées collent bien avec les vitesses et le nombre de véhicules comptés par ces Telraam. Ces caméras sont cependant encore peu nombreuses et les citoyens intéressés par le sujet de la mobilité sont invités à se renseigner sur les possibilités d'en mettre une chez soi.

Ex : Rue de la Figotterie.



Speed cars

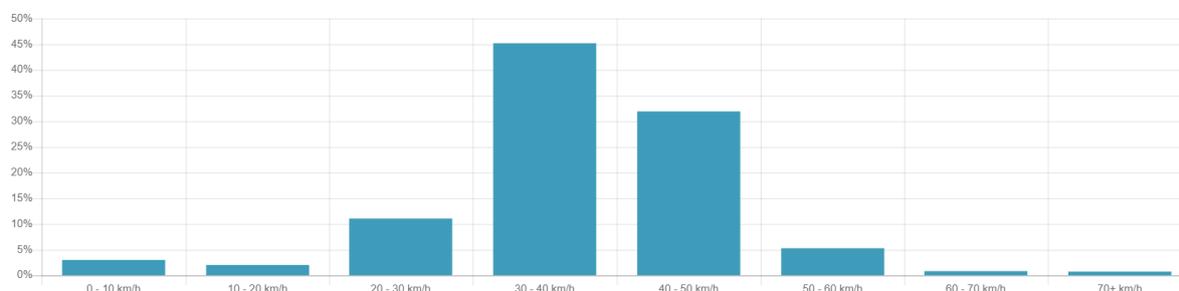


Figure 56 : Exemple de graphiques de comptage Telraam

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

La hiérarchie viaire est une classification des voiries, basée sur leur fonction au sein du réseau de voiries communales et supracommunales.

Cette classification comporte six catégories :

1. Réseau autoroutier et primaire 1
2. Réseau primaire 2
3. Réseau secondaire
4. Réseau de liaison locale
5. Réseau de collecte locale
6. Réseau de desserte locale

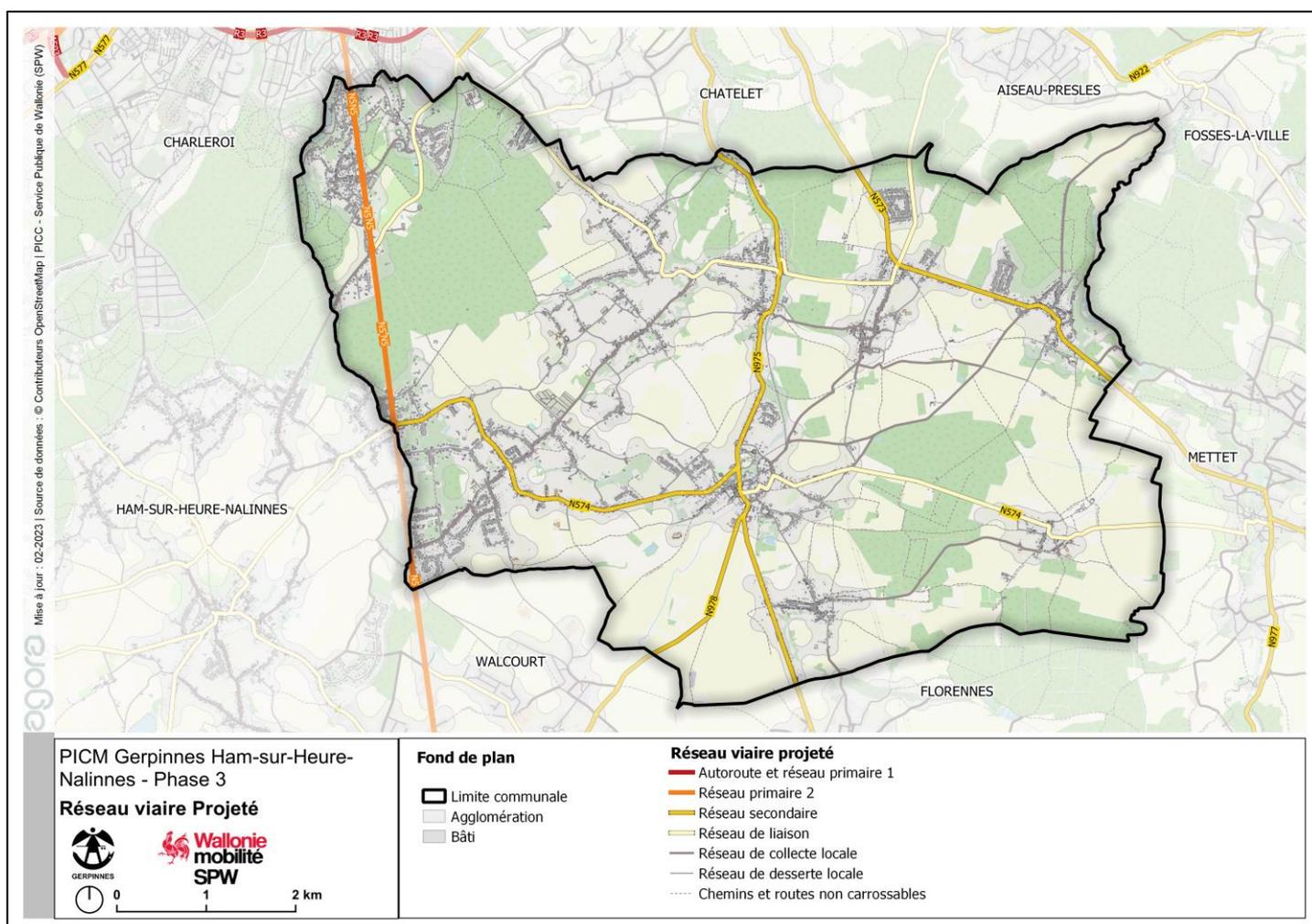


Figure 57 : Carte de la hiérarchie du réseau de voirie projeté - source : Agora



Au sein des voiries appartenant aux trois premières catégories, la fonction de transport est prédominante ; elles ont vocation à permettre le déplacement, rapide et sans encombre, des personnes et des biens.

Au sein des voiries appartenant aux trois dernières catégories, la fonction d'accessibilité est prédominante ; elles ont vocation à permettre de diriger les personnes et les biens entre leur origine / leur destination et les voiries des trois premières catégories.

La classification d'une voirie dans l'une ou l'autre de ces catégories conditionne ses principales caractéristiques : profil de la chaussée, limitation de vitesse, etc. Le schéma de hiérarchie viaire a, dès lors, pour objectif de spécifier la fonction de chaque voirie au sein du réseau viaire communal.

Pour dissuader le trafic de fuite dans les rues dont le gabarit n'est pas approprié, des dispositifs d'aménagements de chaussée existent : carrefour avec oreilles, trottoir traversant, chicane, coussin berlinois, rétrécissement, zone de stationnement sur la chaussée, rétrécissement des bandes de circulation, plantations, réseau de sens uniques et SUL pour allonger les cheminements des véhicules non désirés, signalisation interdisant certaines catégories de véhicules et limitation de vitesse.

Des contrôles via caméra ANPR¹³ sur les axes communaux jugés traversés par du trafic de fuite tels que la Blanche Borne, la rue du Bultia , ... sont à placer pour vérifier le respect de la signalisation. Un système de verbalisation systématique ou de redevances doit être mis en place à un niveau supracommunal (mutualisation des coûts au niveau d'une zone de police).

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES EN AMÉNAGEMENT OU DISPOSITION COMMUNALE

L'objectif est de rendre cohérent, la hiérarchie du réseau viaire, les vitesses pratiquées et l'aménagement des voiries pour que leur gabarit soit adapté au trafic souhaité. Ainsi le trafic est réparti conformément à la fonction du réseau plutôt qu'à son usage. Le territoire de Gerpinnes reste perméable au trafic de fuite, mais canalisé sur les voiries appropriées.

Les voiries de liaison et de desserte sont réparties suivant le maillage existant permettant de bien répartir les flux. Toutefois des rues comme celles de la rue de Villers doivent maintenir une fonction non adaptée à leur gabarit et qu'il est difficile d'adapter à la fonction souhaitée. La traversée de Lausprelle restera donc problématique car le trafic de transit existant est difficilement modulable si ce n'est par une diminution de l'usage de la voiture au profit des transports en commun et le vélo. Mais pour l'instant, aucune de ces alternatives n'est capable d'être attractive.

¹³ Caméra ANPR : Caméra de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation.

RUE BLANCHE BORNE

Dans le cadre du présent PCM, diverses réflexions et discussions ont été menées avec la Commune et le SPW-MI concernant le statut de la rue de la Blanche Borne. Lors de la phase 1, agora avait identifié la voirie comme réseau de liaison (la catégorie la plus haute du réseau communal). Le réseau de liaison a pour fonction de « relier des centres, noyaux et pôles entre eux à l'échelle communale et intercommunale »¹⁴.

Lors de la phase 3, il a été envisagé de monter cette rue d'un niveau, et de la considérer comme une voirie de « réseau secondaire » ayant pour fonction de « relier les Communes aux pôles secondaires et irriguer les aires d'influence des pôles secondaires ». En effet, cet axe constitue en pratique actuellement le lien entre le R3 « est » et la N5, voiries de catégories supérieures.

La Commune a préféré garder le niveau hiérarchique présenté en phase 1, qui prend mieux en compte les besoins des riverains de la voirie. Ainsi, Gerpennes reste en phase avec sa volonté de développer des logements dans ce quartier. Cette voirie de liaison doit donc être apaisée, et la Commune de Gerpennes n'envisage pas de lui donner un rôle régional apte à absorber les poids lourds actuels qu'elle utilise pour la liaison N5 – R3.

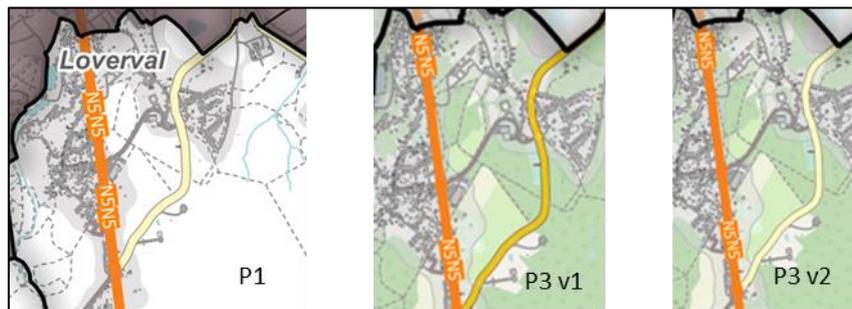


Figure 58 : 3 étapes des réflexions autour de la hiérarchie viaire de la rue de la Blanche Borne

La réflexion à mener concernant les besoins de liaison entre N5 et le R3 pour les poids lourds et le grand trafic d'agglomération et de transit est ainsi redirigée vers l'échelle régionale, par exemple via le PMCM de Charleroi, étude en cours en parallèle.

RUE DE FROMIÉE

La N574 entre Gerpennes et Fromiée a été réduite d'un niveau. Ainsi, elle passe à un niveau de type communal, qui correspond mieux à sa fonction, bien qu'elle soit actuellement gérée par la Région. Dans les faits, cette route ne sert quasiment qu'à connecter ses deux entités, et le nombre de véhicules qui l'empruntent est réduit.

D'ailleurs, la Commune souhaite investir dans un trottoir cyclo-piéton le long de cet axe pour renforcer la mobilité alternative. Cet axe n'a plus aucune vocation de transport, elle dessert Fromiée, village de 200 habitants au même titre que Gougny ou Villers-Poterie.

¹⁴ Annexe 5 csc

D'autres rues moins importantes comme la rue Lucien François, la rue de Joncret, ou la rue de la Tour Octavienne ont été rétrogradées d'un niveau pour montrer leur caractère local.

La N978 a été qualifiée de réseau secondaire pour coller à son gestionnaire (la Région), et parce qu'elle connecte Somzée à Gerpinnes sans passer par de petits villages du côté de Gerpinnes.

Le PCM propose d'intervenir sur certain carrefour, certains tronçons de rue en y imposant des limitations de tonnages ou de vitesses et en proposant des aménagements pour faire respecter ces vitesses et surtout pour apaiser les quartiers environnants en dissuadant de la sorte le trafic de fuite.

Les fiches action n°08 et 10 traitent de ces aménagements.

Grâce aux comptages effectués par la commune, on peut un tant soit peu cartographier le réseau viaire et relever les points noirs nécessitant des interventions pour sécuriser certains tronçons et ainsi apaiser certains quartiers.

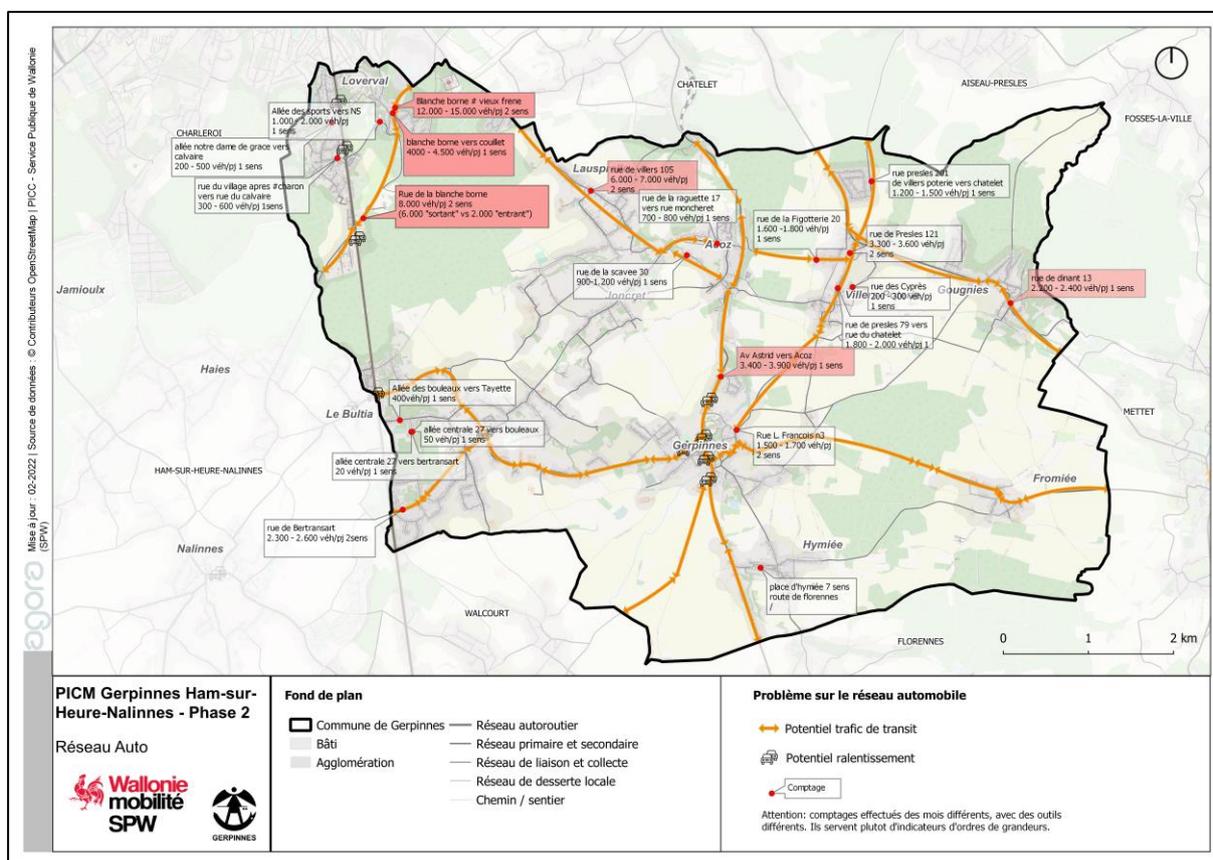


Figure 59 : Problèmes sur le réseau automobile - source : Agora et Commune Gerpinnes

Avec le projet de développer un réseau cyclable, certaines vitesses autorisées doivent être adaptées (voir tableau fiche 2).

La carte des vitesses projetées propose dès lors certaines modifications. Par exemple, prévoir des tronçons à 70 km/h pour éviter des transitions brusques de 90 km/h à 50 km/h, puis à 30km/h sur 125m comme pratiqué actuellement rue Blanche Borne, en arrivant à Loverval.

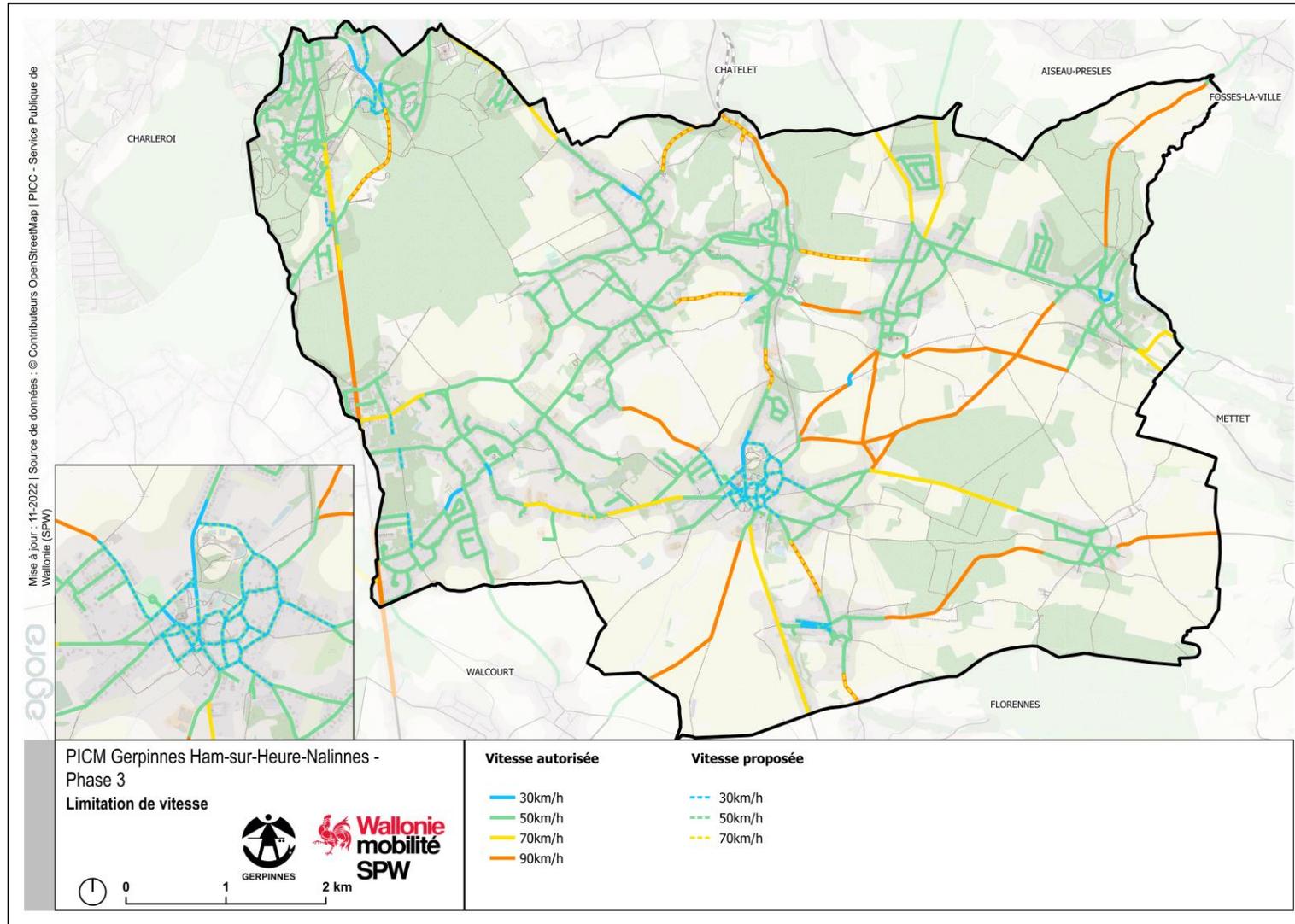


Figure 60 : Carte limitation vitesses existantes et proposées - source : Agora

DES ACTIONS CONCRÈTES À METTRE EN PLACE

1. Réactualiser la signalisation « circulation interdite sauf riverains », de manière cohérente et systématique le long de la N5 dans tout le réseau des allées.

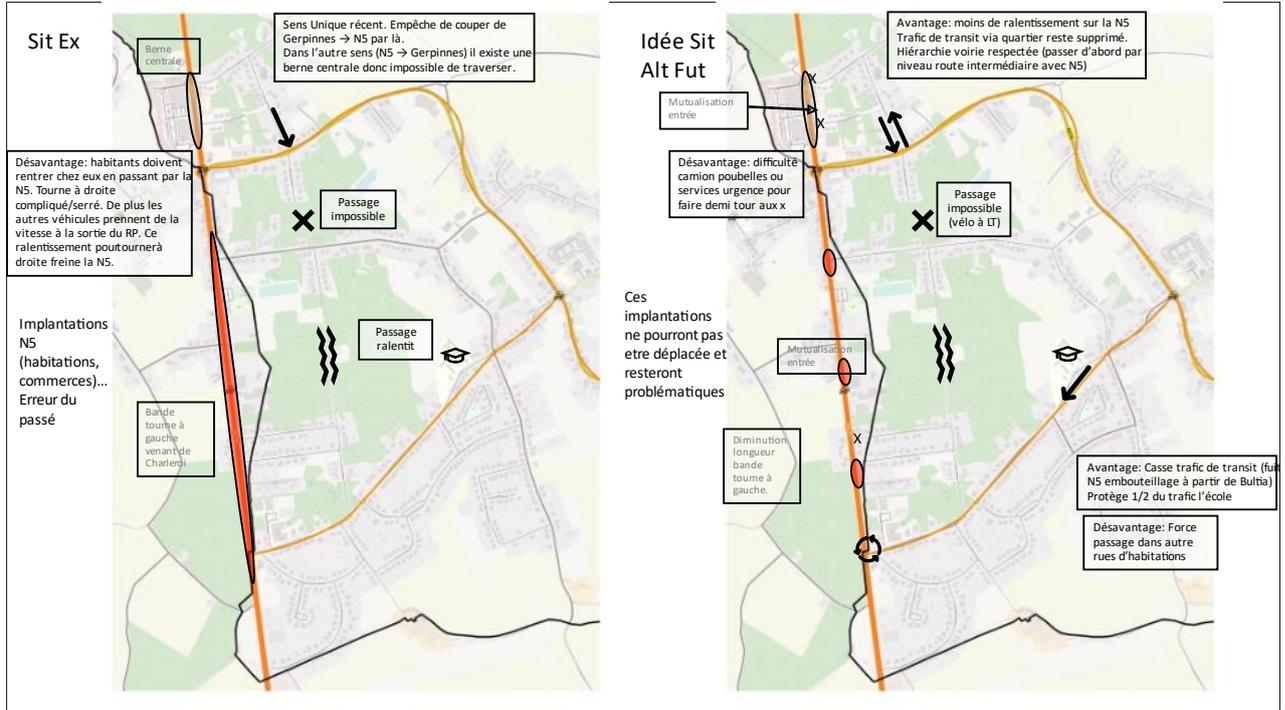


Figure 61 : Carte hiérarchie viaire et proposition alternative trafic autour N5 - V1 - source : Agora

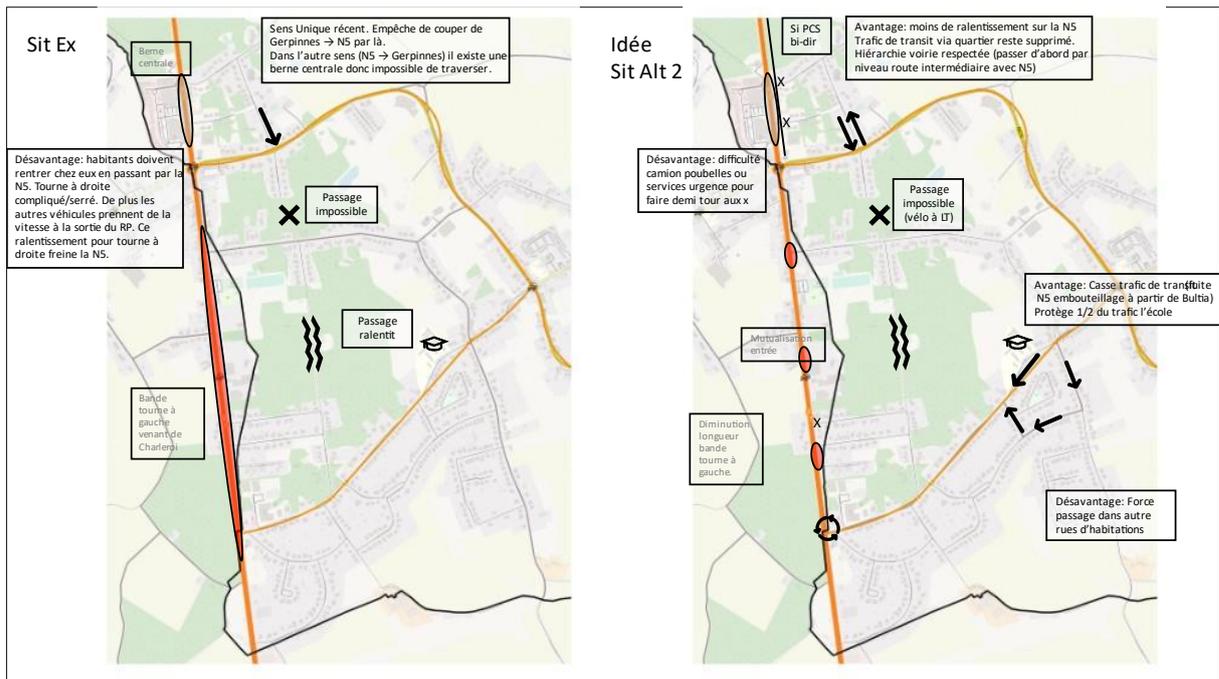


Figure 62 : Carte hiérarchie viaire et proposition alternative trafic autour N5 - V2 - source : Agora

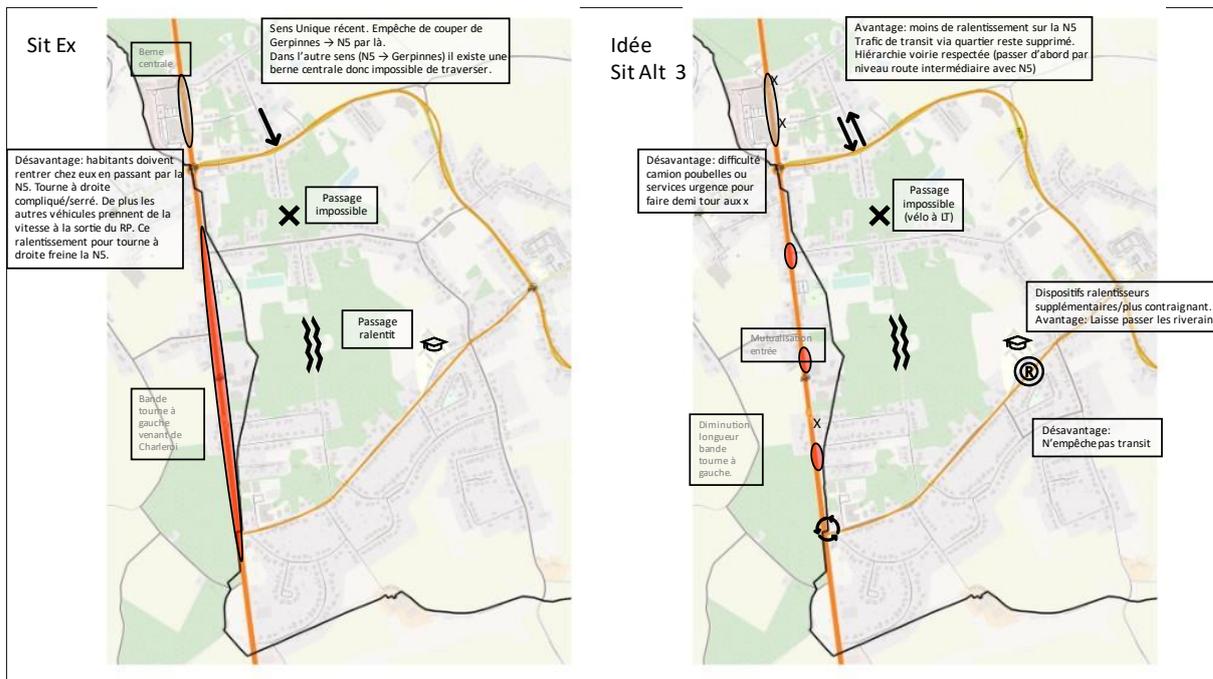


Figure 63 : Carte hiérarchie viaire et proposition alternative trafic autour N5 - V3 - source : Agora

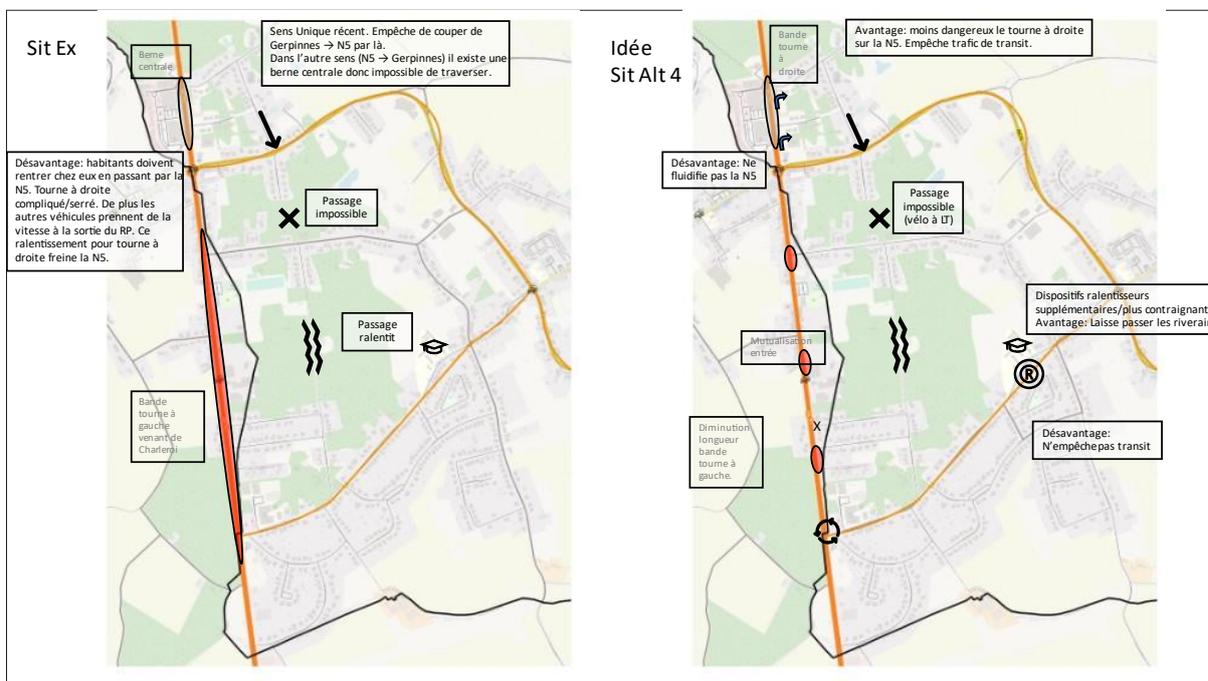


Figure 64 : Carte hiérarchie viaire et proposition alternative trafic autour N5 - V4 - source : Agora

La commune de Gerpinnes a à plusieurs reprises modifié les accès aux quartiers limitrophes de la N5 pour les préserver du trafic de fuite. Le PiCM propose de prendre de la hauteur et de revoir la problématique dans son ensemble.

Les données Be-Mobile analysées ne montrent pas que le problème de fuite soit si important que cela. En effet moins de 10% du trafic mesuré juste avant le carrefour de Bertransart vers Charleroi prennent à droite (et ce peu importe le jour et l'heure), ce qui s'apparenterait plutôt à du trafic local. En conséquence appuyer les dispositifs ralentisseurs dans le tronçon avec l'école semble aussi une mesure suffisante pour essayer de limiter ce trafic (au vu de l'ampleur relative de la problématique).

2. Les allées des Chênes, des Bouleaux, des Sorbiers, Peupliers, Noisetiers, Centrale et Hêtres semblent encore situées sur des parcelles cadastrées privées (à vérifier). Il y a lieu d'établir des **plans d'alignement** pour verser ces voiries dans le domaine public et en maîtriser l'aménagement : desserte avec oreille de trottoir ou même trottoir traversant + trottoirs cyclo-piéton ou espace partagé comme l'allée des Bouleaux, créer des déviements avec plantation, zone de stationnement sur chaussée – bien que pas nécessaire au vu des villas 4 façades →stationnement sur parcelle privée.

3. Rue du Bultia / des Flaches : cette voirie reste la principale voirie de liaison entre le Bultia et Gerpennes-Centre. On sécurise dès lors les modes actifs sur site propre : trottoir cyclo-piéton à double sens jusqu'à la maison de repos.

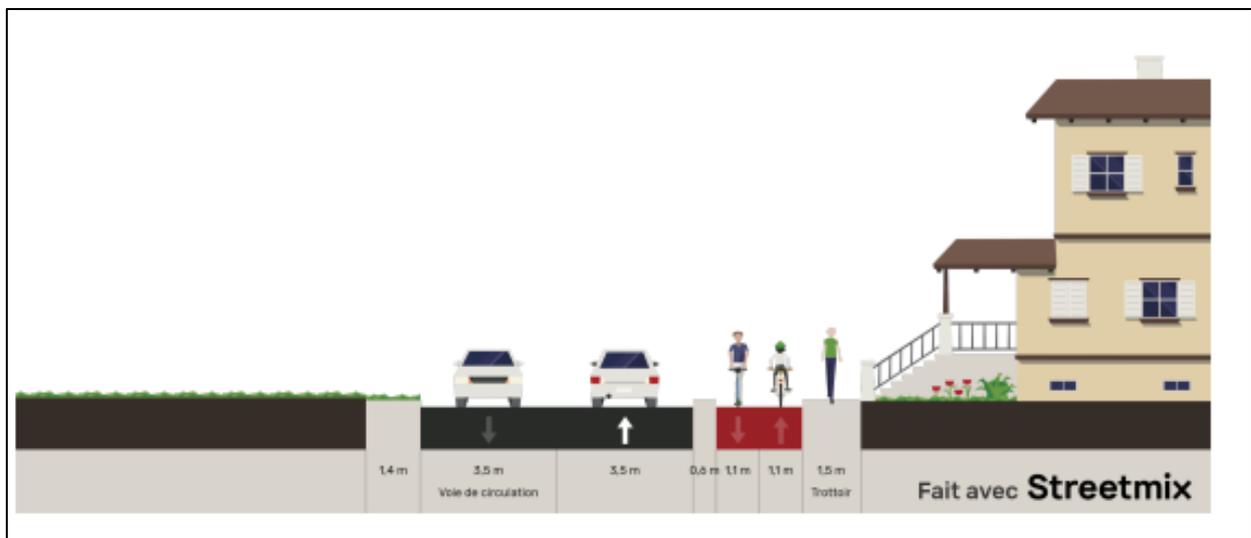


Figure 66: Coupe type de répartition modale sur la voirie - source : Agora avec Streetmix

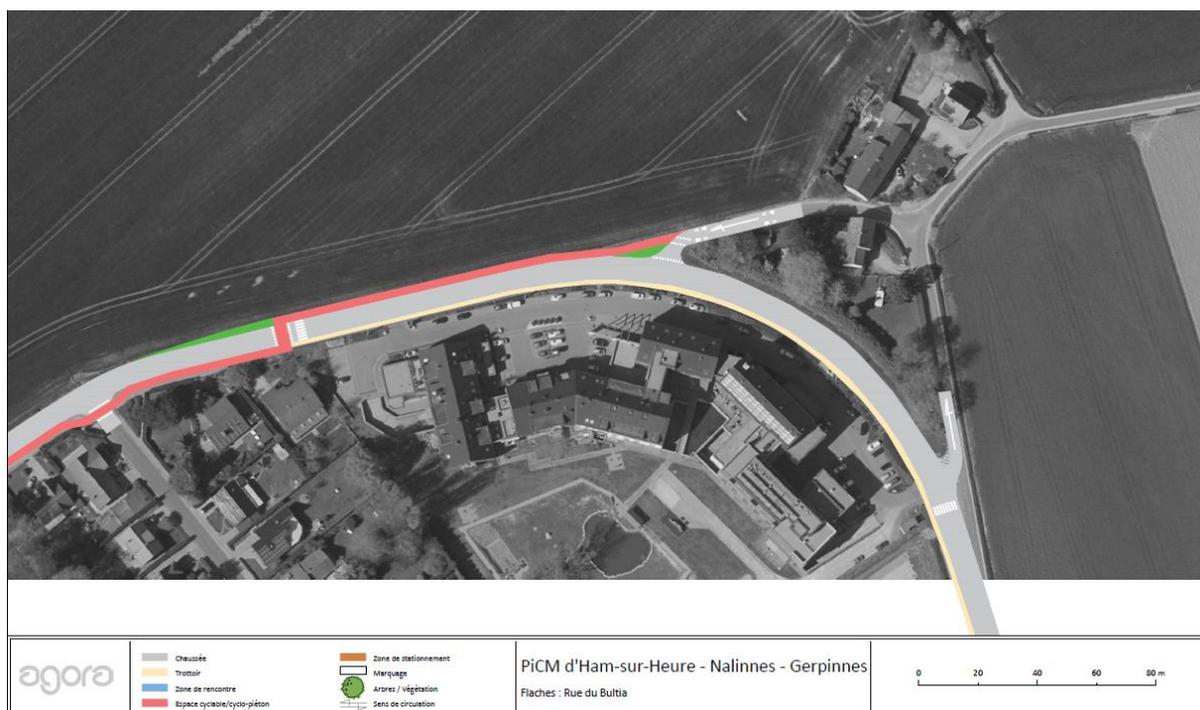


Figure 67 : Esquisse piste cyclo-piétonne # rue Bultia – rue Basse des Pauvres- source : Agora

Au-delà, il est utile de prolonger un trottoir jusqu'au hameau des Flaches pour relier l'école à un réseau de trottoir sécurisé : cheminement continu en matériaux durs de 1m50 min de large sur au moins un côté de la rue.

4. La Commune de Gerpinnes devrait participer au dialogue au sein du PMCM pour continuer à revendiquer des solutions pour la N5 et son raccordement au R3. Le cheminement qu'a suivi le PCM durant ces derniers mois a permis à la Commune de Gerpinnes d'avoir un avis plus éclairé sur le statut et fonction souhaités de la rue de la Blanche Borne.

Le développement ci-dessous permettra à la Commune d'apporter une vision claire des variantes qu'elle peut avancer au niveau de la réflexion supracommunale des liaisons N5-R3.

La Commune de Gerpinnes a demandé au bureau d'étude de voir dans quelle mesure une bande bus et/ou un bypass de tourne-à-droite pouvait être intégrée au rond-point rue de Villers-rue Longue-Haie sur le territoire de Couillet, et ainsi fluidifier le carrefour. Cette disposition est tout-à-fait faisable moyennant l'autorisation d'empiéter sur la parcelle 377c.

Vu l'intérêt pour Gerpinnes et la mobilité générale, cette intervention sera à relayer auprès des autorités compétentes à la Ville de Charleroi, voire dans le PMCM vu l'intérêt supracommunal de cette intervention.



Figure 68 : Rond-point Couillet – source : Extrait WalOnMap avec cadastre



Figure 69 : Gauche - Emprise bande bus rond-point Couillet pour fluidifier la circulation - source : Agora. Droite - SPW

Agora a aussi reçu une esquisse du SPW, qui avait aussi proposé le même type de tourne à droite. La longueur de ce tourne à droite pourrait être mieux précisée avec un comptage directionnel au rond-point aux heures clés. Le déménagement de l'hôpital devrait aussi fortement influencer les flux sur ce carrefour.

5. Agora a adapté la hiérarchie routière sur la carte interactive OpenStreetMap et la Commune peut aussi la transmettre au service de cartographie de la Région wallonne pour bon usage.
6. Demander aux opérateurs de GPS de ne pas signaler tel ou tel réseau ou parcours alternatif conformément à la nouvelle version OpenStreetMap
7. Pour information, « dans le cadre des aménagements BHNS à hauteur de l'IND de Loverval, en accord avec le SPW, la commune de Gerpennes et l'INDL, il est prévu une requalification complète de l'espace public pour sécuriser le carrefour de la sortie des écoles qui répondra à cet objectif ».

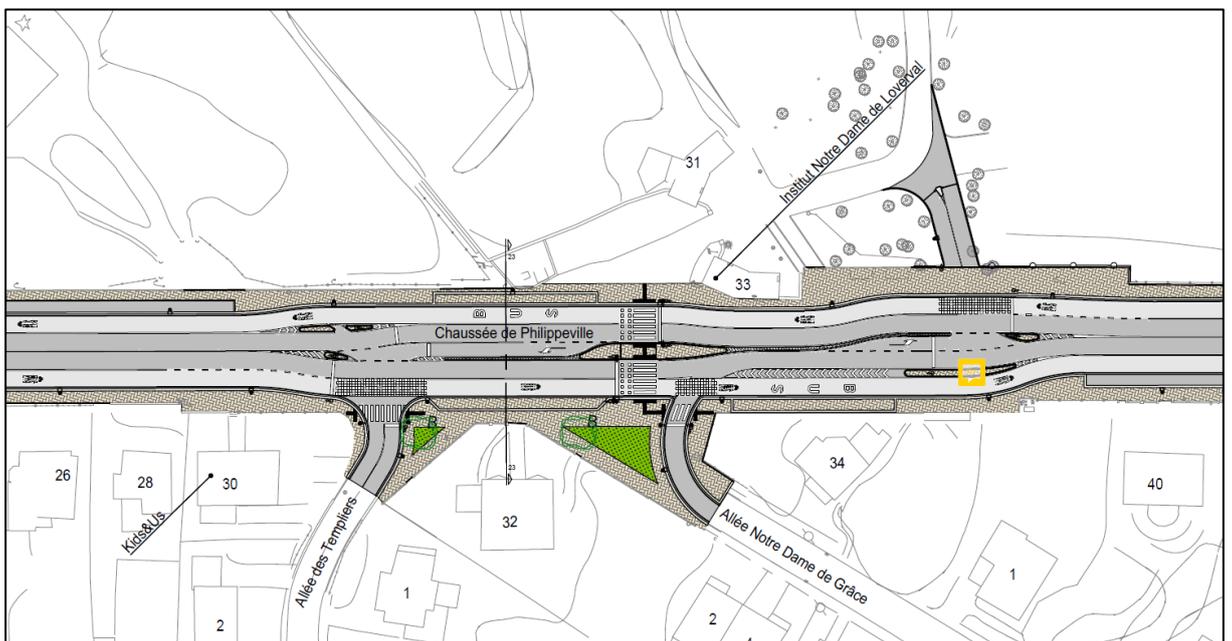


Figure 70 : Extrait BHNS dossier de demande de PU - source : <https://bhnscharleroi.be/>

RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SENSIBILISATION, D'INFORMATION ET DE PROMOTION

Travailler de concert avec la SPW-MI et les communes limitrophes dans l'esprit du PMCM. Assurer une communication auprès des habitants concernés pour les changements de signalisation, mise à sens unique.

SOURCES À CONSULTER

OpenStreetMap
Code de la route
Signalisation routière

FICHE ACTION 09 : GESTION DE LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT

CONTEXTE ET OBJECTIFS

Appliquer une politique de stationnement réglementé semble difficile à Gerpinnes car le stationnement s'effectue majoritairement dans des poches de parking privé pour les commerces et services situés le long de la N5.

Ailleurs, le stationnement ne suscite pas de gros problème si ce n'est aux abords des commerces dans la rue Reine Astrid où la moindre parcelle de trottoir est dédiée à du stationnement (amélioration du cadre de vie et des espaces piétons).

Sont dès lors proposées des places de stationnement limitées à 30' devant certains commerces tel que banque, pharmacie, librairie pour augmenter la rotation et l'offre disponible.

Aussi ces zones varient en fonction des implantations commerciales. Il faut donc faire preuve de beaucoup de souplesse et réactivité dans l'adaptation de celles-ci.

D'autre part la population ne fait que croître à Gerpinnes, le stationnement va de pair avec le nombre de logements.

Augmenter le nombre de places, c'est attirer de plus en plus de voitures dans les noyaux d'habitat. Gerpinnes peut s'en passer si elle contrôle plus assidument le stationnement illicite et sensibilise localement les usagers à bien respecter le code de la route.

Des recommandations en matière d'urbanisme dans la délivrance des permis sont produites dans la présente fiche.

ACTIONS TRANSVERSALES

Fiche 03 : Signalisation réseau piéton et cyclable

Fiche 04 : Stationnement vélo

TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ

Court terme
- de 5 ans

Moyen terme
5 à 10 ans

ACTEURS

Commune de Gerpinnes

Zone de Police

Association des commerçants

Association des riverains

Société privée de gestion des zones bleues ou payante

FINANCEMENT

ESTIMATION BUDGÉTAIRE

Coût aménagement : 5.000 € /place de stationnement

INDICATEURS DE RÉSULTAT¹⁵

- Taux d'occupation
- Taux de rotation
- Nombre de PV pour mauvais stationnement
- Nombre de place règlementée
- Nombre places zone bleue
- Nombre places parking hors voirie
- Nombre de cartes riverains accordées

IMPACTS

- +
- Moins de voitures mal garées gênant la circulation des piétons
- Meilleur cadre de vie dans les noyaux d'habitat.
- Meilleure disponibilité près des commerces.
- Satisfaction (subjective) des commerçants.
- Décongestion des voiries aux sorties d'écoles.
- Amélioration du cadre de vie.
- Cadre de vie – végétalisation de l'espace public.
- Niveau du bruit.
-
- Coût de gestion.
- Nécessité de contrôles réguliers impopulaires.

¹⁵ La commune choisira les indicateurs qui lui semblent les plus pertinents et surtout chiffrables. On part du principe que le diagnostic a déjà chiffré par pas mal de paramètres issus des données officielles, e.a. le report modal dans les statistiques du SPF.



MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

La durée et la tarification du stationnement sont adaptées à chaque centre-ville. La variation de ces deux composantes permet d'inciter, voire de réserver, l'usage de certains espaces à certains usagers. Pour ce faire, le centre-ville peut être divisé en zones, la tarification et la durée variant en fonction de celles-ci.

La tarification et les limitations de durée ne concernent pas les usagers des places réservées (places PMR, livraisons, autocars, etc.). Une signalisation adéquate doit préciser les heures et la nature de cette aire de stationnement consacrée à un PMR ou une livraison.

En temps normal, elles s'appliquent de manière variable du lundi au samedi, par exemple de 9h à 12h et de 13h à 17h30, parfois plus tard dans les quartiers où il peut y avoir des restaurants, ou le dimanche dans des quartiers touristiques (musée, villes balnéaires, ...).

Gerpinnes n'a aucun noyau d'habitat de taille suffisante pour mettre une politique de stationnement payant en place. Le coût de la mise en activité de places payantes n'est pas négligeable. L'achat et la gestion d'horodateurs est conséquente. Il faut en avoir un certain nombre et une surface importante pour « rentabiliser » la mesure prise (matériel, personnel, ...). Gerpinnes devrait maintenir un système de zone bleue dans la rue principale rue Reine Astrid, étendu à la rue Albert Bernard en limitant les durées de stationnement à 2 ou 4 h, voire si nécessaire, pour certains secteurs, à 15 ou 30 min (devant la pharmacie et les agences bancaires par exemple). Toutefois, le nombre de résidents dans la zone risque de compromettre la rotation s'il fallait distribuer beaucoup de cartes riverains.

Un jeu de cartes riverains gratuites ou payantes à l'année peut être instauré pour bien identifier les habitants résidents dans le périmètre du centre-ville et le nombre de voitures qu'ils possèdent. Là aussi, le nombre de cartes par ménage doit être clairement défini.

Il y a lieu aussi de faire voter par le Conseil communal un règlement et une redevance communale pour toute infraction.

LA CARTE DE STATIONNEMENT RIVERAIN

La carte de stationnement riverain est une possibilité offerte aux communes en vue de réglementer différemment les zones en fonction du type de stationnement (riverain, pendulaire ou visiteur), que génère la zone ou celles contiguës lors d'un éventuel effet de report. Elle permet de favoriser une catégorie ou à contrario d'en éradiquer une autre.

La gestion de la carte en elle-même peut également être un outil stratégique. Les éléments suivants sont à étudier :

- La catégorie d'usagers à laquelle la carte sera dispensée :
 - ✓ Les riverains uniquement ?
 - ✓ Les riverains occasionnels (stationnement pour un autre véhicule) ?
 - ✓ Les professionnels travaillant sur la commune ?
 - ✓ Les visiteurs temporaires ?

- La limitation du nombre de cartes délivrées par ménage :
 - ✓ Une ?
 - ✓ Deux ?
 - ✓ Voire trois ?

- Le tarif de la carte pour les 2ièmes et 3ièmes véhicules :
 - ✓ Tarif croissant ?
 - ✓ Dissuasif ou non ?

- La limitation géographique de la carte :
 - ✓ À toute la commune ?
 - ✓ À un quartier en fonction du lieu de résidence ou du travail ?
 - ✓ À une zone réglementée en particulier (dispenser le détenteur du paiement en zone payante et/ou de mettre son disque en zone bleue) ?
 - ✓ À une zone réservée exclusivement aux détenteurs d'une carte ?

En parallèle, la commune doit également définir le stationnement spécifique en voirie comme les zones de livraison, les voitures partagées, etc., mais aussi la gestion des demandes de stationnement PMR.

La carte peut aussi être délivrée pour les voitures partagées. Un règlement communal doit alors fixer les conditions complémentaires et la procédure d'agrément des associations de voitures partagées qui peuvent solliciter une carte de stationnement.

L'ENCADREMENT DU NOMBRE DE PLACES DE STATIONNEMENT À AMÉNAGER HORS VOIRIE PAR LOGEMENT CRÉÉ

La volonté politique en matière de mobilité et du stationnement public influencera donc les besoins en stationnement privé et inversement. De plus, il faut trouver l'équilibre entre le non-report sur la voie publique et encourager le transfert modal en tout ou en partie. D'où l'importance de viser un niveau de service performant et des arrêts de qualité dans les zones à forte densité.

Le stationnement a un coût important pour la collectivité, mais aussi pour l'environnement dont le débat se situe également au niveau des politiques d'urbanisme, d'aménagement du territoire via le schéma de développement communal. Il y a donc lieu d'également encourager une rationalisation de l'offre à ce niveau.

La commune devra ainsi préciser le nombre d'emplacements de stationnement hors voirie à aménager suivant le type de projet et les caractéristiques du contexte urbain environnant via un règlement communal. Ce règlement n'a évidemment pas pour vocation de se substituer aux règlements régionaux et schéma de développement communal, mais plutôt de les compléter et ne sera pas d'application dans l'hypothèse où le permis peut bénéficier d'une dispense.

Dans le cas de projets résidentiels, non résidentiels, et commerciaux de grande ampleur, il est même recommandé de demander de réaliser une étude de mobilité dans le cadre de l'étude du projet. Le rayon d'influence du projet sera à apprécier en fonction du contexte.

Dans les autres cas, il faut fixer le nombre d'emplacements de stationnement en fonction du type de projet (logements, bureaux, commerces, ...) et de la zone urbaine dans laquelle le projet s'implante. Ces zones urbaines sont catégorisées en fonction de leurs particularités : densité, site ancien / historique, fonction du quartier, proximité d'un grand parking public,...

La norme moyenne dans un centre urbain avec une bonne desserte en transport en commun est **1,5 place / logement** à laquelle on ajoute 10 à 20% pour les visiteurs en fonction des besoins. Le nombre obtenu doit être arrondi à l'unité supérieure.

Cette norme peut être affinée par quartier selon l'analyse multicritères développée dans le n° 41 de la CeMathèque consacré au stationnement 4 - Besoins de stationnement de voitures et projets immobiliers : quelle stratégie ?

Quartier présentant un niveau de services attractif						
NOMBRE D'EMPLACEMENTS / LOGEMENT						
Fréquence des transports en commun	Nbre de bus/jour/sens	≥ 30	15 à 25	10 à 15	5 à 10	< 5
	Nbre de bus/heure/sens	3 à 5	2 à 3	1	<1	/
	Nbre de train/heure/sens	≥ 3	2	1	0.5	0
Accessibilité optimale		1.2	1.3	1.4	1.5	1.6
Accessibilité moyenne		1.3	1.4	1.5	1.6	
Accessibilité faible		1.4	1.5	1.6		

Quartier présentant un niveau de service faible à nul						
NOMBRE D'EMPLACEMENTS / LOGEMENT						
Fréquence des transports en commun	Nbre de bus/jour/sens	≥ 30	15 à 25	10 à 15	5 à 10	< 5
	Nbre de bus/heure/sens	3 à 5	2 à 3	1	<1	/
	Nbre de train/heure/sens	≥ 3	2	1	0.5	0
Accessibilité optimale		1.6	1.7	1.8	1.9	2,0
Accessibilité moyenne		1.7	1.8	1.9	2,0	
Accessibilité faible		1.8	1.9	2,0		

Figure 71 : Nombre d'emplacements voiture par logement – source : Extrait CeMathèque n° 21

Le titulaire du permis ayant aménagé un nombre d'emplacements insuffisant par rapport à celui prévu dans le permis d'urbanisme peut être sanctionné d'une taxe communale¹⁶. C'est une taxe indirecte donc n'est due qu'une seule fois. Les communes appliquent en moyenne un montant compris entre 2.500 et 5.000 € par place manquante. On pensera à faire équiper quelques places de bornes d'alimentation électrique et au moins le câblage d'alimentation en fonction de type de borne envisagé (réseau, ampérage, ...)

Cette notion risque de mobiliser pas mal de temps dans les mois à venir. A ce jour, peu d'information transite. Ce sont les intercommunales de développement économique qui ont la charge du plan borne. On peut supposer sur le secteur privé va développer son ou ses réseaux via les emplacements des

¹⁶ Cette taxe fait l'objet de recours au Conseil d'Etat si mal rédigée ou jugée potentiellement discriminatoire



actuelles stations essence et parkings privés. Certaines communes ont pris des règlements de police quant aux câblages des alimentations privées sur les trottoirs.

D'AUTRES SOLUTIONS SONT ÉGALEMENT ENVISAGEABLES : MUTUALISATION DU STATIONNEMENT

C'est le partage d'emplacements entre plusieurs catégories d'usagers qui en ont besoin à des moments différents de la journée et/ou en semaine.

Pour permettre une rationalisation et une optimisation de l'offre en stationnement tant publique que privée, il faut étudier une gestion collective de l'ensemble de l'offre à l'échelle d'un quartier et proposer des conditions d'accès particulières en fonction de la catégorie d'automobiliste (habitant, visiteur, ou travailleur) dont leur demande en stationnement risque parfois de se chevaucher. Cela permet une optimisation de l'espace dédié à la voiture et d'offrir plus d'espace aux modes actifs sur l'espace public.

En Wallonie, les démarches de mutualisation des parkings passent généralement par le conseiller en mobilité de l'entreprise.

Les projets mixtes sont également susceptibles de permettre une mutualisation de la demande en raison de la complémentarité des activités et des fonctions qu'ils accueillent, pour autant que celles-ci s'inscrivent dans des plages horaires différentes.

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES EN AMÉNAGEMENT OU DISPOSITION COMMUNALE

Gerpinnes dispose de parkings publics stratégiquement bien implantés :

- Parkings de l'Eglise et parking de la Gare/Scierie disposés de part et d'autre du noyau central de la commune
- Parking le long du RAVeL et des arrêts de bus à Acoz
- Parkings aux abords des églises pouvant servir pour les écoles : Acoz, Gougnyes
- Parkings mutualisés rue Paganetti entre l'école et la maison de village

Le parking de l'Eglise est destiné à devenir un Mobipôle au sens de la circulaire PIMACI 2022-2024 ainsi que dans un deuxième temps celui le long du RAVeL à Acoz.

Les parkings autour des églises d'Acoz et Gougnyes sont destinés à être englobés dans des zones de rencontre où on privilégie les déplacements de piétons en leur donnant une priorité et une sécurité accrue : zone 20 km/h en aménagement plain-pied.

En termes de mobilité scolaire, on conseille d'inviter les parents à stationner dans les parkings avoisinant l'école et parcourir les quelques centaines de mètres pour aller chercher l'enfant ou encore mieux attendre qu'il arrive.



Placer une signalisation aux abords de ces parkings pour diriger les voitures, mais aussi pour les piétons et assurer des cheminements piétons confortables motiveront les usagers à les fréquenter.

Equiper ces parkings de quelques arceaux vélo encouragera certains de venir à vélo plutôt qu'en voiture.

Créer une zone bleue dans le centre-ville de Gerpennes pour forcer les automobilistes longue durée à aller stationner dans les parkings périphériques.

Pour assurer une rotation des places de parking, il est proposé de limiter à 2-3 h le temps de stationnement et quelques places à 30'.

Ce dispositif fonctionne s'il y a régulièrement des contrôles et si les riverains possèdent une carte leur permettant de stationner sans limites de temps.

Il y a lieu donc d'évaluer le nombre de places de stationnement, le nombre de véhicules appartenant aux riverains dans le périmètre et estimer s'il est utile de mettre un tel dispositif en place.

Au minimum, quelques places limitées à 30' semblent dans un premier temps bien utiles.

Il est aussi conseillé de prévoir 1 ou 2 arceaux vélos par-ci par-là dans l'aire de stationnement le plus près possible des commerces. Un cycliste ne fait pas plus de 50 m, sinon il dépose son vélo sur la façade du lieu où il se rend.

DES ACTIONS CONCRÈTES À METTRE EN PLACE

GERPINNES CENTRE

Trois versions de cette zone bleue ont été discutées.

V1 : une version maximaliste jusqu'à la place des Combattants (qui rejoint le stationnement en voirie rue du Parc Saint-Adrien). Cette version permet d'éviter les voitures ventouses dans les rues adjacentes et motive nettement mieux le stationnement dans les parkings périphériques longue durée, la pratique de la marche à pied et un meilleur cadre de vie dans un centre de Gerpennes apaisé.

V2 : une version intermédiaire avec le début de la rue Albert Bernard (qui comprend une dizaine de places). Cette version conforte le principe de zone bleue étendue sur une surface suffisamment grande pour être reconnue par les usagers

V3 : version « minimaliste » limitée à l'avenue Reine Astrid.

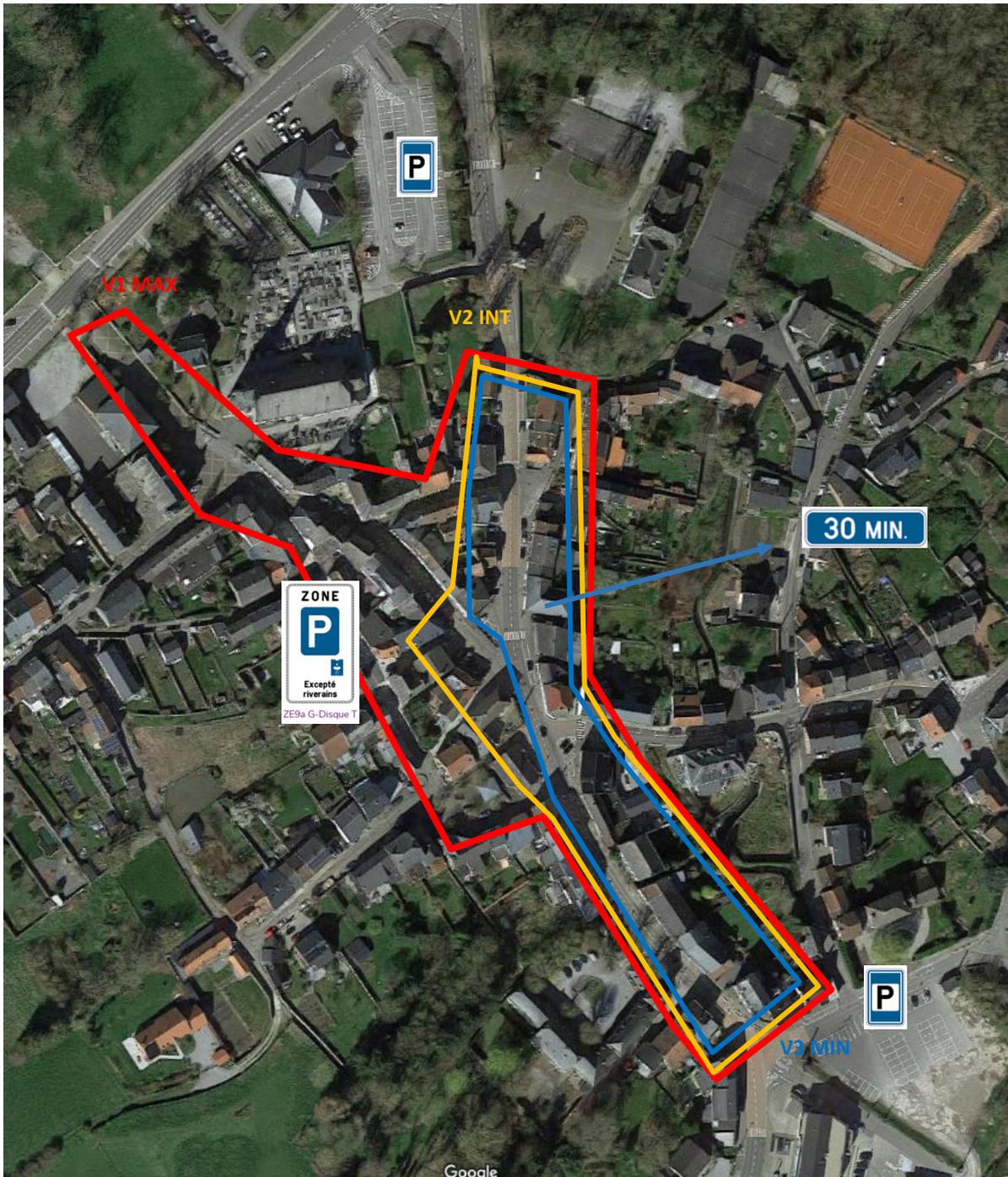


Figure 72: Délimitation de la zone bleue - source : Agora

La Commune hésite encore entre la version 2 et la version 3. Sur cette zone, Gerpinnes voudrait réorganiser le stationnement, mais sans réellement en diminuer le nombre de places.

Afin de récupérer des trottoirs de qualité, et conformes aux normes PMR, il est nécessaire d'adapter le nombre d'emplacements sur l'avenue Reine Astrid. Il est de garder un nombre de places jugé conséquent ; le but étant de reporter les voitures qui stationnent longtemps sur les deux parkings publics périphériques. Évacuer ces voitures de longue durée (voire des voitures ventouses) libère des places pour une rotation plus rapide des véhicules de clients, ce qui est bénéfique pour les commerces.

En outre, il est aussi nécessaire de positionner du stationnement vélo sur l'avenue Reine Astrid.



Figure 73 : Esquisse de réorganisation du stationnement et des trottoirs avenue Reine Astrid

Il existe actuellement 35 places de stationnement marquées sur l'équivalent de la zone V3 (mais il y a aussi actuellement du stationnement sauvage en plus !). Pour libérer les trottoirs, il faut passer ce nombre à 25, et aménager ce stationnement longitudinal parallèle à la voirie (éviter des places perpendiculaires ou en épi pour une meilleure visibilité de l'espace).

Le PiCM précédent concluait qu'il était difficile de mettre en place une politique de stationnement à part des places de très courtes durées à proximité des commerces. Cette conclusion semble encore globalement valable aujourd'hui.

MESURES VALABLES PARTOUT

Nous proposons d'autres pistes :

- A chaque ouverture de commerce – accord du Bourgmestre sur l'ouverture d'un établissement public - il y a lieu de donner des instructions sur le stationnement alentour et exhorter le commerçant à stationner son propre véhicule dans une zone moins sollicitée pour laisser la place à sa clientèle.
- Les espaces de stationnement réservés à certains usages particuliers (PMR, Covoiturage, Livraisons, Poids-Lourds, Dépose Minute) peuvent être identifiés et marqués suivant le dispositif conventionnel (ATINGO).
- Pour le stationnement sur les accotements, il est difficile de distinguer le domaine public du domaine privé, aussi il est recommandé d'imposer un règlement communal obligeant des propriétaires d'aménager un trottoir. Cela permettra de distinguer sans ambiguïté les voitures stationnées correctement de celles empiétant sur la voie publique. – décret voirie 2016.
- Le long de la N5, le développement commercial s'est effectué le plus souvent en bordure de voirie avec des aménagements de parkings privés donnant directement sur la chaussée. A part une convention de mutualisation pour une occupation en dehors des heures d'ouverture des magasins, si la nécessité s'en faisait sentir, nous ne voyons pas comment la Commune pourrait avoir une main mise sur l'occupation ou la rotation de ces parkings.
- En attendant, des actions ponctuelles de sensibilisation et verbalisation menées au cas par cas seront nettement plus efficaces qu'une politique réglementaire générale impopulaire : s'adresser aux commerçants, aux enseignants, aux entreprises de mieux stationner aux abords de leur lieu de travail en fonction des besoins et des nuisances objectives occasionnées.
- Actuellement les places limitées à 30' sont réparties comme telles :



Lieu	Nombre
Rue des Combattants	4 x 2 emplacements
Avenue Reine Astrid	2 emplacements
Rue Albert Bernard	2 emplacements

La Commune peut, évidemment, en créer facilement et les adapter moyennant un règlement de police et l'apposition d'un panneau :

- En termes de zones de livraison, les grandes surfaces le long de la N5 possèdent leur propre zone, la superette dans le centre de Gerpinnes aussi. Reste une aire de livraison dans l'avenue Reine Astrid au milieu des « petits » commerces. En fonction du taux d'occupation enregistré avec les nouveaux aménagements, prévoir si nécessaire une place dédiée aux livreurs bien que généralement ils stationnent en double file au vu des délais de livraison qu'on leur octroie ; ils n'ont d'ailleurs plus de gros colis à livrer au vu des tailles de stockage réduites dans les magasins-mêmes.

RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SENSIBILISATION, D'INFORMATION ET DE PROMOTION

Si un dispositif de limitation de la durée est instauré, il y a lieu aussi de tenir compte de la demande particulière des enseignants qui stationnent généralement de 4 à 5 h /jour scolaire, soit la moitié de l'année.

Une zone bleue qui réduit à 30 minutes, 2 heures ou 3 heures le stationnement est efficace s'il y a un contrôle récurrent. Il est nécessaire d'organiser des contrôles avec des avertissements ou contraventions à la clé pour forcer les automobilistes à respecter les mesures mises en place ; il en va de la crédibilité de la décision prise. Il en va de même du respect des zones de stationnement réservées (PMR, bus, etc.).

La politique des villes est de réduire l'offre en stationnement pour décongestionner la circulation automobile dans les rues commerçantes et occuper l'espace public par des zones de rencontre, des espaces apaisés (jardins, terrasses de cafés, aires de jeux, ...).

Changer la politique de stationnement dans une ville doit être l'aboutissement de campagnes de sensibilisation à une mobilité alternative privilégiant la mobilité active (marche, vélo et les transports en commun pour de plus longues distances), mais aussi menée parallèlement à une politique commerciale adaptée à l'e-commerce, les modes de livraisons,...

Plusieurs organismes comme l'AMCV, l'UCM, peuvent aider les responsables communaux et les commerçants à anticiper l'évolution de la dynamique des centres-villes. La mobilité n'étant qu'un chaînon parmi les mesures à mettre en place.

SOURCES À CONSULTER

Références CEMATHEQUE :

CeMathèque n°11	Stationnement 1 : problématique générale Le stationnement : encore et toujours au cœur de la mobilité !
CeMathèque n°12	Le stationnement : encore et toujours au cœur de la mobilité !
CeMathèque n°21	Le stationnement – partie 3 - Besoins spécifique
CeMathèque n°30	Le stationnement dépenalisé
CeMathèque n°41	Stationnement 4 - Besoins de stationnement de voitures et projets immobiliers : quelle stratégie ?
CeMathèque n°49	Bornes de rechargement de véhicules électriques. Quelle stratégie de déploiement ?

Liens internet : Atingo

Liens avec autres documents communaux : PCDR,

FICHE ACTION 10 : AMÉNAGEMENT DE ZONES APAISÉES ET SÉCURISATION DE CARREFOURS

CONTEXTE ET OBJECTIFS

Décider de mettre une rue à vitesse limitée de 30 km/h ou l'affecter en zone de rencontre (20 km/h), c'est bien ! Toutefois, il sera indispensable d'aménager la voirie, mais aussi d'implanter une signalisation réglementaire pour faire respecter cette décision.

Placer le panneau 30 km/h n'est pas suffisant, la configuration existante des lieux, si elle n'est pas adaptée, risque de ne pas changer les comportements des usagers.

La nécessité de modérer la vitesse et créer des zones apaisées doit être analysée à l'échelle de tout le territoire communal via le PCM qui aura établi la hiérarchisation du réseau des voiries et identifier les axes qui se prêtent à un trafic de transit, de liaison, de collecte locale ou encore de desserte.

Les aménagements à envisager sont différents en fonction du transport existant et de la vitesse pratiquée (V85 à mesurer).

Si l'ambition est de dévier une partie du charroi, il faut s'assurer que des alternatives existent et que le restant du réseau viaire est en mesure d'absorber le trafic dévié.

ACTIONS TRANSVERSALES

Fiche 01 : réseau piéton structurant
Fiche 02 : réseau vélo structurant
Fiche 03 : signalisation réseau piéton et cyclable
Fiche 05 : promotion des transports en commun
Fiche 08 : réseau viaire - hiérarchie
Fiche 09 : politique de stationnement

TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ



ACTEURS

Commune de Gerpinnes
SPW pour les voiries régionales

FINANCEMENT

Subsides régionaux via les PIC, PIMACI

ESTIMATION BUDGÉTAIRE

€ à €€€ suivant intervention sur impétrant et nature des revêtements choisie (100 à 250 €/m²)

INDICATEURS DE RÉSULTAT

- Nombre de décès
- Nombre accidents graves
- Blessés piétons
- Blessés vélo
- Excès de vitesse
- Nombre de PV

IMPACTS

- +
- Moins de bruit
- Cadre de vie amélioré
- Réduction du trafic de fuite
-
- Report du trafic dans d'autres rues
- Coûts élevés si aménagements importants



MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

Comment induire auprès des usagers des comportements cohérents avec le type de lieux traversés et respectueux des vitesses autorisées, en particulier lorsque ceux-ci accueillent des activités et/ou de l'habitat ?

Si une politique répressive en la matière offre des résultats, son effet s'inscrit rarement sur du long terme. Apaiser une ville, un village, un quartier, c'est aménager des espaces publics de qualité, qui répondent aux besoins et sont bien intégrés dans leur environnement. Une requalification complète de la voirie, conduisant à une perception de la route en harmonie avec sa fonction et avec la place à accorder à chaque catégorie d'usagers, constitue a priori la meilleure solution.

Cependant, cela nécessite des budgets importants, rarement disponibles au sein des communes et de la Région. C'est pourquoi, la pratique s'oriente souvent vers la réalisation d'aménagements légers, à moindres frais. Différents dispositifs locaux induisent des comportements mieux adaptés aux lieux.

Cette approche permet de diminuer l'insécurité, tant subjective qu'objective, d'améliorer les conditions de déplacement des usagers actifs ainsi que la qualité de vie dans les villes, les villages et les quartiers.

On alliera ainsi convivialité des lieux et sécurité routière ainsi que le bruit, le trafic et la capacité de la voirie suivant son statut dans un réseau hiérarchisé de base à respecter.

Un Schéma de développement communal et son plan de déplacement est un atout pour coordonner la planification territoriale et mobilité. Plusieurs sortes d'aménagement existent.

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES EN AMÉNAGEMENT OU DISPOSITION COMMUNALE

La commune de Gerpinnes est en pleine densification ou extension résidentielle. Située dans la banlieue de l'agglomération de Charleroi Métropole, le territoire communal attire de nouveaux résidents à la recherche de plus de campagne non loin des pôles d'emploi, d'enseignement et de services.

Le plan de secteur a prévu de nombreuses ZACC non encore affectées dans les hameaux villageois.

Il est important d'assurer que les voiries qualifiées de dessertes ne deviennent pas des voiries de liaison ; créer des boucles de sens unique pour allonger les cheminements afin de dissuader le trafic de transit ou de liaison est une possibilité à condition que le reste de l'espace public soit occupé : trottoirs, piste cyclable séparée, espaces verts,...

Dans les quartiers résidentiels, ces aménagements ne sont pas nécessairement justifiés. On se retrouve alors avec une augmentation de la vitesse et une diminution de la sécurité, ce qui n'est pas le but recherché !

On peut alors travailler sur les carrefours où il y a concentration de trafic et aménager des trottoirs traversants, des plateaux surélevés, des rétrécissements de bandes de circulation favorisant dès lors la circulation piétonne dans les traversées (ilot refuge, trottoir élargi, ...).



On peut aussi travailler en amont de ces quartiers en aménageant des effets de portes, des dispositifs de ralentissement comme des chicanes ou des coussins berlinois.... On travaille alors sur les voiries de distribution ou de liaison en imposant des vitesses limitées de l'ordre du 50 km/h ou 30 suivant les tronçons (abords d'école, concentration de commerces, pôles attractifs générateurs de déplacements piétons ou cyclables (hall des sports, église, salle de fête, ...)).

Dans les centres où il y a concentration d'habitat, mais aussi de services, le problème est tout autre, il est lié essentiellement au stationnement.

Le centre de Gerpinnes comme celui d'Acoz ou encore Gougnyes sont constitués de petites rues étroites dépourvues de trottoirs continus où il est difficile de stationner.

Le PCM va donc proposer des aménagements de façade à façade permettant de partager l'espace public où le piéton est prioritaire. On parle de zone de rencontre là où il y a de l'activité commerciale e.a. ou de zone résidentielle.

On essaiera de garder la fluidité des déplacements vélo en instaurant des SUL partout où cela est possible.

L'amélioration du cadre de vie va résider dans la qualité des revêtements, la végétalisation des abords, les aires de stationnement bien délimitées, et les aptitudes à moduler l'espace en fonction de l'implantation des commerces et services.

Une nouvelle pharmacie, librairie ou boulangerie va forcément attirer les clients qui se déplacent massivement en voiture. Une politique de stationnement limitée généralisée sur tout le territoire sera proposée dans une autre fiche action.

DES ACTIONS CONCRÈTES À METTRE EN PLACE

Ont été récemment réaménagées dans cet esprit :

Rues en SUL :

- Place des Commettants
- Rue Edmond Schmidt
- Rue Gaston Lebon
- Rue du Château d'en bas
- Rue E. Genard
- Rue F. Heuveneers
- Rue N. Anrys
- Rue F. Bernard

Réseau de voiries 30 km/ h avec aménagements qui ont été matérialisés :

Abords d'école :

- Les Flaches
- Av. Reine Astrid
- Traversée RAVeL à Villers-Poterie
- Rue Bertransart
- Rue de Villers
- Rue des Ecoles à Acoz
- Place de Gougnyes

Plateau :

- Passage piéton avec élargissement trottoir
- Rue du parc Saint-Adrien à hauteur de la place des Combattants

Des zones résidentielles à 20 km/h :

- Place des Combattants
- Rue Léon Bockoltz
- Rue de l'Escuchau

Le tout n'est pas de mettre un panneau limitant la vitesse, il faut que le gabarit de la voirie soit adapté à la circulation que l'on veut y réguler, mais aussi y concevoir des aménagements pour limiter cette vitesse



Des aménagements pour sécuriser et apaiser le trafic sont encore à opérer :



Zone de rencontre à 20 km/h avec panneau

- Acoz : rue saint Martin, rue du Centre et place de l'Eglise Saint Martin
- Gougnyes : rue de la Tourette, place de Gougnyes, rue de l'Escuchau jusqu'à l'église
- Villers- Poterie : faire un SUL des rues de l'Eglise, drève Sainte-Rolende, rue des Presles et ainsi créer des places de stationnement sur la chaussée et libérer les trottoirs

Zone résidentielle au sein d'une zone 30

- Lotissement Roosen à Villers-Poterie
- Lotissement avenue du Vieux Frênes en extension de la zone 30 de la Blanche Borne
- Lotissement Briqueterie – Coumagne

Zone 30 :

- Allée des Sports

Pour éviter le trafic de fuite :

- Poids Lourds :
 - Panneaux Interdit au plus de 5t sauf circulation locale et livraison
 - N5 vers rue du Bultia, vers rue Bertransart
 - N5 vers Blanche Borne : présent + marquage au sol + potence au vu de trafic PL relevé



Figure 74 : Potence pour les PL renforçant la signalisation - source : montage Agora

- N5 vers allée des Peupliers, allée des Sorbiers
- N5 vers allée des Bouleaux
- Véhicules privés :

Toutes les petites rues communales sont déjà en circulation locale, concentrant le trafic sur les voiries régionales prévues à cet effet.

La rue du Bultia devient donc la dorsale limitée à 70 km/h et certains tronçons à 50 km/h ou même à 30 km/h à hauteur de l'école communale des Flaches.

ESQUISSE D'AMÉNAGEMENT

- Carrefours :

Certains carrefours sont reconsidérés en y intégrant des traversées cyclables → voir fiche 02

Certains carrefours avec les voiries régionales sont redessinés en ronds-points, dispositif qui fluidifie le trafic, le ralentit et sécurise les abords, mais allonge les cheminements piétons et fort dissuasif à le franchir pour les cyclistes.

- Gabarits :

En fonction des dimensions des espaces publics, le PCM préconise au nom du principe STOP de privilégier les trottoirs – au moins 1 trottoir de 1m50 de large équipé PMR, au mieux les 2.

Si la largeur ne le permet pas, et que le trafic est adapté (volume adéquat et vitesses réduites), on réalisera des espaces partagés où le piéton est prioritaire et la voiture tolérée.

VILLERS POTERIE :

Constats : Il est souhaité de garder le caractère villageois du centre de Villers Poterie. Or, la rue des Presles perd de sa convivialité car les riverains stationnent devant chez eux empêchant tout cheminement piéton. L'absence d'espace piéton accentue le caractère de liaison motorisée de cette rue, impactant la facilité des traversées. De ce fait, les parkings, l'escalier public, les efforts d'aménagement de devantures privées perdent de leur attrait car les cheminements piétons ne sont pas assurés. La dynamique de vie locale du village est fortement handicapée. Il est à noter que la Commune ambitionne d'acquérir la prairie joutant la drève Ste Rolende pour aménager un espace public convivial.



Figure 75 : Aménagement d'espace public Villers-Poterie - source : Agora

Suggestions d'améliorations : Initialement deux sens uniques avaient été proposés (en sens horlogique). Finalement la Commune propose d'inverser le sens et de mettre les 4 rues en sens unique, ce qui permet de récupérer plus de place pour les cheminements piétons et le stationnement. Beaucoup d'espace est ainsi gagné, et les temps de parcours sont à peine allongés. Les façades des maisons en pierre sont remises en évidence en évitant aux voitures de stationner contre elles. Le parvis de l'église est étendu et incorporé à la voirie, augmentant ainsi son rôle qui n'est plus limité à un simple parking.

Lors des fêtes, il est possible de supprimer toute circulation dans la rue de l'Eglise et la drève Sainte-Rolende et de remettre momentanément la rue de Presles à double sens le temps des festivités.

On renforcera de la sorte les fondations de trottoirs là où la circulation redevenue à double sens devra se croiser – triangle bleu clair avec fondation renforcée.

Le stationnement est clairement identifié, les trottoirs en revêtement uniforme conforme aux PMR avec bordures surbaissées à chaque carrefour. Il serait bien de relier l'escalier public au parking et à la venelle qui mène à la place de Villers Poterie et ainsi recréer un réseau piéton entre les pôles d'attraction.

ACOZ

Constat : Les abords de l'église sont réduits à un vaste parking, les voiries étroites avec trottoir d'un seul côté ne répondant pas partout aux normes, soit réduit à un accotement refuge non sécurisé. L'école d'Acoz est coupée de cet espace entendu que la rue des Ecoles n'assure pas cette liaison.

Pourtant motiver les parents à stationner autour de l'église et attendre que les enfants arrivent sur la place dégagerait déjà les entrées et sorties de l'école Notre Dame de la Providence



Figure 76 : Aménagement voirie abords d'école. Zones limitées à 30 et 20 km/h. Intégration avec zone de rencontre autour de l'église : source Agora et Commune de Gerpinnes

Suggestions d'améliorations : La Commune compte réaménager l'espace public autour de l'église Saint-Martin d'Acoz. → esquisse d'AVP transmise par la Commune.

Il est proposé de profiter de ce chantier pour mettre la rue Saint-Martin en zone partagée où le piéton est prioritaire et limité à 20 km/h. → voiries en bleu sur le plan.

Il faut assurer un cheminement sécurisé de la nouvelle place à l'école.



La rue du Centre, elle a été jugée dangereuse pour les piétons (trop étroite si passage de voiture en même temps). Il faut donc souligner le marquage/revêtement de la zone résidentielle de la rue Saint Martin et inviter les piétons à prendre la rue Saint-Martin. Néanmoins, comme on ne peut pas restreindre la circulation des piétons à cet endroit, la rue sera aussi mise en zone résidentielle.

Cette zone est prolongée par la rue des Ecoles limitées à 30 km/h où est aménagé au moins un trottoir de 1m50 conforme aux PMR et où les places de stationnement sont clairement délimitées. Un passage à pied le long du champ pour rejoindre l'école directement lorsqu'on est garé à l'entrée du village est envisageable aussi.

On profite de cet aménagement pour aller jusqu'au CPAS qui bénéficie d'un parking privé situé à l'arrière des bâtiments. Suivant le cadastre, on tolère un stationnement le long des maisons tout en assurant un passage confortable pour les enfants ; la bordure chanfreinée n'est pas assez sécurisante pour le piéton car les voitures peuvent trop facilement la franchir. Interdire le stationnement actuel sur les trottoirs est nécessaire !

La boucle en sens unique sous forme de SUL est maintenue permettant aux vélos de circuler dans toutes les rues. Le parking autour de l'église prévoira quelques emplacements pour le stationnement des vélos.

HYMIÉE

Constat : Le centre du village est isolé de la rue de Florennes, principal accès à la place d'Hymiée.

Le charme de cette place est incontestable, toutefois les riverains se sont approprié l'espace public conférant dès lors des cours occupés essentiellement par le stationnement. Lors des discussions avec le comité technique il a été reconnu qu'il était difficile d'améliorer la connexion avec l'arrêt de bus actuel à cause du ruisseau.

Suggestion d'amélioration : Il est conseillé d'aménager au moins un trottoir continu en revêtement conforme rue de Morialet jusqu'à l'arrêt de bus situé à l'angle de cette rue et la rue de Florennes pour assurer les cheminements piétons sécurisés pour les personnes qui empruntent le bus → voir fiche 05.



Figure 77 : Amélioration abords arrêt de bus au pied de Hymiée - source : Agora

La Commune ambitionne de mettre la place d'Hymiée en zone de rencontre limitée à 20 km/h.

Un aménagement en espace partagé de la rue du Morialet dans le prolongement de celui de la Place, est déconseillé ; permettre aux piétons d'avoir la priorité sur cette rue pourrait conduire à des problèmes, comme c'est le principal accès motorisé au centre du village en venant de la route de Florennes.

La rue d'Hymiée sera privilégiée pour les liaisons modes actifs en direction du centre de Gerpinnes.

GOUGNIES

Constats : Le noyau villageois de Gougnyes est en bordure d'une voirie régionale à trafic de liaison.

Il n'est pas aisé d'assurer les traversées des modes actifs. Toutefois, on peut être ambitieux en mettant toute cette zone en zone de rencontre en liaison avec la RAVeL.



Figure 78 : Problèmes de mobilité Gougnyes – périmètre mis en zone de rencontre - source : Agora

Suggestions d'améliorations :

Tout le noyau villageois en dehors de la route régionale N573 sera mis en zone 20 km/h avec voiries en mode partagé (périmètre de la zone en couleur saumon).

La connexion au RAVeL a d'abord été envisagée par la rue du Phalanstère, cependant la traversée de la nationale était compliquée à cet endroit (malgré les petites améliorations possibles) du fait de la visibilité limitée dans le tournant.

Après discussion avec le comité technique, il a été proposé de passer par la rue de la Station (intersection en ligne droite sur la régionale).



Figure 79 : Aménagements pour sécuriser traversée modes actifs Gougnyes - source : Agora

La rue du Phalanstère peut rester en zone partagée. Les piétons venant du RAVeL et qui veulent se rendre à Gougnyes peuvent l'emprunter et prendre ensuite le passage piéton.

Uniformiser les revêtements pour les modes actifs jusqu'à la rue du Phalanstère permet d'améliorer la lisibilité de l'espace public et assure des cheminements continus jusqu'à des destinations comme une école ou un RAVeL. Il reste malgré tout, des obstacles inhérents au cadastre qui ne peuvent pas être corrigés et qui doivent être contournés (l'étoile rouge), largeur trottoir non conforme à éviter → traversée de chaussée.

Une piste bidirectionnelle est aménagée pour relier le noyau d'habitat au Ravel et permettre aux modes doux de traverser la route régionale en toute sécurité

CENTRE DE GERPINNES

Constats : Les larges trottoirs/accotements ont été au fil du temps convertis en zone de stationnement mal respecté, entravant la circulation des piétons. Cette configuration ne donne pas l'impression d'un centre apaisé, où il fait bon marcher.



Figure 80 : Centre de Gerpinnes situation actuelle - source : Google StreetView

Suggestions d'améliorations :

Entourée de deux parkings longue durée dont un aménagé en Mobipôle, l'avenue Reine Astrid, voirie commerciale à haut potentiel d'attraction de Gerpinnes, est redessinée en assurant des trottoirs aux normes, des places de stationnement correctement délimitées par un revêtement spécifique, une chaussée permettant le croisement des bus qui la traversent.

Tout le centre est mis en zone bleue à durée limitée et quelques places à durée limitée 30 minutes aux abords des commerces à grande rotation comme les pharmacies et librairies → fiche action n°9.

Trois versions de l'extension de cette zone ont été discutées : une version maximaliste jusqu'à la place des Combattants, une version intermédiaire avec le début de la rue Albert Bernard, et enfin une version « minimaliste » (pour tester, quitte à l'adapter par la suite) avec juste l'avenue Reine Astrid. La commune n'est pas encore décidée mais opterait pour la version intermédiaire ou minimaliste (mais pas la version maximaliste).



Figure 81 : Montage esquisse stationnement centre – source : Agora et AVP PCDR commune

L'espace public est agrémenté de quelques plantations : infiltration, ombre, purification de l'air par absorption de poussière pour en améliorer le cadre de vie.

Une signalisation piétonne est ajoutée, informant du nombre de places et la distance en durée (minute de déplacement à pied pour les deux parkings périphériques).



Limitée à 50 km/h (voire à 30 km/h aux heures de haute fréquentation scolaire), la chaussée peut être aménagée de revêtements, textures et couleurs différentes, intégrant les passages piétons pour donner un « effet » de zone de rencontre.

On ne préconise pas l'aménagement en zone partagée au vu du trafic existant, mais bien une voirie au centre d'un noyau d'habitat très fréquenté.

Dès l'instant que le collège Saint Augustin conseille aux parents de déposer les enfants sur le parking de la Scierie, il faut que le cheminement piéton soit correctement assuré jusqu'au collège.

La sécurisation des carrefours pour le réseau cyclable est reprise dans la fiche action n° 3.

MAINTIEN DES POIDS LOURDS SUR LES AXES DE TRANSIT

Il est difficile d'empêcher un camion en transit de passer là où un bus passe ou un camion de livraison. 4 solutions sont à la portée des communes :

1. Interdire le transit des camions de plus de 5 t ou de plus de 3.5 t avec un panneau de signalisation ; toutefois il faut alors ajouter l'exception pour les bus par panneau additionnel, si le trajet comprend une ligne de bus régulière.



Plusieurs dispositifs existent sur le territoire.

2. Créer des boucles de sens uniques avec obstacles et ralentisseurs allongeant les parcours et ainsi décourageant les chauffeurs – ce qui est proposé à hauteur de l'école autonome rue Bertransart ;
3. Disposer de caméras dites ANPR qui permettent de distinguer des véhicules qui auraient traversé une zone à circulation dite limitée – circulation locale réservée aux riverains ou livraisons - sans s'être arrêté. C'est donc un dispositif qui tient compte du temps mis pour traverser la zone.

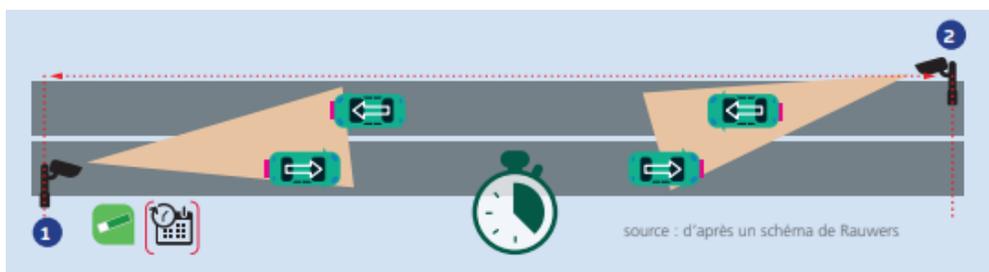


Figure 82 : Dispositif caméras ANPR – source : extrait CeMathèque n° 54

Toutefois ce dispositif, déjà bien développé dans les grandes villes flamandes, se met seulement en place actuellement en Wallonie.

Le CeMathèque n° 54 traite de ce dispositif ; en résumé, on retiendra :

Les caméras ANPR représentent la dernière innovation technologique qui arrive à maturité et permet d'identifier et contrôler le trafic d'une façon précise et économiquement faisable. Celles-ci permettent à l'endroit où elles sont placées, d'identifier aussi bien la vitesse que le gabarit du véhicule, ainsi que l'identité du conducteur. Ainsi, la détection d'un véhicule non autorisé peut se faire d'une façon assez automatisée et également répressive. En effet, un conducteur en infraction peut se voir attribuer une redevance communale et l'approbation de la Loi du 30/07/2022 permet maintenant également de dresser des PV. Le coût matériel d'un tel dispositif s'élève à environ 20.000€ par site, mais les coûts logiciels et de gestion peuvent encore facilement atteindre plusieurs centaines de milliers d'euro.

4. Reste l'organisation de l'éclatement des grosses livraisons en plus petites utilisant des véhicules plus légers (camionnettes, camions porteurs, vélo-cargos,...) en périphérie de la ville ; ou encore l'organisation des livraisons dans le temps en autorisant certains créneaux horaires et en empêchant d'autres (autorisation de ne livrer qu'au matin, interdiction de ne livrer en dehors des heures conventionnelles de travail et le weekend,...) – cette disposition est surtout valable pour les grandes villes mais Gerpennes peut peut-être bénéficier de ce genre de hub installé de manière stratégique pour Charleroi Métropole – CityDépot = Espace logistique urbain (début chaîne de livraison) et boîtes logistiques urbaines (fin de la chaîne de livraison).

RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SENSIBILISATION, D'INFORMATION ET DE PROMOTION

Si on veut réduire l'espace occupé par la voiture, il faut combler ces vides pour d'autres usages : trottoirs utilisés, pistes cyclables empruntées, espace vert aménagé, stationnement délimité et respecté.

Si ces nouveaux dispositifs ne sont pas utilisés, on aura un peu perdu en crédibilité par rapport aux aménagements effectués dans le but de limiter la voiture.

Il est donc utile de conscientiser les habitants en les informant sur le but recherché des aménagements effectués, mais aussi analyser l'impact de ces nouvelles dispositions : enregistrer les vitesses, le nombre de cyclistes, de piétons et revoir ou adapter encore et encore la situation en fonction des comportements générés.

SOURCES À CONSULTER

Références Sécurithèque

Sécurithèque Fiche n°173	Dispositifs ralentisseurs : les coussins
Sécurithèque Fiche n°176	Les plateaux
Sécurithèque Fiche n°172	Les dévoiements
Sécurithèque Fiche n°174	Les rétrécissements
Sécurithèque Fiche n°175	Ralentisseur de trafic
Sécurithèque Fiche n°349	Identifier les dispositifs ralentisseurs
Sécurithèque Fiche n°177	Les îlots
Sécurithèque Fiche n°524	F87 – Signaux indication – Dispositif(s) surélevé(s)
Sécurithèque Fiche n°398	Circulation apaisée – La zone 30
Sécurithèque Fiche n°276	Circulation apaisée – La zone de rencontre
Sécurithèque Fiche n°294	Circulation apaisée – La zone résidentielle
Sécurithèque Fiche n°319	https://securitheque.wallonie.be/e-amenagements-usagers-et-vehicules/motos-e-amenagements-usagers-et-vehicules/motos-stationnement
Sécurithèque Fiche n°305	https://securitheque.wallonie.be/e-amenagements-usagers-et-vehicules/motos-e-amenagements-usagers-et-vehicules/motos-specificites-liees-a-la-conduite
Sécurithèque Fiche n°304	https://securitheque.wallonie.be/e-amenagements-usagers-et-vehicules/motos-e-amenagements-usagers-et-vehicules/principes-specifiques-damenagement-de-la-voirie-pour-les-motos

Références CeMathèque

CeMathèque n°42	Une circulation apaisée dans les villes et les villages. Quelle stratégie ? Quels outils ?
CeMathèque n°19	Zone 30, zone résidentielle et zone de rencontre
CeMathèque n°44	L'intermodalité dans le transport des personnes
CeMathèque n°23	Des comptages . Pourquoi? Comment?
CeMathèque n°24	Mobilité et environnement
CeMathèque n°54	Rue et zone à trafic limité

Références CRR et AWSR

21-avr-22	Essentiel des accidents : Les accidents impliquant un motard en Wallonie – 2016-2020 (04/2022)	Essentiel des accidents : Seniors – 2016-2020 (06/2022)
-----------	--	---



FICHE ACTION 11 : DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

CONTEXTE ET OBJECTIFS

Le territoire de Gerpinnes possède un certain nombre de ZACC au plan de secteur qui n'ont pas encore été mises en œuvre et autres parcelles en zone d'habitat non encore urbanisées.

Dépourvu d'un schéma de développement territorial à proprement parlé, il est difficile d'avoir une idée de l'aménagement projeté du territoire.

Si la Commune veut préserver ses villages, il y a lieu de bien analyser l'impact des nouveaux projets en matière de mobilité.

Identifier le trafic généré par les habitants-mêmes de la commune du trafic de transit ou de fuite est particulièrement difficile.

Aussi, le PiCM va attirer l'attention des autorités sur la nécessité d'avoir une vue d'ensemble de sa mobilité actuelle pour traiter toutes les demandes de permis d'urbanisme et d'urbanisation à venir.

Comment argumenter un refus de permis pour raison de saturation du réseau existant ou nuisance excessive de la vie du quartier ?

ACTIONS TRANSVERSALES

Fiche 08 : hiérarchie viaire et réseau routier
Fiche 10 : amélioration cadre de vie

TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ



ACTEURS

Commune de Gerpinnes
AOT - OWT
SPW pour les voiries régionales
Charleroi Métropole

FINANCEMENT

ESTIMATION BUDGÉTAIRE

Réalisation d'un SDC.

INDICATEURS DE RÉSULTAT

- Rapport d'évaluation du SDC
- Nombre de logements permis/an

IMPACTS

- +
 - Densification de l'habitat
 - Réduction des risques d'inondation
- - Concentration des nuisances

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

Pour s'intégrer à l'espace communal, les développements de ZACC ou lotissements doivent organiser leur composition urbaine autour de trois notions fondamentales.

1. La lisibilité

Les espaces publics et privés doivent être bien distincts et lisibles par tout individu parcourant le lotissement/ZACC. Cette notion de lisibilité passe par une hiérarchisation des voies, une organisation interne et réfléchie du lotissement/ZACC.

2. La perméabilité

La continuité du bâti doit favoriser la perméabilité entre le lotissement et la commune. Les réseaux viaires routiers et piétonniers reliant les deux espaces permettent la continuité urbaine et sociale.

3. La compatibilité

L'unité du bâti avec les constructions existantes favorise également l'intégration du projet dans l'espace communal. La compatibilité du projet avec le territoire communal ne dépend pas uniquement du respect des caractéristiques de l'architecture des constructions traditionnelles, mais aussi du choix et de l'utilisation cohérente des matériaux spécifiques employés dans l'espace public¹⁷.

VOIRIES

Le tracé des voies et des espaces publics doit être clair et hiérarchisé. Une articulation doit être prévue avec le tracé des voies existantes.

On privilégie des espaces circulés en tarmac et des espaces piétons en klinkers dans les tons beiges / gris, de sorte de bien clarifier la situation entre les espaces piétons et les espaces voiries (sauf si l'on décide de mettre en œuvre une rue résidentielle / zone 20). Dans la mesure du possible la distinction chaussée / trottoirs sera encouragée afin d'éviter un traitement uniforme qui nécessite alors des bordures de trottoirs fort hautes et des abaissements systématiques à chaque garage ce qui vieillit moins bien et rend les conditions de circulation moins agréables pour les piétons et les PMR.

DEPLACEMENTS MODES ACTIFS

Les cheminements piétonniers privilégiant les modes actifs doivent être envisagés pour faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite (enfants, femmes enceintes, personnes âgées,) au sein du lotissement. Les divers modes de circulation apaisée entre les divers espaces du lotissement permettront de faire cohabiter en toute sérénité les différentes populations.

On privilégie pour les cheminements cyclables le béton clair avec les amorces de la piste sur 5-15 m (suivant le cas) en coloris beige.

¹⁷ In Cahier « Principes d'aménagement pour des lotissements de qualité » - Direction Départementale des Territoires - Siège de l'Oise. 2007

PMR

Les aménagements intégrant une réflexion sur les personnes à mobilité réduite seront confortables pour tous.

STATIONNEMENT

Dans le cadre des permis d'urbanisme, le stationnement dans les parcelles privatives sera encouragé, dans la mesure des possibilités, de manière à ne pas encombrer la voirie et ces abords.

La nécessité du stationnement visiteur hors des parcelles privatives est une thématique importante. Le stationnement sur l'espace public permet d'organiser et de hiérarchiser l'espace en fonction de son occupation et de son utilisation.

L'exigence d'un nombre suffisant de places de stationnement doit figurer dans le document d'urbanisme. Les places de stationnement pour les personnes souffrant d'un handicap doivent être matérialisées différemment et être bien délimitées.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le projet doit s'insérer au sein du territoire, sans créer de rupture avec le réseau viaire existant. Il convient d'adapter les aménagements au trafic engendré par le lotissement. Le réseau, pour être le plus pratique et le plus sécurisé possible, doit éviter les voies sans issue pour les modes actifs. Les culs-de-sac pour éviter le transit automobile à travers le quartier doivent privilégier des voies débouchantes pour piétons et cyclistes (favorables à la mobilité douce).

Il faut aussi éviter les rues trop larges et les allées rectilignes qui favorisent la vitesse.

Une attention particulière doit être portée aux entrées et sorties du lotissement et à l'insertion des véhicules dans la circulation.

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES EN AMÉNAGEMENT OU DISPOSITION COMMUNALE

Il est évidemment difficile de refuser des permis pour des raisons stratégiques de mobilité d'autant plus qu'une vision globale à long terme n'est pas toujours suffisamment objective pour argumenter un refus de permis pour un projet local et récent.

On reste donc dans le stratégique où le PCM doit tenir compte de ce qui est édicté dans un document traitant d'aménagement du territoire.

On peut aussi imposer dans les demandes de permis d'immeuble à logements multiples, des locaux pour stocker les vélos à raison d'un emplacement vélo par chambre ou par oreiller, comme on peut imposer un stationnement voiture en site privé et une taxe pour le manquement de ces places de parking privé à raison de 2.500 à 5.000 €/place manquante.

Ces dispositions permettent au cas par cas d'assurer une mobilité maîtrisée.



CALCULER LA MOBILITÉ GÉNÉRÉE PAR LA CRÉATION DE LOGEMENTS

On prend la formule :

Nbre de logements x 2,3* habitants/logement x 3.1* déplacements/ personne / 1.56* personne par voiture/ jour = xxx Equivalent voiture privée (EVP) / jour

(*) données reconnues par Statbel

+ 1 visiteur par 5 logements / jour

+ 1 livraison par 5 logements / jour, lié au e-commerce.

On peut réduire cette valeur par un % de part modale, partant du principe que la part modale de la voiture est évaluée en moyenne à 80%. Avec la politique de l'encouragement à utiliser le vélo, cette part modale de la voiture est amenée à baisser, mais à Gerpinnes, cette baisse sera peu sensible au vu du niveau social de habitants et l'alternative de l'usage des transports en commun très peu attractive.

Quant au transport de marchandises, il est en profonde mutation économique et vouloir maîtriser une planification territoriale en cette matière est quasi impossible.

DES ACTIONS CONCRÈTES À METTRE EN PLACE

Suivant le plan de secteur, les zones urbanisables et non encore occupées sont situées le long d'un axe bien desservi en transport en commun. Le réseau actuel couvert par les 2 TEC (Namur et Charleroi) a été jugé suffisant par l'AOT dans un récent rapport d'évaluation dans le cadre de l'arrivée du BHNS¹⁸.

Toutefois les ZACC autour de Villers-Poterie sont mal desservies en services de proximité : école, commerces, ... et sont jugées fort éloignées de tout centre attractif accessible à vélo. La liaison via le Ravel vers Gerpinnes est donc stratégiquement utile.

On reste donc prudent à l'idée de développer des projets immobiliers dans cette partie-là du territoire.

La liste des projets immobiliers ou communaux telle qu'énumérée et cartographiée dans la phase 1 ne va pas engendrer de déplacements supplémentaires poussant à saturer le réseau viaire.

La majorité des projets sont situés soit à proximité de voiries de type liaison ou soit près du réseau secondaire.

On assiste à court terme à un remplissage de dents creuses qui ont peu d'impact sur le réseau viaire existant, si ce n'est une contribution à la saturation de la N5 si les habitants continuent à emprunter leur voiture.

Il est conseillé de penser à équiper chaque projet communal d'emplacements de stationnement vélo, de signaler sur le site internet de la Commune, les conditions d'accès par les TC, bref, systématiser des cartes d'accessibilité de toute infrastructure communale.

Le PCM propose de préserver les vieux centres des noyaux d'habitat en aménageant des zones de rencontre → esquisse zone apaisée voir fiche n° 10.

¹⁸ Rapport 1^{er} trimestre 2021



Ainsi Gougnyes, Acoz, Villers-Poterie, Hymiée devraient garder leur caractère villageois en désengorgeant le stationnement et en libérant de l'espace pour les modes actifs.

Comme le PCM suggère d'améliorer les réseaux piétons et cyclables autour de ces noyaux, on peut espérer qu'à long terme, il ne faille pas augmenter le parking voiture aux abords de ces noyaux d'habitat et de regroupement de services.

RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SENSIBILISATION, D'INFORMATION ET DE PROMOTION

Une importante prise de conscience s'opère dans le milieu des développeurs. Un projet immobilier est plus attractif s'il répond à des critères écologiques comme l'isolation thermique et sonore, l'usage parcimonieux de l'eau, le principe de toiture végétalisée, l'usage de l'eau de pluie, les espaces partagés.

Le référentiel quartier durable est une bonne source de recommandation en matière de développement territorial.

Il en va de même de la mobilité où des grands ensembles immobiliers proposent des voitures partagées électriques, des parkings communs pour les vélos,...

Sans tomber dans le greenwashing, les communes seront particulièrement attentives à la réelle portée des propositions établies par ces développeurs car souvent l'étude d'incidence ou les réflexions s'étendent dans un périmètre souvent trop court, partent sur des considérations non vérifiées du type agriculture urbaine dans les espaces partagés ou des noues en espace public qui demandent une vigilance et un entretien difficilement gérables par les services techniques communaux.

Il en va de même de l'évaluation des modes de déplacements... mettre en commun une flotte de trottinettes électriques ne va motiver les familles à conduire les enfants à l'école à pied chaque matin.

SOURCES À CONSULTER

GRU – partie réglementaire – articles 414 et suivants

CoDT : charges d'urbanisme

Ouvrages d'aménagement du territoire ; e.a. Référentiel quartier durable : http://lampspw.wallonie.be/dgo4/tinymvc/myfiles/views/documents/publications/collections/SPW_Ref_Quartiers_Durables.pdf

Liens internet : Atingo

Liens avec autres documents communaux : SDC existant, PCDR - <http://www.odr-gerpinnes.be/>

Références CeMathèque :

<u>CeMathèque n°19</u>	Zone 30, zone résidentielle et zone de rencontre
<u>CeMathèque n°38</u>	Zone 30, zone résidentielle et zone de rencontre
<u>CeMathèque n°22</u>	Mobilité douce et déplacements quotidiens
<u>CeMathèque n°18</u>	Nouvelles implantations commerciales et mobilité Quels enjeux? Quelle stratégie?
<u>CeMathèque n°34</u>	Nouvelles implantations commerciales et mobilité Quels enjeux? Quelle stratégie?
<u>CeMathèque n°20</u>	Territoires, mobilité et aménagements en zone rurale

FICHE ACTION 12 : SERVICES DE MOBILITÉ – OFFRE ET DEMANDE – INFORMATION AU CITOYEN

CONTEXTE ET OBJECTIFS

Chaque commune est confrontée à de nombreux enjeux au niveau de l'organisation de ses transports : enjeu climatique (réductions émissions GES), enjeux technologiques (applications et plateformes numériques), sociétaux (accessibilités des sites et évolution de l'offre des transports publics), mais aussi enjeux budgétaires.

Relever ces enjeux impose de nombreux défis aux autorités communales et aux acteurs locaux, à commencer par celui de favoriser le report modal vers les transports publics (TEC, SNCB), les modes actifs ou les nouveaux usages de la voiture (autopartage ou systèmes de covoiturage).

Cette fiche présente les leviers dont dispose Gerpinnes pour favoriser la mobilité de ses habitants, mais aussi le rôle que peut jouer une centrale locale de mobilité (CLM) pour informer correctement le citoyen et, au besoin, favoriser l'accès à ces différents services.

L'Agence de Mobilité de Charleroi Métropole peut servir d'exemple ; le rôle de guichet d'information centralisé pour informer correctement le citoyen sur ces différents services et collecter toutes les demandes.

La région wallonne planche sur un nouveau décret pour définir ces CLM, certains de leur utilité en milieu rural.

Le territoire rural de Gerpinnes s'y prête, le nord bénéficie peut-être d'un service de transport public de type urbain jugé suffisamment attractif pour ne pas nécessiter de service de mobilité local, mais des noyaux d'habitat comme Hymiée, Joncret ou Fromiée semblent bien isolés.

La mobilité change et il est souhaité que les personnes de plus en plus âgées restent le plus longtemps autonomes. Dès lors centraliser et mutualiser les énergies semble justifié.

ACTIONS TRANSVERSALES

Fiche 05 : promotion des transports en commun
Fiche 06 : sensibilisation à la mobilité scolaire
Fiche 07 : sensibilisation à la mobilité alternative
Fiche 13 : information au citoyen

TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ

La commune se donne 5 ans pour mettre en place un vrai service communal démontrant clairement l'offre et la demande à ses habitants

Court terme
- de 5 ans

Moyen terme
5 à 10 ans

ACTEURS

Commune de Gerpinnes
Atingo
Tous à Pied
SPW pour le cadre réglementaire
Agglomération de Charleroi
Association de communes ??

FINANCEMENT

Subsides régionaux via les CLM ?

ESTIMATION BUDGÉTAIRE

€ à €€

INDICATEURS DE RÉSULTAT¹⁹

- Nombre de voitures partagées
- Nombre d'adhérents, véhicules, locations
- Existence d'un taxi social
- Existence d'un bus local
- Existence d'un ramassage scolaire communal
- Existence d'un PDE communal ou enquête de mobilité suivi et évalué
- Existence d'une prime vélo pour les habitants
- Adhésion à une centrale de mobilité : nombre appels
- Service location vélo
- Service réparation vélo
- Fréquentation des pages mobilité du site communal
- Nombre de personnes participant aux actions menées par la commune
- Nombre de semaines mobilité organisées
- Nombre de participants à un événement
- Nombre de brevets cyclistes /école
- Nombre d'articles parus dans le journal communal
- Nombre d'articles publiés sur Facebook, etc.
- Nombre de visites de l'onglet « mobilité » sur internet
- Nombre d'enseignants EMSR

IMPACTS

- + Présence d'un référent mobilité actif reconnu.
- - Nécessité d'alimenter en permanence le service créé.
 - Coût

¹⁹ La commune choisira les indicateurs qui lui semblent les plus pertinents et surtout chiffrables. On part du principe que le diagnostic a déjà chiffré par pas mal de paramètres issus des données officielles, e.a. le report modal dans les statistiques du SPF.



MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

On se réfère à la fiche action: Sensibilisation et promotion à une mobilité alternative scolaire et des travailleurs, mais aussi à des grands principes déjà développés :

- Objectifs de la vision Fast 2030 ;
- Le Mobipôle : une infrastructure multiservice pour faciliter l'intermodalité ;
- Un ensemble de services favorisant le passage d'un mode de transport à l'autre ;
- Un préalable essentiel : l'accès à une information-voyageurs complète et à jour ;
- Un nouvel écosystème de services pour répondre aux besoins du terrain ;
- Autopartage et applications digitales ;
- Services de covoiturage et développement de parkings de co-voiturage.

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES EN AMÉNAGEMENT OU DISPOSITION COMMUNALE

Gerpinnes, ne possédant pas de gare, ne peut développer que des Mobipôles de taille S : bus, voiture, vélo, piéton.

Ayant d'autre part peu d'entreprises sur son territoire, il est proposé de concentrer les efforts de co-voiturage de type scolaire sur les 2 écoles secondaires qui génèrent un trafic automobile non adapté au réseau viaire de la commune (mobilité entrante). Avec l'agence locale de mobilité, les pouvoirs organisateurs des 2 établissements scolaires et les autorités communales, il y a lieu de mettre en place une plateforme de co-voiturage via les réseaux intranets des écoles.

L'activité concentrée le long de la N5 devrait pouvoir permettre de créer des synergies pour développer là aussi des pratiques de co-voiturage et ainsi réduire les entrées et sorties sur la N5 contribuant ainsi à la fluidité du trafic.

Quant à la mobilité sortante, des initiatives de mise en œuvre de plateforme de co-voiturage ont déjà été entamées sans grand succès. On est au début d'un processus long à mettre en place et qui ne peut rencontrer qu'un succès relatif si le stationnement en ville et en entreprises devient de plus en plus difficile. Gerpinnes qui est impactée par les déplacements pendulaires venant des communes situées plus au sud doit contribuer au changement des habitudes en participant, elle aussi, à ces campagnes, sans relâche et sans découragement !

AGENCE MOBILITÉ CHARLEROI MÉTROPOLE : LA CENTRALE DE MOBILITÉ POUR GERPINNES

Un service mobilité communal doit prendre en compte tous les modes de déplacements et avoir une vue multimodale des déplacements effectués pour les habitants de Gerpinnes, mais aussi ceux qui y viennent travailler, faire du tourisme,...

Il serait bien venu que le service communal soit un relai ou une antenne d'un service de mobilité plus développé à l'échelle d'un bassin de vie, car la mobilité ne s'arrête pas aux frontières de la commune. Ce besoin a trouvé une réponse dans la création de l'agence AMCM : Agence Mobilité Charleroi Métropole.

Les missions de l'Agence Mobilité peuvent être résumées comme suit :

- Inventorier l'ensemble des opérateurs de transports à la demande (TAD) actifs sur le territoire
- Dispenser une information-voyageurs au citoyen afin qu'il puisse organiser son trajet

MobilESEM développe actuellement 3 types de services :

Un call center avec un n° gratuit 0800 est ainsi assuré.



Toutefois cette agence accompagne les communes dans l'établissement de projets ou des formations:



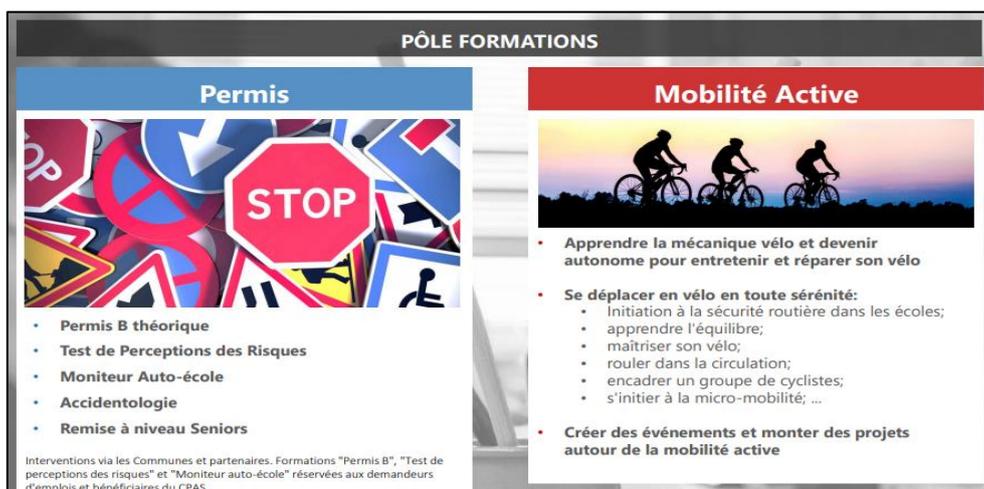
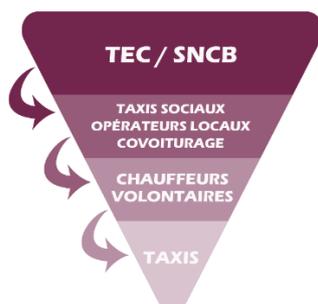


Figure 83 : Informations et services centrale de mobilité MobilESEM – source : site MobilESEM

En pratique, un citoyen (dont la commune est signataire de la Charte pour la mobilité) ayant besoin d'accéder à un mode de transport, peut appeler le 0800-15.230 (accessible du lundi au vendredi). Ce numéro gratuit, après avoir établi son profil, analysera sa demande selon le principe de la hiérarchie des transports suivants :



DES ACTIONS CONCRÈTES À METTRE EN PLACE

1. Continuer à souscrire à la **centrale de mobilité** MobilESEM même si pour l'instant elle ne rencontre pas beaucoup de succès auprès des administrés de Gerpennes – en faire la publicité ;
2. Souscrire à la future centrale de mobilité de Charleroi Métropole pour bénéficier des synergies intercommunales et la multimodalité à une échelle d'une métropole ;
3. Pérenniser le service de **taxi social** en augmentant la plage horaire et services en fonction des demandes ; Mieux faire connaître le service, mieux l'équiper en fonction de ce que les TEC peuvent offrir. Eventuellement mutualiser avec d'autres communes ?
4. Concevoir des poches de **co-voiturage** desservis par les Transports en commun : RAVeL d'Acoz, parking Église et parking Scierie, Parking commercial Bultia, parking centre sportif Bertransart – les faire reconnaître au niveau du SPW pour les figurer sur la carte ;
5. Placer la signalisation Carpool adaptée
6. Transcrire l'existence de parking de co-voiturage sur le site de mobilité.wallonie.be

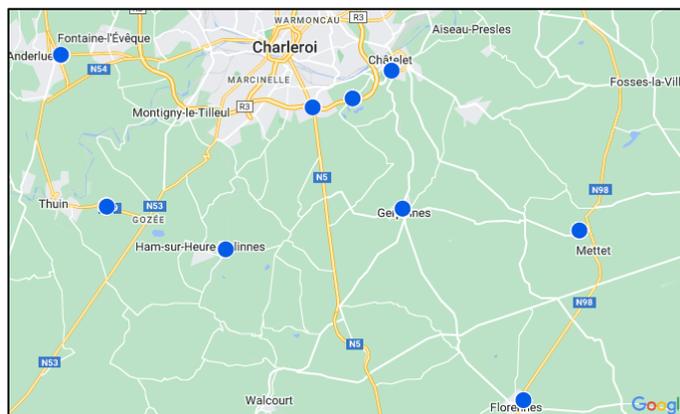


Figure 84 : Carte co-voiturage, seul parking de l'Eglise repris - source : Mobilité.wallonie.be

7. Assurer la publicité du.es Mobipôle.s en évaluant leur usage. Compatibilité stationnement bus, longueur de l'arrêt, dimensionnement du parking vélo, abri voyageurs, abri sécurisé vélo, techniques d'accès, équipement (banc, poubelles, horaires...), bornes électriques voitures, VAE ? ...
8. Concrétiser les cartes d'accessibilité des 2 principales écoles de l'entité avec les aménagements et la signalisation adéquate ; aider les 2 écoles à concevoir une mobilité multimodale ; Mettre en place dans ces 2 écoles une plateforme de co-voiturage scolaire pour les parents ; soutenir une enquête de mobilité scolaire pour objectiver les modes de déplacements et prendre les mesures adéquates en toute synergies avec le pouvoir organisateur des 2 écoles ;
9. Former des référents dans chaque école communale pour motiver, convaincre à changer les habitudes des petits et des grands.

RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SENSIBILISATION, D'INFORMATION ET DE PROMOTION

Les actions de communication vers l'information au citoyen peuvent être diverses et elles seront en œuvre progressivement afin d'inciter les usagers vers une mobilité durable.

Lors de projets de sensibilisation et l'information au citoyen concernant la mobilité douce, il est possible d'avoir une attention particulière vis-à-vis des modes actifs et plus précisément :

- ✓ **Piétons**
 - Faire la promotion des sentiers et ruelles.
- ✓ **Cyclistes**
 - Intégrer, dans les programmes scolaires, l'apprentissage du vélo (brevets cyclistes).
 - Offrir une prime à l'achat d'un vélo électrique.
 - Organiser des bourses d'échange de vélos
 - Placer des kits de première réparation aux divers pôles attractifs (gare, hall sportif, ...)
 - Placer des fontaines à eau
 - L'existence d'arceaux rappelle qu'il y a une place pour le vélo dans la Commune
- ✓ **Transports publics**
 - Lorsque l'offre est existante, assurer la promotion des horaires aux parents, aux travailleurs, aux personnes âgées.

✓ **Voiture individuelle**

- Promouvoir le co-voiturage : articles de présentation, prévoir des zones de covoiturage à des endroits stratégiques de la commune.
- Signaler les applications pour le partage des voitures privées (Cozywheels, BlaBlaCar, share4mobility, Wibee, ...)

Les actions proposées de communication sont les suivantes :

- Informer les habitants sur les **solutions alternatives** à la voiture individuelle et les **inviter à tester** d'autres modes de transport (par exemple un circuit à pied et/ou à vélo, organiser des tests de vélos électriques, etc.).
- **Expliquer la politique de mobilité** (les travaux entrepris, les résultats des contrôles de vitesses, les mesures d'encouragement, les bons plans, etc.).
- **Concerter la population sur les projets de mobilité** dès leur conception.
- **Réduire les inégalités devant l'accès à l'information** avec l'organisation de formations et de séances d'informations aux citoyens afin de donner accès à toutes les catégories de la population. (Cours d'informatique aux 3x20)
- **Développer des campagnes** d'information sur l'utilisation de véhicules moins polluants et sur les déplacements en mode doux au quotidien.
- **Inaugurer des nouveaux itinéraires** en facilitant la mobilité douce et communiquer vers les citoyens entre autres dans la mise en SUL de certaines voiries.
- **Cibler le public des enfants et adolescents, en raison de :**
 - L'importance de la mobilité scolaire dans les communes ;
 - L'effet d'entraînement sur les parents ;
 - La nécessité de modifier les comportements sur le long terme ;
 - L'utilité de rendre les enfants autonomes pour leurs déplacements dans la commune ;
 - L'importance de les intégrer plus tôt dans la circulation afin de leur assurer une expérience pratique de la mobilité non-motorisée afin de les sensibiliser et responsabiliser envers les usagers faibles pour leur future expérience d'automobiliste après l'obtention du permis de conduire.
- **Valoriser les comportements "exemplaires" et des exemples de bonnes pratiques** : offrir une récompense aux enseignants et commerçants qui se garent sur les parkings plus éloignés.
- **Organiser des événements** afin de valoriser les transports publics par des actions festives, etc.
- **Créer un portail de mobilité** afin d'informer les citoyens concernant les modes doux et aider les personnes à se déplacer de façon responsable en offrant un accès rapide, simple et amélioré conçu à l'attention des citoyens vers des déplacements durables et écologiques.
- **Organiser la page mobilité sur le site web de la commune et rubrique systématique dans le journal communal avec :**
 - Rappel des règles de circulation (zone 30, poids lourds, équipements vélo)
 - Résultats des contrôles radar
 - Nouveaux aménagements, commentaires
 - Lignes du TEC et localisations des arrêts et horaires (ou avec lien html) et liaisons à plus grande distances
 - Information sur le ramassage scolaire et autres initiatives envers les enfants
 - Information sur les applications digitales d'intermodalité (TEC, SNCB, Cambio, ...)
 - Relayer les conseils prodigués sur les sites du GRACQ et ProVélo.



L'audit PIWACY mené dans plusieurs communes a révélé des faiblesses en termes de moyen de communication dans toutes les communes auditées : support, personnel, qualification, budget, etc.

Il semble plus avantageux d'associer plusieurs communes pour générer des actions communes.

Faire appel à des asbl pour animer des classes d'enfants sur la problématique de la mobilité, c'est bien, créer un réseau de référents qui toute l'année sensibilisent les enfants et collègues à venir à pied ou à vélo, c'est mieux.

La ville de Jodoigne a par exemple mis en place un concours inter-écoles pour motiver les élèves et enseignants à faire mieux que l'autre en matière de mobilité alternative. C'est donc tout le personnel communal qui est concerné, pas uniquement le CeM.

Diffuser l'enquête mobilité scolaire auprès de parents via l'application *Google Forms* et utiliser les résultats à bon escient sont autant de supports de communication pour sensibiliser les habitants à changer leurs habitudes sur le long terme.

Relayer l'existence de multiples applications qui existent avec un petit mot d'accompagnement spécifique à Gerpines sur la page mobilité du site de la commune.

Décrire sur le site de la commune pour chaque implantation communale, l'équipement en stationnement et accès (piste cyclable, arrêt de bus, accès PMR, ...) afin de confirmer la maîtrise de la commune en matière de mobilité alternative.

SOURCES À CONSULTER

Références CEMATHEQUE :

CeMathèque n°2	Les pièges de la mise en œuvre des plans communaux de mobilité - PCM
CeMathèque n°7	Une réunion ? Et si on en parlait ...
CeMathèque n°44	La voiture en partage
CeMathèque n°15	L'intermodalité dans le ransport des personnes
CeMathèque n°14	L'intermodalité dans le ransport des personnes
CeMathèque n°18	Nouvelles implantations commerciales et mobilité Quels enjeux? Quelle stratégie?
CeMathèque n°34	Nouvelles implantations commerciales et mobilité Quels enjeux? Quelle stratégie?
CeMathèque n°20	Territoires, mobilité et aménagements en zone rurale

Liens internet : Atingo

Liens avec autres documents communaux : PCDR, SDC,

Lien internet : Gracq et ProVélo

TABLEAU DE SYNTHÈSE DES ACTIONS À MENER

Tableau de synthèse des actions proposées à Gerpinnes		Temporalité			priorité		
		court	moyen	long	1	2	3
Fiche action 1 Piéton	1. utiliser la carte du réseau piéton pour justifier les aménagements	x			x		
	2. assurer les aménagements de trottoirs conformes : Hymée, Gerpinnes, Villers-Poterie	x			x		
	3. concevoir des zones de rencontre aménagées là où la largeur ne permet d'assurer des trottoirs de 1m50 : Acoz, Gougnyes			x			x
	4. appliquer des charges d'urbanisme à l'aménagement de cheminements continus	x			x		
	5. se référer à la Sécurothèque	x			x		
Fiche action 2 Vélo	1. utiliser la carte du réseau structurant pour justifier les aménagements	x			x		
	2. se référer au tableau des aménagements suggérés dans la fiche 2	x			x		
	3. assurer le passage des vélos rue A. Bodson suivant l'esquisse		x			x	
	4. assurer le passage des vélos rue du Bultia aux Héliades suivant l'esquisse		x		x		
	5. assurer le cheminement des vélos rue de la Scavée suivant l'esquisse			x			x
	6. concevoir avec HsH-N et le SPW une passerelle pour modes actifs au-dessus de la N5 pour assurer la continuité des 2 réseaux structurants vélo et piéton						x
	7. se référer à la Sécurothèque				x		
Fiche action 3 Signalisation vélo et piéton	1. quand les réseaux sont complets et continu, placer la signalisation adaptée aux usagers piétons et cyclistes		x				x
	# 28 panneaux pour vélos suivant localisation fixée						
	# 14 panneaux pour piéton suivant localisation fixée						
	2. se référer à la Sécurothèque						
Fiche action 4 stationnement vélo	1. aménager le réseau vélo structurant	x			x		
	2. se référer au tableau du PCM pour les aménagements successifs	x			x		
	3. choisir les bons arceaux et abris aux bons emplacements	x					x
	4. installer les bons équipements aux emplacements figurant dans le tableau du PCM		x				x
	5. activer les subsides TEC pour l'équipement des arrêts de bus	x			x		
	6. placer des arceaux au fur et à mesure de leur occupation			x			x
	7. inviter les villes de Châtelet et Charleroi à équiper les gares SNCB de racks à vélo supplémentaires		x		x		
	8. imposer dans les PU des locaux pour stockage vélo dans maisons et surtout immeubles à logements multiples		x				x
	9. se référer à la Sécurothèque	x			x		

Fiche action 5 Promotion des transports publics	1. être actif au niveau de l'OCBM	x			x		
	2. être actif au niveau de la mise en place du BHNS	x			x		
	3. être actif dans la promotion du chemin de fer et l'équipement des gares (parking voitures, parking vélos, services, ...)		x				x
	4. assurer les rabattements cyclables des quartiers mal desservis : Hymiée, Joncret, Villers-Poterie, ...)	x			x		
	5. aménager les quais des bus TEC : abri voyageurs et arceaux vélos - 12 arrêts répertoriés	x			x		
	6. déplacement arrêt Hymiée rue de Florennes suivant esquisse + trottoir piéton, abri et arceaux vélo couverts	x				x	
	7. aménagement Mobipôle parking Eglise en cours	x			x		
	8. projet aménagement Mobipôle à Acoz		x				x
	9. se référer la Sécurothèque				x		
Fiche action 6 Mobilité scolaire	1. maintien en bon état des aménagements existants	x			x		
	2. aménager des trottoirs au-delà de la zone 30 suivant le réseau piéton structurant		x			x	
	3. formation EMSR		x	x		x	x
	4. Collège Saint Augustin						
	4.1. amélioration cheminements piétons à l'arrière du Collège		x			x	
	4.2. assurer continuité piétonne sécurisée entre Collège et parking Scierie	x			x		
	4.3. sécuriser les passages piétons sur la chaussée (SPW)	x			x		
	4.4. créer 2 passages piétons supplémentaires au vu de la longueur de stationnement des parents	x			x		
	4.5. attendre les résultats de l'enquête mobilité scolaire		x				x
	4.6. promouvoir le co-voiturage entre instituteur.trice.s		x				x
	4.7. promouvoir le co-voiturage via une application digitale (Long Terme)		x				x
	4.8. assurer un gardien de la paix à l'arrêt bus avenue Reine Astrid	x			x		
	4.9. réaliser un plan de déplacement scolaire à l'issue de l'enquête scolaire		x				x
	4.10. créer une carte d'accessibilité à diffuser sur le site internet de l'école et à toute nouvelle inscription						
	4.11. continuer la réflexion des 3 ronds-points et assurer leur aménagement		x			x	
	5. Institut Notre Dame de Loverval						
	5.1. créer un Kiss and Ride sur le parking longitudinal en voirie côté école essentiellement le matin	x					x
	5.2. créer une zone 20 km/h dans la rue du Château pour sécuriser les enfants déposés en amont et qui se rendent à pied	x			x		
	5.3. prévoir la demande de permis pour le parking, giratoire et Kiss and Ride en intérieur de l'implantation scolaire en étroite concertation avec la Commune		x				x
	5.4. assurer à très long terme la promotion du réseau vélo quand la mixité rue Blanche Borne sera possible.			x			x
6. Notre Dame de la Providence à Acoz							

	6.1. concevoir des places de stationnement supplémentaires et un accès vis la prairie en face de l'école			x			x
	6.2. allonger la zone 30 jusqu'au CPAS, aménager rue des Ecoles pour assure trottoirs conformes jusqu'à l'église	x			x		
	6.3. organiser un rang scolaire jusqu'aux parkings de la place de l'église	x			x		
	6.4. faire la promotion du vélo auprès des familles habitant proche de l'école		x			x	
	6.5. aménager des zones de Kiss and Ride rue des Ecoles de 7h30' à 8h30' et de 15h à 16h en fonction des heures scolaires	x			x		
Fiche action 7 mobilité alternative	1. promotion du principe FAST 2030	x				x	
	1.1. actions dans les écoles		x			x	
	1.1.1. animations vélos avec référents longue durée			x	x		
	1.1.2. animations marche avec référents longue durée			x	x		
	1.1.3. promotion parking + last miles to foot		x				x
	1.2 co-voiturage			x			x
	1.2.1 relancer la plateforme digitale avec publicité		x				x
	1.2.2. Plan déplacement entreprise au sein de l'administration communale	x			x		
	1.3. participer aux semaines de la Mobilité SPW	x			x		
Fiche action 8 hiérarchie du réseau viaire et transport voitures privées et PL	1. activer OpenStreetMap et signaler toute adaptation de la hiérarchie du réseau	x					x
	2. communiquer avec SPW-carto le réseau viaire adapté via Qgis	x					x
	3. objectiver les flux par analyseur de trafic, camera Telraam et ANPR	x			x		
	4. adaptation des limitations de vitesse sur le réseau régional et communal tel que dressé dans carte du PCM	x			x		
	5. faire supprimer les 2 panneaux "blanche borne" sur le R3	x			x		
	6. aménager de manière cohérente des accès par la N5 aux voiries adjacentes en concertation avec le SPW et HSH-N en limitant les tourne à gauche et supprimant des tournes à droite		x				x
	7. isoler le trafic sur la rue du Bultia et rue Bertransart		x				x
	8. sécuriser les modes actifs rue du Bultia	x			x		
	9. contraindre la circulation rue Bertransart à un allongement de l'itinéraire		x				x
	10. être actif au niveau du PMCM	x					x
	11. être actif au niveau du BHNS + stratégie des parkings de dissuasion	x					x
	12. proposer l'aménagement de la bande bus au rond-point de Couillet pour fluidifier le mouvement rue de Villers vers R3 suivant esquisse		x				x
	13. être en relation avec les opérateurs GPS pour ne pas conseiller des itinéraires via Gerpinnes		x				x
	14. informer et sensibiliser sur tout changement de signalisation et expliquer pourquoi	x			x		
	15. dresser des avertissements et des procès-verbaux	x			x		
	16. se référer à la Sécuritéthèque	x			x		

Fiche action 9 stationnement	1. pour le vélo, voir fiche 3		x				x
	2. prévoir du stationnement privé dans toute délivrance de PU	x			x		
	3. aménager le Mobipôle place de l'Eglise en cours de procédure		x		x		
	4. aménager le Mobipôle Acoz dans le même esprit - PIMACI			x		x	
	5. faire la publicité du parking longue durée de la place de la Scierie (signalisation piéton, nombre de places, arrêt bus, ...)	x			x		
	6. aménager les parkings des places d'Acoz et Gougnes en zone de rencontre		x			x	
	7. prévoir une zone bleue et des places 30' dans Gerpinnes centre + parking longue durée	x			x		
	8. revoir le stationnement enseignants autour du Collège après enquête scolaire - limiter à 4 h le stationnement - voir les opportunités d'un parking dans le site comme à IND Loverval		x				x
	9. se référer à la Sécurothèque	x			x		
Fiche action 10 aménagement zones apaisées et sécurisation carrefours	1. renforcer panneau limitation tonnage rue Blanche Borne par panneau supplémentaire sur potence	x			x		
	2. lister tous les aménagements déjà réalisés comme indicateurs de performance	x			x		
	3. exécuter les travaux suivant l'esquisse de Villers-Poterie : mise à sens unique, zone de stationnement sur la chaussée, trottoirs assurés, zone de rencontre sur le parvis de l'église		x				x
	4. exécuter les travaux suivant l'esquisse d'Acoz : zone de rencontre autour de l'église et ses accès, prolongation aménagements rue des Ecoles pour jonction jusqu'au CPAS, maîtrise du stationnement	x			x		
	5. exécuter les travaux suivant l'esquisse d'Hymiée : déplacement de l'arrêt bus, aménagement d'un trottoir aux normes entre la place et la rue de Florennes	x			x		
	6. exécuter les travaux suivant l'esquisse de Gougnes : zone de rencontre étendue à tout le noyau d'habitat du village et dès lors assurer la traversée par les modes actifs de la chaussée. Relier au RAVeL les cheminements Piétons et cyclistes par un aménagement type zone de rencontre		x				x
	7. exécuter les travaux suivant l'esquisse du centre de Gerpinnes en matière de stationnement et d'accès aux trottoirs : assurer un cheminement continu, faire la promotion des parkings longue durée par une signalisation piétonne adaptée	x			x		
	8. envisager des caméras ANPR pour verbaliser les camions en transit		x				x
	9. bénéficier d'un service "CityDépôt" pour les livraisons "éclatées" en camionnettes plutôt qu'en camion dans le cadre de Charleroi Métropole, à long terme				x		x
	10. se référer à la Sécurothèque	x			x		
Fiche action 11 développement territorial	1. réaliser un Schéma de Développement Communal	x			x		
	2. analyser tout projet immobilier en termes de voirie, équipement VRD, mais aussi mobilité générée : Qualiroute, PMR, stationnement et sécurité routière	x			x		
	3. utiliser les charges d'urbanisme pour renforcer l'aspect villageois des noyaux d'habitat (arrêt bus, trottoir, stationnement vélo, ...)	x			x		
	4. s'inspirer du référentiel quartier nouveau	x			x		
	5. se référer à la CeMathèque et à la CPDT	x			x		

Fiche action 12 Service mobilité : Offre et Demande et information au citoyen	1. affecter un agent à cette fonction	x			x		
	2. adhérer à l'agence Mobilité de Charleroi Métropole	x			x		
	3. activer une plateforme de co-voiturage et en faire la promotion		x			x	
	4. créer un partenariat avec le privé et les TEC - pérenniser et professionnaliser l'agence locale	x			x		
	5. créer le Mobipôle et développer les services connexes : point info, casier livraisons de colis, ...	x			x		
	6. soutenir MobilESEM et son call center	x			x		
	1. onglet Mobilité bien alimenté sur le site internet de la Commune						
	2. page Facebook mise à jour au quotidien	x			x		
	3. organiser des événements Grand Public		x			x	
	4. cibler les enfants		x		x		
	5. développer des campagnes d'actions thématiques		x				x
	6. concerter la population lors de projets d'aménagement	x			x		
	7. expliquer la politique de mobilité de la Commune (Travaux, signalisation, radar, PV, ...)	x			x		

ANNEXES

RÉFLEXIONS RELATIVES À LA RUE DE LA BLANCHE BORNE

Constat

- Cette voirie de type liaison est une voirie communale.
- Des habitants vivent le long de cet axe, et des permis des bâtir ont été octroyés récemment.
- Les différents comptages effectués montrent des charges de trafic très élevées pour une route communale. Les comptages effectués par la Commune enregistrent environ 12.000 véhicules par jour (2 sens compris). Ce chiffre varie entre 8.000 et 15.000 véhicules selon les périodes et méthodes de comptages (voir carte Phase 2). Les derniers comptages effectués dans le cadre du PUM confirment ces valeurs : un peu moins de 13.000 EVP par jour dans les deux sens.

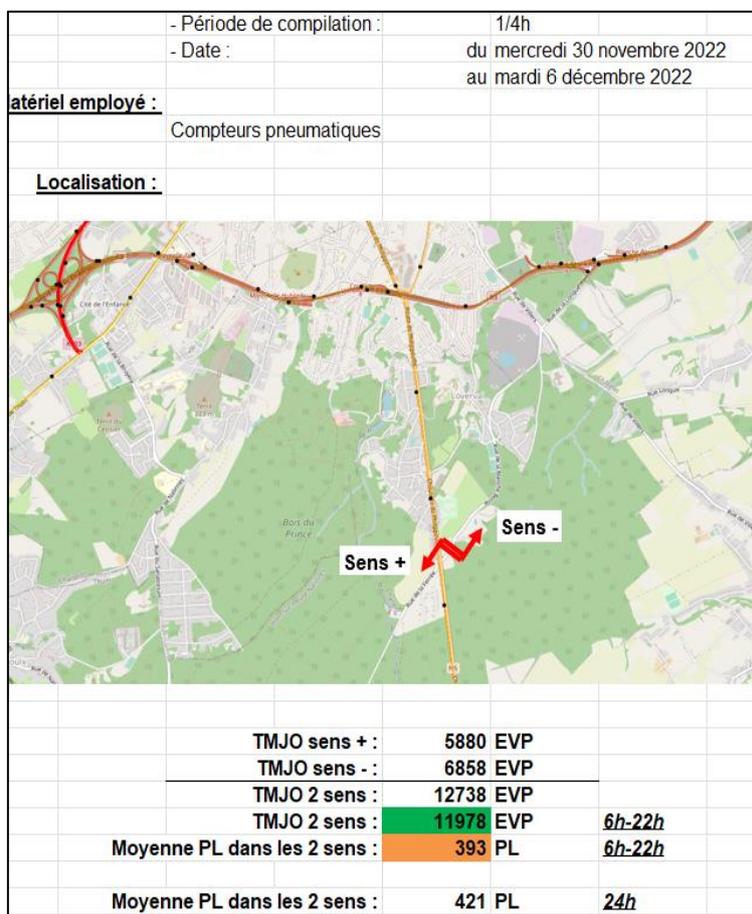


Figure 85: Comptages effectués dans le cadre du PUM

- Les deux sens de circulation accueillent des charges de trafic relativement similaires bien que le sens vers le R3 soit plus élevé de 1000 unités.

Piste d'amélioration :

La commune de Gerpinnes, en discussion avec le bureau Agora, a envisagé un nouveau schéma de circulation pour la zone. Celui-ci nécessiterait la création d'un nouveau tronçon de voirie qui peut comporter deux variantes, décrites dans le texte ci-après.

- La Blanche Borne reste à double sens (aucun changement) entre le rondpoint de Ma Campagne et les environs de l'entrée du chemin n°14 et de l'accotement sur la photo.- trait vert

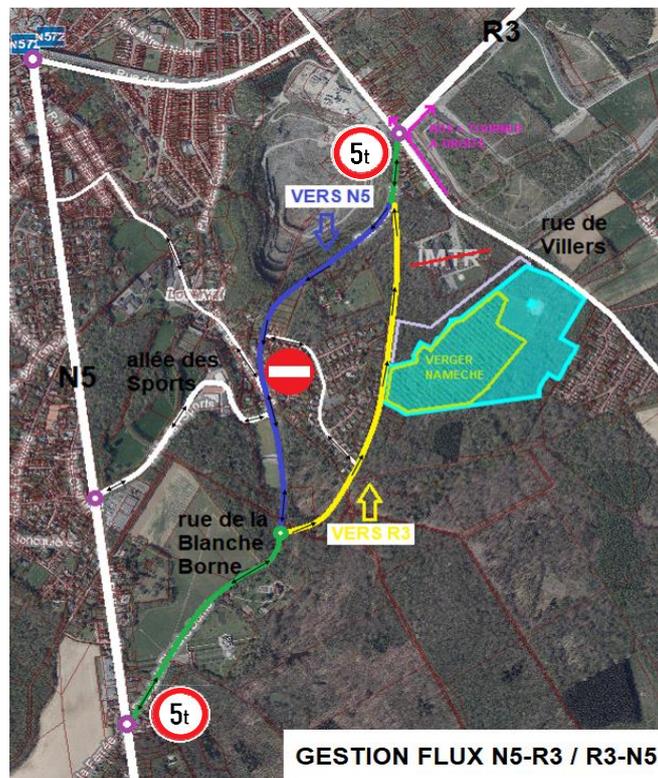


Figure 86 : Hypothèse de schéma de circulation à la Blanche Borne

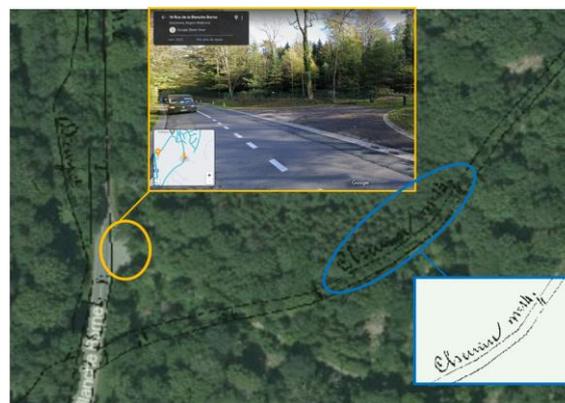


Figure 87 : Hypothèses de liaison modifiée à la Blanche Borne

- Ensuite sur le tracé de l'ancien chemin, une nouvelle route relie le chemin du bois de Fromont.- trait jaune
- De là, deux variantes sont possibles :
 - a) Ne garder qu'une seule route (chemin du bois de Fromont)
 - b) Créer une deuxième route parallèle au chemin du Bois de Fromont et longeant le verger et le bois.
- Ce nouvel axe (trait jaune) serait en sens unique, de la N5, vers le R3.
- L'axe actuel, en bleu, resterait encore à double sens, sur sa partie sud, et deviendrait ensuite un sens unique, du R3 vers la N5.

Trois sous-variantes sont possibles pour le sens unique sur l'axe actuel en fonction des 3 carrefours existants, avec leurs avantages et inconvénients que l'on soit habitant ou usager de la route.

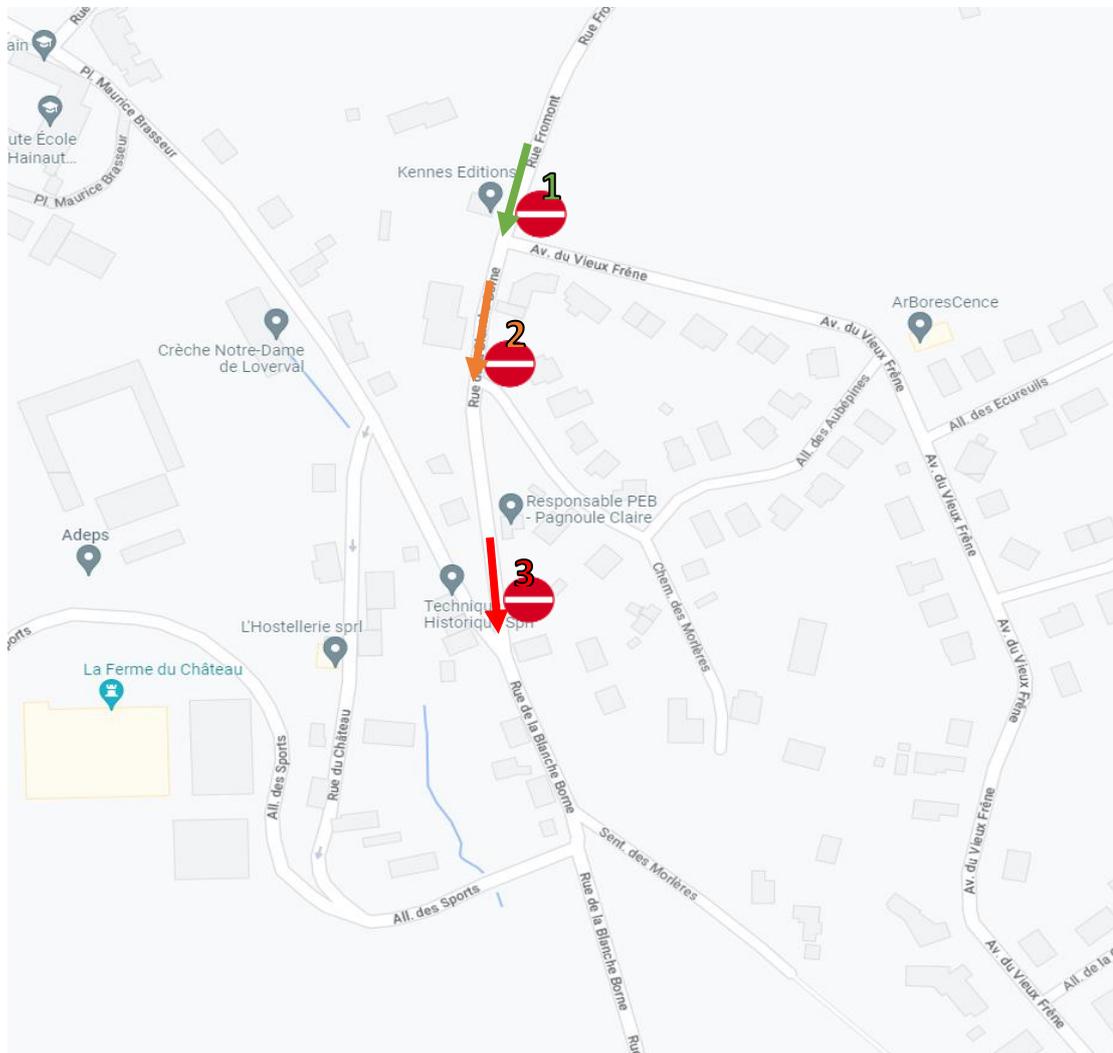


Figure 88 : 3 versions de sens unique en fonction des carrefours - source : agora

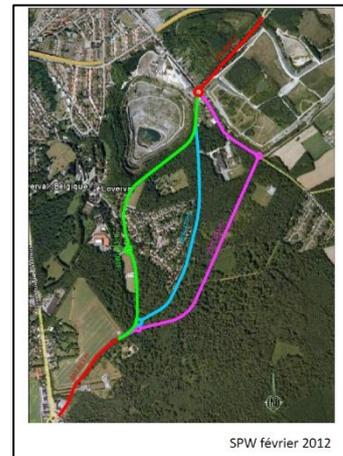
Dans les 3 cas, tous les quartiers restent accessibles, et seul un détour sera nécessaire pour certains.

- ✓ La variante 1 (en vert) est celle qui contraint le moins les véhicules, car elle est la plus proche de la situation actuelle, et que le sens unique y est sur une portion plus restreinte ;
- ✓ La variante 3 (en rouge) demandera aux habitants du quartier du Vieux Frêne de passer par le tracé jaune pour se rendre chez eux ;
- ✓ La variante 2 (en orange) n'apporte que très peu de différence.

Les habitants du quartier du Vieux Frêne peuvent toujours se rendre vers le R3, en passant par le tracé jaune, plutôt que le bleu.

Il y a lieu de bien signaler au rond-point de la nouvelle déviation que le quartier n'est plus franchissable par un trafic de transit qui, s'il s'est engagé, va devoir circuler dans le quartier résidentiel à la recherche d'une sortie !

Cette vision corrobore les tracés envisagés par le SPW en 2012.



Conséquence

Évidemment un tel changement de circulation n'est pas sans impacts.

En coupant le flux en deux, on peut s'attendre à obtenir environ 6.000 véhicules dans chaque sens.

Si cette solution devait être retenue dans le cadre du désengorgement de l'accès sud de l'agglomération de Charleroi, une étude plus poussée sur les diminutions des nuisances d'un passage de 12.000 à 6.000 véhicules devrait être faite.

En effet diviser par deux le nombre de véhicules ne va pas diviser par deux le nombre de décibels. On sait que ce sont particulièrement les poids lourds qui apportent des nuisances. Actuellement les + de 5T sont déjà interdits, mais un mécanisme de contrôle plus strict doit faire mieux respecter cette interdiction, et ainsi diminuer les nuisances.

En revanche les riverains du chemin du bois de Fromont se retrouveraient avec une charge de trafic plus conséquente. L'option b) du doublement du chemin avec mur anti-bruit serait donc pour eux une solution beaucoup plus acceptable. Cette option serait évidemment plus couteuse.

Le SPW a été interrogé sur ce plan. Il trouve la réflexion intéressante et opterait aussi pour un doublement du chemin de Fromont pour protéger les riverains (visuel et bruit). L'actuelle voirie qui longe et dessert le quartier résidentiel doit rester libre de circulation de transit.

Evaluation des différents plans de de circulation

Variantes →	Variante 1	Variante 2 a)	Variante 2 b)
Critères ↓	Garder la situation actuelle	Création d'un nouveau tronçon et passage ensuite par le chemin du bois de Fromont	Création d'un nouveau tronçon et doublement du chemin du Bois de Fromont (avec barrière entre les deux)
Circulation et fonctionnement des carrefours	La Blanche Borne continuera à accueillir 12.000 véh/jour. - Ce chiffre pourrait augmenter à la mise en service du BHNS qui supprimera une bande de circulation pour les véhicules privés sur la N5. + Un transfert modal et une réussite des objectifs Fast 2030 pourraient néanmoins aussi contrebalancer cette augmentation. + Le départ de l'IMTR allégera aussi une partie du trafic.	+ Répartition 6.000 véhicules dans chaque sens. Maintien de 12.000 sur les deux parties à double sens. - Le nouveau RP à l'entrée du chemin pourrait réduire la fluidité du trafic (surtout dans le cas des mouvements bleu vers jaune) - Les entrées/sorties de véhicules des habitants venant du chemin du Bois de Fromont ralentiront aussi le trafic (léger vu le nombre)	+ Répartition d'environ 6.000 véhicules dans chaque sens. Maintien de 12.000 sur les deux parties à double sens. - Le nouveau RP à l'entrée du chemin pourrait ralentir la fluidité du trafic. + La nouvelle voirie parallèle éviterait les entrées/sorties de véhicules gênant le trafic et protège le quartier du trafic de transit
Liaison et traversées piétonnes	Quasi inexistantes pour le moment. La circulation est telle sur la Blanche Borne et rue de Fromont que cela décourage tous déplacements à pied. Les distances à pied sont relativement élevées, ce qui limite le déploiement futur de ce mode de déplacement dans la zone.	Le passage à SU de la rue de Fromont permettrait de récupérer la place pour un trottoir plus large et agréable si nécessaire. Néanmoins les distances sont assez grandes et ce tronçon ne relie pas de pôles ou des quartiers denses.	Le passage à SU de la rue de Fromont permettrait de récupérer la place pour un trottoir plus large et agréable si nécessaire. Néanmoins les distances sont assez grandes et ce tronçon ne relie pas de pôles ou des quartiers denses.

Variantes →	Variante 1	Variante 2 a)	Variante 2 b)
Continuité des itinéraires cyclables	Impossibilité actuelle de se déplacer à vélo sur cet axe tant il est chargé et dangereux. Le réseau structurant évite donc cet axe. Il passe par l'allée des Sports et puis par la place M. Brasseur. Une connexion supplémentaire vers l'est ne semble pas primordiale au vu de la densité de population (zone RP et R3)	Le passage à SU de la rue de Fromont permettrait de récupérer la place pour une belle piste cyclable séparée si nécessaire. Cependant ce tronçon n'est pas stratégique, et les deux parties en double sens de part et d'autre de ce passage limiterait la continuité d'une piste cyclable séparée.	Le passage à SU de la rue de Fromont permettrait de récupérer la place pour une belle piste cyclable séparée si nécessaire. Cependant ce tronçon n'est pas stratégique, et les deux parties en double sens de part et d'autre de ce passage limiterait la continuité d'une piste cyclable séparée.
Qualité des transports en commun	Aucune ligne ne passe par cet axe. La circulation dans la zone restera sensiblement la même mis à part les modifications prévues par le BHNS et l'OCBM.	Aucun changement majeur.	Aucun changement majeur.
Environnement et espace public	Le trafic reste conscrit sur un seul axe. Aucun modification environnementale	- Passage à travers le bois, abattage d'arbres et création de route sur 300m. - Mise à niveau du chemin du Bois de Fromont pour accueillir 6.000 véh/jours + amélioration du cadre de vie de la rue Fromont	- Passage à travers le bois, abattage d'arbres et création de route sur 300m. - Doublement de la voirie jaune. Abattage d'arbres et création de route sur 1km + amélioration du cadre de vie de la rue Fromont
Être humain	Aucun changement notable pour les habitants.	Aucun changement pour les 5 à 6 maisons qui restent dans l'axe à double sens + Trafic divisé par 2 pour la vingtaine d'habitations au centre de l'axe. - Trafic passant de quelques dizaines de véhicules à 6.000 par jour pour la quinzaine d'habitations le long du chemin de Fromont.	Aucun changement pour les 5,6 maisons qui restent dans l'axe à double sens + Trafic divisé par 2 pour la vingtaine d'habitations au centre de l'axe. - Dégradation du cadre de vie des riverains du Chemin du Bois de Fromont (plus ou moins grand en fonction de qualité mur anti-bruit).





agora