

PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITÉ

**Ham-sur-Heure-Nalinnes et
Gerpennes**

COMMUNE DE HAM-SUR-HEURE- NALINNES

**PHASE 3 : PLAN D' ACTIONS
RAPPORT FINAL**

16 OCTOBRE 2023



agora

Version	Date	Description	Réf. interne	Directeur de projet	Chef de projet
01	05/12/2022	Phase 3 Rapport Intermédiaire	4547_Rapport final_Phase3_2022-12-02_LDG_PPL.docx	Paul PLAK	Brigitte LORIDAN
02	03/03/2023	Phase 3 rapport final avant enquête publique	4547_Rapport final_Phase3_2023_rev_PPL.docx	Paul PLAK	Brigitte LORIDAN
02	16/10/2023	Phase 3 – rapport final	4547_Rapport final_2023.doxc	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
- **Katia Van Erp** – Cheffe 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 MATIERES

Liste des figures	4
Glossaire	6
Introduction	10
La phase 3 : le plan d'actions	11
Fiche action 01 : Réseau piéton structurant	18
Fiche action 02 : Réseau cyclable structurant	27
Fiche action 03 : Signalisation réseau piéton et cyclable	47
Fiche action 04 : Stationnement Vélo	56
Fiche action 05 : Promotion des transports en commun	65
Fiche action 06 : Sensibilisation mobilité scolaire	78
Fiche action 07 : Sensibilisation mobilité alternative	92
Fiche action 08 : Hiérarchie viaire et transport privé et Poids Lourds	103
Fiche action 09 : Politique de stationnement	121
Fiche action 10 : Amélioration cadre de vie dans les centres et quartiers résidentiels	132
Fiche action 11 : Développement territorial	159
Fiche action 12 : Service de mobilité (offre et demande) et information au citoyen	165
Tableau de synthèse des actions	173

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Exemple d'indicateur en Excel	19
Figure 2 : Exemple d'intégration de résultat dans un système d'information géographique	20
Figure 3 : Exemple de photo géolocalisée	20
Figure 4 : Passages étroits chemin d'Hameau vers la gare d'HsHN – source : Agora.....	21
Figure 5 : Absence de trottoirs rue du Point d'Arrêt vers gare de Beignée – source : Agora	21
Figure 6 : Relevé des tronçons piétons structurants (Sud et Ouest) – source : Commune + Agora	22
Figure 7 : Relevé des tronçons piétons structurants (Nord et Est) – source : Commune + Agora.....	23
Figure 8 : Caméra Telraam - source : site Telraam	28
Figure 9 : Réseau vélo existant Phase 1 – source : Agora.....	34
Figure 10 : Réseau cyclable projeté - source : Commune et Agora	35
Figure 11 : coupe-type d'un gabarit de voirie avec piste bidirectionnelle - source : Streetmix	36
Figure 12 : variantes pour l'itinéraire cyclable HSH ⇔ Nalinnes	37
Figure 13 : vue satellite de l'itinéraire cyclable envisagé	37
Figure 14 : Aménagement du réseau - source : Agora	39
Figure 15 : Extrait PiCM - phase 1 actualisée - source : Agora	49
Figure 16 : Signaux de direction pour les itinéraires conseillés à des catégories déterminées d'usagers - source : code de la route.....	51
Figure 17 : Panneaux pour la signalisation cyclable en Wallonie - panneau complet (gauche) et simplifié (droite) - source : La signalisation cyclable en Wallonie	52
Figure 18 : Emplacement des panneaux de signalisation piétonne à concevoir - source : Agora	53
Figure 19 : Signalisation cycliste à concevoir - source : Agora.....	54
Figure 20: Type de box vélo sécurisé en voirie résidentielle pour location - source : Google.....	59
Figure 21 : exemple de stationnement en arceaux couverts	59
Figure 22 : Tableau reprenant les options envisageables lors de la conception de places de stationnement vélo - source : CeMathèque n°46.....	60
Figure 23 : Modèle de box vélo sécurisé connecté - source : Google	60
Figure 24 : Arceaux inoccupés - source : Agora	62
Figure 25 : Equipement actuel de la halte de Ham-sur-Heure – source : Agora	67
Figure 26 : carte de la desserte en transport public.....	69
Figure 27 : Extrait plan SPW-MI 2021 - source : https://bhnscharleroi.be/	71
Figure 28 : Zones mal desservies par les TP - source:Agora.....	72
Figure 29 : Aménagement arrêt conforme - source : Sécurothèque.....	72
Figure 30 : Plan aménagement arrêt conforme – source : Guide bonnes pratiques TEC-2015.....	73
Figure 31 : Nombre de montées par arrêt - source : phase 1 PiCM Agora	74
Figure 32 : Etat des trottoirs chemin d'Hameau aux abords de la gare principale - source : Agora.....	75
Figure 33 : Localisation des Mobipôles	76
Figure 34 : Carte des implantations scolaire - source : PICM – phase 1 Agora	80
Figure 35 : Beignée équipement mobilité abords d'école – source : Agora.....	82
Figure 36 : Sécurité abords école - marquage au sol – source : Wallonie.be	82
Figure 37 : Nalinnes centre équipement mobilité abords d'école – source : Agora.....	83
Figure 38 : Abel Dubray équipement mobilité abords d'école – source : Agora	84
Figure 39 : Nalinnes – Bultia équipement mobilité abords d'école – source : Agora.....	85
Figure 40 : Cour-sur-Heure équipement mobilité abords d'école – source : Agora.....	86
Figure 41 : Jamioux équipement mobilité abords d'école – source : Agora.....	87
Figure 42 : Marbaix-la-Tour équipement mobilité abords d'école – source : Agora	88
Figure 43 : Nalinnes Haies équipement mobilité abords d'école – source : Agora.....	89
Figure 44 : Exemple certificat délivré en cas de réussite du brevet du cycliste - source : ProVélo.....	97
Figure 45 : Exemple de bannière de sensibilisation au vélo - semaine de la mobilité.....	97
Figure 46 : Enfants se rendent à l'école avec le système du pédibus - source : Tous à Pied.....	98
Figure 47 : Exemple d'itinéraires de pédibus - source : école Saint-Joseph Malonne – Namur	98
Figure 48 : Rue scolaire – source : Extrait Sécurothèque.....	99
Figure 49 : Exemple de graphiques de comptage Telraam	105
Figure 50 : Hiérarchie viaire basée sur OSM - source : https://www.openstreetmap.org/	106
Figure 51 : Carte du réseau viaire projeté - source : Agora.....	108

Figure 52 : Amélioration des aménagements #Acoz-Butlia – source : Agora.....	112
Figure 53 : Localisation du feu de la rue des Boutis, et itinéraire cyclable proposé	113
Figure 54 : feu de circulation de la rue des Boutis sur la N5.....	113
Figure 55 : Carte des réseaux cyclables des 2 communes - source : Agora.....	114
Figure 56 : Passerelle le long du ring à Hal - source : Google StreetView	114
Figure 57 : Goulotte vélo intégrable à plateforme piétonne – source : Google.....	115
Figure 58 : Dévoisement et aménagement stationnement – source : Sécurothèque fiche 102	116
Figure 59 : Dispositif caméras ANPR – source : CeMathèque n° 54.....	119
Figure 60 : Nombre d'emplacement voiture par logement – source : Extrait CeMathèque n° 21	125
Figure 61 : Place Ham-sur-Heure jadis - source : Collection Delcampe.....	127
Figure 62 : Place de Ham-Sur-Heure actuelle - source : Agora.....	127
Figure 63 : Schéma de stationnement pour libérer la place publique - source : Agora	128
Figure 65 : Esquisse d'ambiance d'une place publique conviviale - source : Agora.....	129
Figure 66 : Place Nalinnes destinée à du parking sur 100 % de sa surface - source : Agora.....	130
Figure 67 : Carte générale des limitations de vitesses coordonnées – source :Agora.....	136
Figure 68 : Esquisse rue des Carrières – vue générale	138
Figure 69 : Esquisse signalisation et équipement voirie - rue des Carrières - source : Agora	139
Figure 70 : Esquisse aménagements espace public apaisé - rue des Carrière - source : Agora.....	140
Figure 71 : Esquisse rue Laval - section 1	141
Figure 72 : Esquisse rue Laval - section 2	141
Figure 73 : Esquisse rue Laval - section 3	142
Figure 74 : Esquisse rue Praile	143
Figure 75 : Esquisse rue du Hameau - version 1	144
Figure 76 : Esquisse rue du Hameau - version 2	144
Figure 77 : Esquisse rue des Lorias - rue du Dépôt.....	145
Figure 78 : Berme sécurité pour piste cyclable - N243a à Thorembais - source : StreetView	145
Figure 79 : Esquisse place de Nalinnes	146
Figure 80 : Esquisse rue de Nalinnes – section 1	147
Figure 81 : Esquisse rue de Nalinnes – section 2	148
Figure 82 : Esquisse rue de Nalinnes – section 3	148
Figure 83 : Esquisse rue de Nalinnes – section 4	149
Figure 84 : Esquisse rue de Nalinnes – section 5	149
Figure 85 : Esquisse rue de Nalinnes – section 6	150
Figure 86 : Esquisse rue de Nalinnes – section 3 - variante.....	151
Figure 87 : Esquisse rue Baudouin Leprince - section 1.....	152
Figure 88 : Esquisse rue Baudouin Leprince - section 2.....	153
Figure 89 : Esquisse rue Baudouin Leprince - section 3.....	153
Figure 90 : Esquisse rue Baudouin Leprince - section 4.....	154
Figure 91 : Esquisse rue Baudouin Leprince - section 5.....	154
Figure 92 : Esquisse rue Baudouin Leprince - section 6.....	155
Figure 93 : Périmètre d'un espace de rencontre – centre historique- source : Agora	156
Figure 94 : Extrait site de MobilESEM.....	167
Figure 95 : Informations et services centrale de mobilité MobilESEM – source : site MobilESEM	168
Figure 96 : Distance piétonne pour Mobipôle - source : Google satellite	169
Figure 97 : Potentiel stationnement Cour-sur-Heure – source : Google satellite.....	169

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 : • 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.
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	Stappers – Trappers – Openbaar Vervoer – Privé Vervoer. Hiérarchisation des différents modes de transport dans l'ordre d'importance et de priorité accordée suivant : 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). Il a fait l'objet d'un décret wallon en 2022.

Stationnement	Parcage de véhicule pour une période d'inactivité de celui-ci : • 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-pedelects) 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 actuelles. 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 Ham-sur-Heure-Nalinnes-Gerpinnes, démarré en février 2021 est une première pour la commune de Ham-sur-Heure-Nalinnes ; il répond aux enjeux imposés (STOP, FAST 2030) et doit aboutir à un document de planification de la mobilité à l'échelle du territoire avec des objectifs actuels d'amélioration de l'accessibilité et de la mobilité, de la sécurité routière et du cadre de vie.

L'étude s'est déroulée en 3 phases :

Phase 1 : Etat 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 30 juin 2022

Phase 3 : Plan d'actions

Avec

- Présentation au Comité technique décembre 2022
- Présentation au Collège Communal premier trimestre 2023
- Présentation à la CCATM (à venir dans le cadre de la mise à l'enquête publique),

- ➔ **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 qui doit rester permanente, dans son organisation et son évaluation de la politique suivie en matière de mobilité, sur le territoire de Ham-sur-Heure-Nalinnes.

S'inspirant largement des éléments répertoriés lors de la phase 1 du 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 lors des réunions de travail du Comité technique regroupant des représentants de divers organismes (communes de Gerpinnes et Ham-sur-Heure-Nalinnes, le PMCM-Charleroi-Métropole, SPW-MI, TEC, Zone de Police, Atingo, GRACQ, Tous-à-Pied, ...).

Il s'agit donc d'une mise en place d'un plan stratégique avec des orientations dirigées vers une future mobilité liées au réchauffement climatique, aux coûts de l'énergie, à la congestion du réseau routier. 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 de spécificités relatives pouvant être utilisées pour résoudre ou améliorer les problèmes préalablement identifiés sur le terrain.

A ce titre, les esquisses proposées sont des propositions d'adaptation de l'espace public à une mobilité privilégiant le déplacement des modes actifs et un cadre de vie plus harmonieux. Elles ne sont donc pas des plans d'exécution.

A 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.

Agora attire l'attention ici sur le volet sensibilisation, formation, communication. En effet, la Commune doit jouer un rôle actif dans la formation, l'aide aux changements de comportement au travers d'actions grand public, mais aussi 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 grands enjeux de mobilité, déterminés pour le territoire de Ham-sur-Heure-Nalinnes :

- **Maintenir un caractère rural**

La commune d'Ham-sur-Heure Nalinnes (HsHN) est une commune relativement rurale mais en extension et proche de Charleroi. La commune est un peu moins sujette au trafic de transit dont sont victimes d'autres communes entourant la métropole. En effet HsHN est bordée à l'est par la N5 et à l'ouest par la N53. La commune aimerait préserver sa situation malgré les grands plans de l'agglomération carolorégienne.

- **Une population stagnante**

La population de HsHN est qualifiée de stagnante en démographie. Elle semble l'être aussi dans ses habitudes de déplacements, peu encline à changer ses modes de déplacements.

- **Jouer sur ses gares et ses possibilités de multimodalités**

La commune possède encore 4 haltes ferroviaires en activité sur la ligne 132 Charleroi-Couvin. C'est un réel atout pour la commune qu'il va falloir combiner aux autres modes de transport. Divers investissements publics sont en cours pour les chemins de fer et Ham-sur-Heure-Nalinnes doit soutenir ses arrêts.

5 grands objectifs sont retenus

1. Promouvoir les modes actifs (piéton-vélo) en tant qu'alternatives à l'usage de la voiture : aménagements ;
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. Objectiver le transport de marchandises de transit et endiguer le trafic de fuite des poids lourds
5. Créer des pôles multimodaux et gérer le stationnement ;

Les enjeux ont été déclinés sous forme d'objectifs généraux, lesquels doivent dicter les préceptes de tout nouveau projet d'aménagement sur la commune. Ils sont applicables à toutes les échelles géographiques ; à celle de la rue, du quartier, du centre de la commune et du territoire impacté en dehors de Ham-sur-Heure-Nalinnes 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 supra communaux sont évidemment respectés : le principe STOP, la vision FAST 2030 mais aussi le PMCM de Charleroi 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	Manque d'investissements récents	Investir dans les cheminements piétons. Rénover et améliorer les cheminements piétons entre les pôles d'attraction	Fiche 1 : réseau piéton structurant
	Absence de trottoirs dans les centres (et dans quartiers résidentiels)	Garantir un cheminement continu au moins d'un côté de la voirie	Fiche 1 : inventaire état des trottoirs. Fiche 3 : signalisation piétonne Fiches 6, 2, 9
	Mauvais état, étroitesse et obstacles sur certains trottoirs	Rendre les trottoirs agréables pour encourager la marche. Sécuriser et rendre accessibles les traversées piétonnes	
	Trottoirs non adaptés aux PMR (abaissment, revêtements...)	Adapter (et penser la rénovation de) l'espace public pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR)	Fiche 1 : sources à consulter - conseils Atingo.
	Aller plus loin	Réfléchir à des espaces partagés dans le centre d'HsH et Nalinnes	Fiche 10 : amélioration cadre de vie dans les centres et quartiers résidentiels
 Réseau Vélo	Manque de réseau communal	Définition d'un réseau cyclable communal clair et connecté au supracommunal. Amélioration de la perméabilité du réseau.	Fiche 2 : réseau cyclable structurant Fiche 3 : signalisation cycliste Fiches 1, 6, 9
	Quasi-absence d'aménagements cyclables	Proposition de possibles aménagements sur ce réseau communal (standard d'aménagement élevé). Priorisation.	
	Existence de quelques parkings vélo (mais inoccupés)	Réflexion sur la localisation, nombre et qualité des stationnements. Investissement dans des parkings de qualité et en quantité suffisante.	Fiche 4 : stationnement vélo : principe, inventaire et projeté Fiche 9 : politique de stationnement
	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 ¹ vers les communes limitrophes.	Fiche 2 : réseau cyclable structurant Fiche 3 : signalisation cycliste Fiches 11, 12, 13
	Candidature retenue dans le cadre de subventions Wallonie Cyclable	Réalisation des fiches infrastructures mobilité cyclable	Fiche 2 : réseau cyclable structurant Fiche 3 : signalisation cycliste Fiche 4 : Stationnement vélo

¹ VAE : Vélo à assistance électrique

 Transports en commun (SNCB)	Une ligne de train et 4 gares. Une bonne part des déplacements domiciles-travail effectués en train	"Maintenir/Soutenir" ces gares et les promouvoir. Faciliter leurs accès et connexion avec les modes de transports actifs	Fiche 5 : promotion transport en commun
	L'arrêt de Ham-sur-Heure à la meilleure fréquence (nombre de passage)	En faire un point de connexion intermodale. Réfléchir à la pertinence d'un autre pôle multimodal. Faciliter sa connexion avec le centre	Fiche 12 : service de mobilité
	Nombre de passage de train et de montées faible à la gare de beignée	Définir s'il existe un plus grand potentiel (demande). Promotion du train et amélioration confort d'attente	Fiche 5 : promotion transport en commun Fiche 12 : service de mobilité
	Les gares sont des PANG (points d'arrêt non gardés)	Améliorer confort d'attente. Veiller à la sécurité sur les passages	Fiche 5 : promotion transport en commun
 Transports en commun (TEC)	Grande partie de la population proche d'un arrêt de bus mais certaines zones restent mal desservies	Argumenter pour connecter ces zones sans desserte. Faciliter le rabattement des modes actifs aux arrêts TEC existants	Fiche 5 : promotion des transports en commun
	Mauvaise fréquence et arrêts sous équipés.	Identifier les arrêts de bus à aménager. Aménager des abris, informations et stationnement vélo. Proposer des stationnements vélo plus qualitatifs (couvert, sécurisé) à certains arrêts clés	Fiches 12 : service de mobilité.
	Majorité d'abonnements annuels pour la tranche 12-24 ans	Promouvoir le transport en commun pour les déplacements domicile-travail	Fiche 5 : promotion des transports en commun. Fiche 7 : sensibilisation mobilité alternative Fiche 12 : service de mobilité
	BHNS sur la N5, prometteur mais se terminant à Ma Campagne	Réfléchir en termes de bassins de vies vers futur BHNS pour l'est, et vers gares SNCB pour l'ouest	Fiche 5 : promotion des transports en commun. Fiche 12 : service de mobilité
		Proposer des améliorations pour rabattement des bus vers le BHNS à Ma campagne	Fiche 7 : sensibilisation à la mobilité alternative. Fiche 12 : information au citoyen.
		Agir pour une prolongation du BHNS jusqu'au Bultia voire au-delà. Participer et s'investir dans les réunions supracommunales	Fiches 12 et 7

 Volet routier	N5 structurant le paysage du PiCM. N5 congestionnée et dangereuse. Flux induit et saturation sur les voies adjacentes	Limitier le trafic sur les tronçons de transit supracommunal Modérer la vitesse. Sécuriser les carrefours problématiques Transfert modal de la voiture individuelle vers autres modes (voitures partagées, TP, vélo...)	Fiche 8 : hiérarchie viaire et transport privé et PL. Fiche 8 : hiérarchie viaire et transport privé et PL. Fiche 7 : sensibilisation à la mobilité alternative.
	Pas de régionales sur la commune. Trafic de transit/fuite dans les voiries de type résidentiel	Objectiver le potentiel trafic de fuite/transit via des comptages	Fiche 8 : hiérarchie viaire et transport privé et PL.
		Forcer le trafic supracommunal à rester sur la N5. Décourager le trafic sur les tronçons résidentiels et avec écoles	Fiche 7 : sensibilisation à la mobilité alternative.
		Modérer la vitesse. Sécuriser les carrefours problématiques.	Fiche 8 : hiérarchie viaire et transport privé et PL
		Aménager des effets de portes, système ralentisseurs	Fiche 10 : amélioration du cadre de vie et apaisement
		Analyser le principe de boucles de circulation	Fiche 10 : amélioration du cadre de vie et apaisement.
		Adapter le gabarit de certaines voiries tenant compte de la hiérarchie viaire	Fiche 10 : amélioration du cadre de vie et apaisement.
	Stationnement anarchique sur les voies et espaces publics	Poursuite des aménagements des voiries de type résidentiel en zone 30 ou 20	
 Stationnement	Le centre de Nalinnes est trop occupé par le stationnement automobile. Importance également du stationnement place du village d'HsH	Diminuer la pression du stationnement dans les centres en augmentant la rotation du stationnement, et en libérant de l'espace pour les piétons et le séjour	Fiche 9 : Politique de stationnement Fiche 10 : amélioration du cadre de vie et apaisement.
	Les rues proches des centres ont des problèmes de stationnement. Voitures sur les trottoirs. Les citoyens estiment qu'il manque parfois de stationnement	Réorganiser l'offre de stationnement proche du centre et inciter le stationnement dans les poches de stationnement	
	Organisation du stationnement parfois chaotique. Distinction espace public/privé difficile	Améliorer la lisibilité de l'espace public (signalisation, revêtement, mobilier, ...)	
	Poche de stationnement possible à hauteur du château	Etudier l'utilité et la possibilité d'un parking près du château	
	Stationnement vélo inoccupé	Comprendre pourquoi ce stationnement est inoccupé. Promouvoir les déplacements à vélo pour créer le besoin. Assurer des stationnements vélo aux pôles et gares	

 Mobilité scolaire	Une douzaine d'établissements scolaires, mais aucun de très grande taille	Objectiver les parts modales du déplacement domicile-école via un questionnaire à transmettre aux parents	Fiche 6 : mobilité scolaire Fiche 2 : réseau cyclable structurant. Fiche 1 : réseau piéton structurant. Fiche 12 : service de mobilité Fiche 7 : sensibilisation aux mobilités alternatives. fiche 12 : information au citoyen.
	Embouteillages et problèmes de circulation 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 (le plus séparés du trafic auto possible)	
	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	Créer une fiche par école, avec différentes informations et réflexions sur ses abords	
 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 PMCM	Fiche 8 : hiérarchie viaire et transport privé. Fiche 10 : amélioration cadre de vie et apaisement.
	Légers débordements sur les axes parallèles lorsque la nationale est saturée	Objectiver trafic réel PL sur les voiries communales. Limiter la circulation de poids lourds sur les axes non structurants du réseau routier	
	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	Fiche 9 : politique de stationnement
 Communication	Habitants pas toujours bien informés. Offre TEC particulièrement compliquée à comprendre	Communiquer sur les possibilités de mobilité dans la commune. Informer et sensibiliser des tenants et aboutissants de la mobilité. Fournir les horaires des transports en commun	Fiche 5 : promotion des transports en commun.
	En fonction de l'âge, les personnes n'utilisent pas les mêmes moyens de communication	Spécialiser le media de communication en fonction du public visé	Fiches 12
	Sur le site de la commune, il n'y a pas d'onglet « mobilité ». Certaines informations sont données mais le site pourrait être étoffé.	Vérifier l'actualisation du site, et alimenter l'onglet mobilité	
	La commune possède une page Facebook. Celle-ci communique assez régulièrement.	Y concentrer les informations court terme	
	Après une courte période d'absence, le journal communal est de retour.	Créer une rubrique mobilité permanente	
	Affichage public	Y concentrer les informations long terme (et obligatoires)	
	Aller plus loin	Favoriser une participation active à la mobilité, renforcer le service mobilité communal, promouvoir des services des transports en commun... Former les enseignants et le personnel communal, organiser des actions auprès du grand public, développer pédibus et vélobus...	

 Amélioration de la qualité de vie dans les centres	Stagnation d'accidents et de victimes de la 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	Fiches 7, 8, 9, 10, 11
	Centre-ville pas toujours agréable pour flâner.	Partage plus équitable de l'espace entre les différentes fonctions	
	Trafic de transit sur des rues avec écoles.	Limiter ce trafic de transit dans les rues avec école	
 Services de mobilité	Un seul parking de covoiturage. Pas de Cambio, systèmes d'autopartage entre particuliers existants mais timides.	Favoriser le covoiturage	Fiche 12 : service de mobilité Fiche 13 : information au citoyen
	Pas d'adhésion à un service/centrale de mobilité.	Estimer la demande de se raccrocher à un service de mobilité existant	
	Aller plus loin	Promouvoir la création de nouveaux services de mobilité (autopartage, réparation de vélos, micromobilité en libre-service, etc...)	
 Gestion de la demande	Plus de grands projets de logements dans la commune	Garder en tête les objectifs de fast 2030 en cas de nouveaux projets	Fiches 11, 12, 13

Depuis l'approbation du contenu de ce tableau évolutif, agora réorganisé ses fiches pour qu'elles soient plus lisibles. 13 fiches actions sont donc établies. Elles sont classées par thème. Elles sont illustrées à l'aide de cartes, mises à jour, issues du diagnostic mais également d'esquisses et de montages stratégiques d'une nouvelle mobilité.

Le tableau de bord 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 ans à venir tant les communes sont sollicitées par des appels à projets, droits de tirage, concours, actions FEDER, etc. qui 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. Il faut 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 piéton 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.

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

Ham-sur-Heure-Nalinnes est constitué de deux noyaux plus denses et de 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 ne sont pas de qualité : parfois trop étroits (<1,50m), 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, confèrent de cette façon un caractère plus apaisé de l'espace public.

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

Toutefois, la fiche conseille de concentrer les efforts communaux sur les tronçons cartographiés (2 cartes avec l'état des trottoirs).

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



ACTEURS

Commune de Ham-sur-Heure-Nalinnes
Atingo
Tous à pied
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
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 RÉSULTAT²

- 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
- Nombres 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

-

- /

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). Ham-sur-Heure – Nalinnes ne possède pas beaucoup de ressources en interne qui gère les SIG. Ces logiciels peuvent être un réel atout pour la planification à long terme. Cela mériterait de se former davantage sur le sujet. 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. La commune de Gerpinnes intègre déjà diverses données dans son outil de cartographie en ligne et pourrait transmettre ses connaissances.

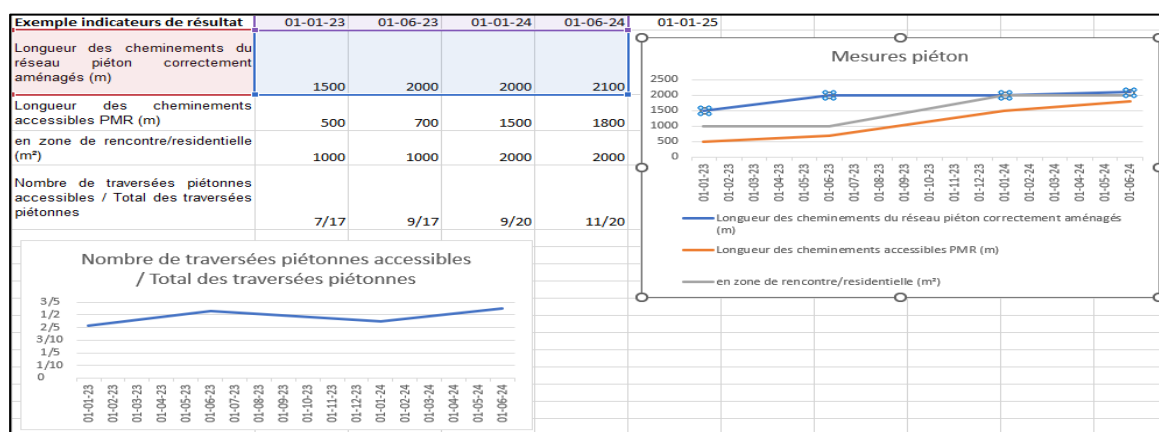


Figure 1 : Exemple d'indicateur en Excel

² 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)

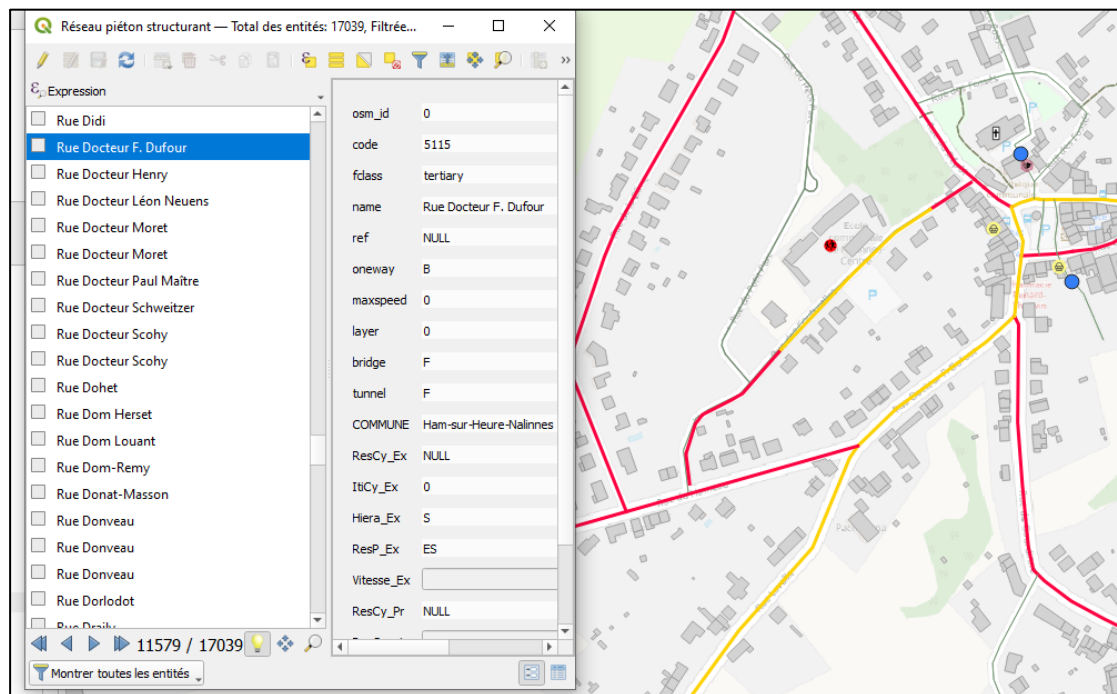


Figure 2 : Exemple d'intégration de résultat dans un système d'information géographique

Chaque tronçon peut être sélectionné (ci-dessus la rue Docteur F. Dufour) et on peut noter s'il est en réseau structurant, s'il a des trottoirs en bon état, si des travaux sont prévus, la vitesse autorisée, etc.

L'intégration à un logiciel de cartographie permet aussi de calculer en un clic la longueur du tronçon et ainsi estimer plus précisément l'étendue (et le coût) des travaux. Il permet enfin de facilement géolocaliser les photos prises d'un terrain (même si la précision dépend des outils et du matériel utilisés).

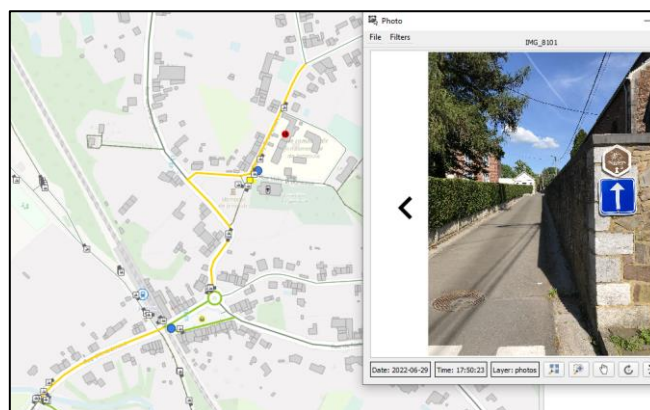


Figure 3 : Exemple de photo géolocalisée

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

A Ham-sur-Heure-Nalinnes de nombreux trottoirs situés dans les noyaux d'habitat ne répondent pas aux normes de largeur et PMR. Certaines zones qui mènent pourtant à des pôles de déplacements stratégiques ne sont pas pourvues de trottoirs ou sont en mauvais état. Un gros travail doit être fait dans la commune pour redonner de l'espace au piéton et redonner envie de faire les déplacements court à pied. Trop d'habitations sont contre la chaussée et ce sont les trottoirs qui sont perdants (ex : rue des Couturelles ou rue Froide).



Figure 4 : Passages étroits chemin d'Hameau vers la gare d'HsHN – source : Agora



Figure 5 : Absence de trottoirs rue du Point d'Arrêt vers gare de Beignée – source : Agora

Pour favoriser la marche (principe STOP et FAST 2030) au quotidien, il faut certainement 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 à 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 la 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 replacera la voiture à sa place et le piéton, à la sienne, c'est-à-dire, 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 a été analysé et établi dans les différents noyaux d'habitat principaux. 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 une projet immobilier dans le cadre de la délivrance d'un permis d'urbanisme (CoDT).

DES ACTIONS CONCRÈTES À METTRE EN PLACE

Suivant l'état des trottoirs tel que déterminé sur les cartes suivantes, la commune priorisera ses efforts.

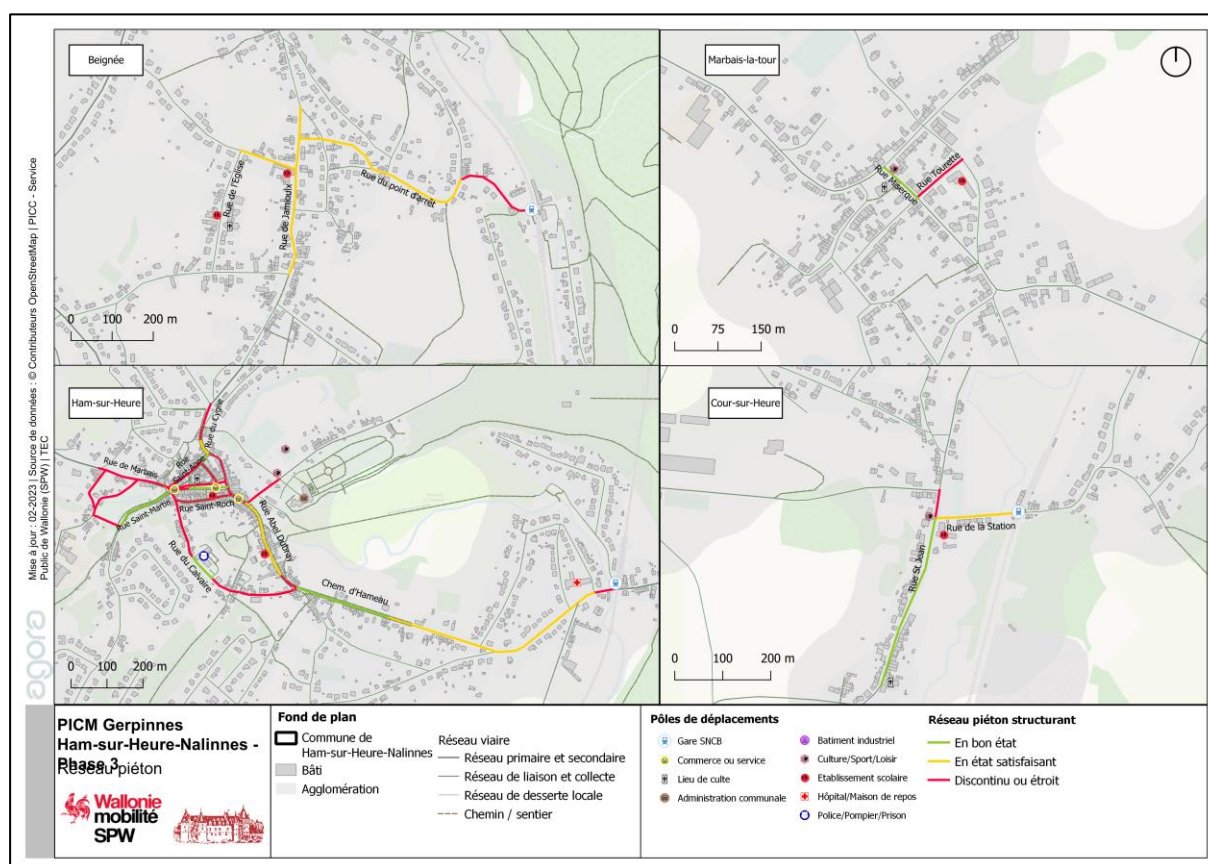


Figure 6 : Relevé des tronçons piétons structurants (Sud et Ouest) – source : Commune + Agora

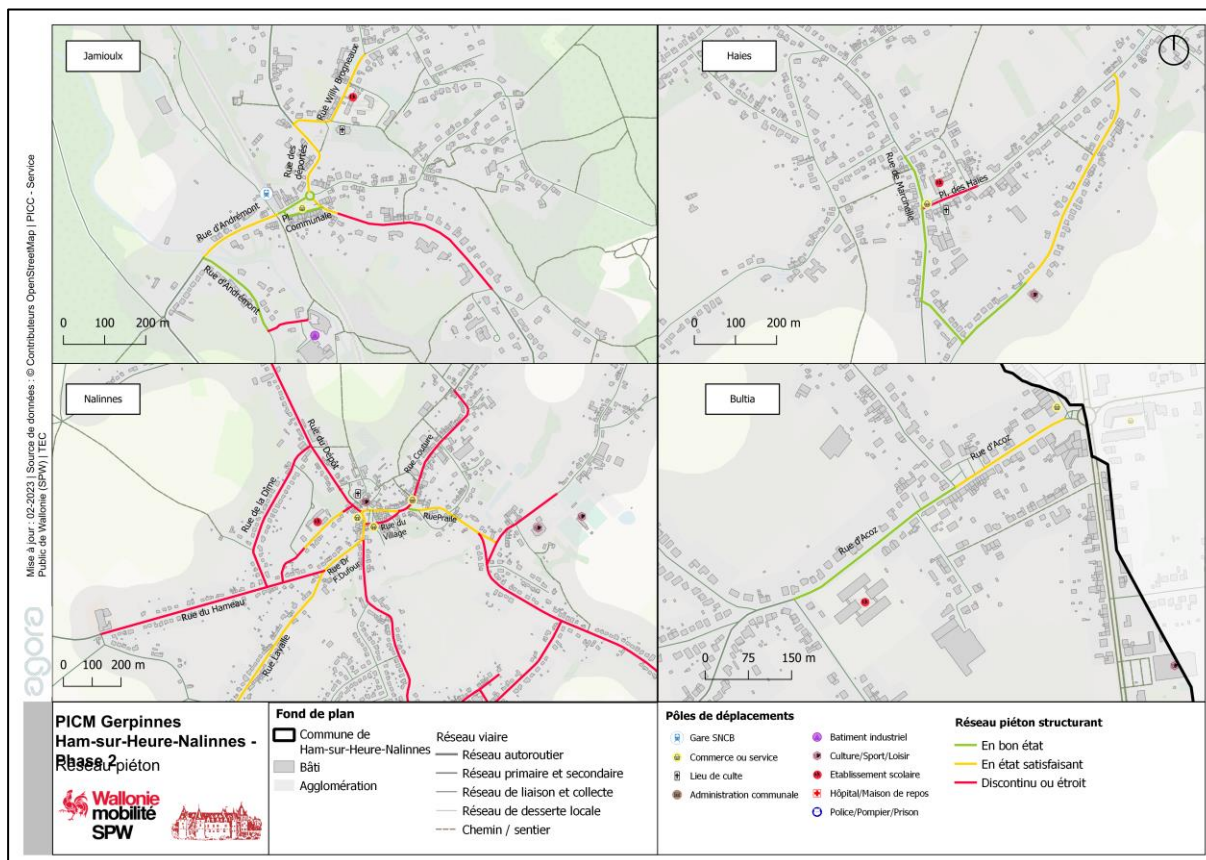


Figure 7 : Relevé des tronçons piétons structurants (Nord et Est) – source : Commune + Agora

La Commune a ainsi tous les supports pour justifier ses choix. Elle retrouvera toutes ces considérations techniques dans de nombreux ouvrages : les Fiches techniques de la Sécuriothèque, 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 et dans tous travaux d'aménagement routiers assurés par des entrepreneurs.

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.

A Gerpinnes comme à Ham-sur-Heure, on distingue parfois 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 en toute sécurité.

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

Il en va de même avec 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

Circulaire PIMACI de 2022

Références SECUROTHEQUE :

Sécurothèque Fiche n°276	Circulation apaisée – La zone de rencontre
Sécurothèque Fiche n°83	Les trottoirs
Sécurothèque Fiche n°260	Les chemins réservés en milieu urbain et périurbain
Sécurothèque Fiche n°84	Les trottoirs traversants
Sécurothèque Fiche n°277	Circulation apaisée – La zone piétonne
Sécurothèque Fiche n°256	Marquage spécifique dans les zones 30 abords d'écoles
Sécurothèque Fiche n°267	Types de traversées piétonnes
Sécurothèque Fiche n°266	Passages pour piétons: les principes de base
Sécurothèque Fiche n°85	Les avancées de trottoir
Sécurothèque Fiche n°81	Passage piéton en carrefour franc
Sécurothèque Fiche n°80	Règles d'aménagement d'un passage pour piétons
Sécurothèque Fiche n°269	Les critères de sécurité et d'opportunité des passages pour piétons
Sécurothèque Fiche n°88	Les passages piétons en giratoire
Sécurothèque Fiche n°101	Le stationnement réservé pour personnes handicapées
Sécurothèque 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/
AWSR22-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 :

FICHE ACTION 02 : RÉSEAU CYCLABLE STRUCTURANT

CONTEXTE ET OBJECTIFS

Le réseau cyclable actuel de Ham-sur-Heure-Nalinnes est quasi inexistant à part quelques SUL.

Grâce au PIWACY, la Commune a initié plusieurs fiches projet dont la liaison - centre de Ham-sur-Heure à la gare.

Or situé à 10 km du pôle emploi de Charleroi, on peut considérer qu'un certain nombre de travailleurs et étudiants pourraient se rendre quotidiennement à vélo à son lieu de travail.

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 qui relie les commerces, les administrations, les pôles scolaires, les arrêts des transports publics et autres activités.

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

Le centre de Ham-sur-Heure et Nalinnes et diverses voiries de 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 11 : hiérarchie du réseau viaire

TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ

Court terme
- de 5 ans

Moyen terme
5 à 10 ans

ACTEURS

Commune de Ham-sur-Heure-Nalinnes
ProVélo
Gracq
Maison du tourisme
Réseau points nœuds et partenaires

FINANCEMENT

Subsides régionaux via les PICC
Droit de tirage PIMACI
Interreg et FEDER
SPW pour les RAVeL et corridors

ESTIMATION BUDGÉTAIRE

Variable suivant le type d'aménagement →
Voir tableau de bord

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 8 : 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 directement 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 par 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.

fclass	name	ref	oneway	maxspeed	ResCy_Ex	ItiCy_Ex	Hiera_Ex	Vitesse_Ex	ResCy_stru	ResP_Struc	ResCy_Proj	Longueur
3 track	Chemin de Jami...	NULL	B		0 NULL	NULL	NULL	NULL	1	NULL	Chemin réservé	520,13
3 unclassified	NULL	NULL	B		0 NULL	NULL	C	NULL	1	NULL	Chemin réservé	1427,46
7 unclassified	Terne Crama	NULL	B		0 NULL	1	C	NULL	1	NULL	Chemin réservé	900,79
3 unclassified	NULL	NULL	B		0 NULL	NULL	C	NULL	1	NULL	BCS	190,31
3 tertiary	Rue d'Andrémont	NULL	B		0 NULL	1	S	NULL	1	NULL	BCS	188,54
7 tertiary	Rue de Villers	NULL	B		0 NULL	NULL	L	NULL	1	NULL	BCS	827,46
4 unclassified	Rue du Petit Flo...	NULL	B		0 NULL	NULL	C	NULL	1	NULL	BCS	620,3
3 unclassified	Rue de la Ferrée	NULL	B		0 NULL	NULL	C	NULL	1	NULL	BCS	662,92
3 residential	Rue Hurlugeai	NULL	B		0 NULL	NULL	D	NULL	1	NULL	BCS	208,25
3 tertiary	Rue d'Acoz	NULL	B		0 NULL	0	S	NULL	1	NULL	BCS	104,01

Ici par exemple, la rue d'Acoz est de hiérarchie viaire de liaison (Hiera_Ex = S). Elle fait partie du réseau cyclable structurant futur (ResCy_Struc = 1) et l'aménagement qui y a été retenu pour les vélos est une bande cyclable suggérée (ResCy_Proj = BCS).

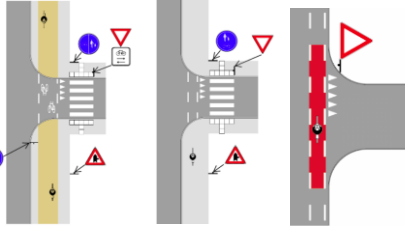


Lors de l'audit PIWACY, un inventaire d'indicateurs a été proposé et chiffré en 2021. Il est proposé à la commune d'alimenter cet inventaire en le mettant à jour chaque année ou en le complétant au fur et à mesure des réalisations opérées. Si la commune informatise sa cartographie, les conseils donnés dans la fiche 1 sont valables ici aussi.

Situation 2021 relevée dans le rapport d'audit PIWACY

La commune en chiffres	Kilomètres aménagés/ Nombre/nom/	Quels sont les tronçons concernés/emplacements/adresse ?
Équipements linéaires		
Combien de km de pistes cyclables en site propre sont aménagés ?	0	
Combien de km en pistes suggérées (BCS - marquage ou bande incorporée à la voirie) ? 	0	

<i>La commune en chiffres</i>	<i>Kilomètres aménagés/ Nombre/nom/</i>	<i>Quels sont les tronçons concernés/emplacements/adresse ?</i>
Combien de km de pistes cyclables marquées – PCM (propre espace parallèle) 	0	
Combien de km de trottoirs partagés cyclo-piéton ? 	2 km	Rue de Marcinelle A rendre conforme
Quels sont les chemins réservés ? 	0	
Combien de voiries sont en mode SUL ? 	2	Rue de la Praie
Avez-vous des rues cyclables ? 	0	
Combien de kilomètres RAVeL traversent le territoire communal ? Combien de panneaux de signalisation l'indiquent ? Qui entretient les infrastructures Ravel ?	0	
Combien de kilomètres itinéraire points-nœuds traversent le territoire communal ? Combien de panneaux de signalisation l'indiquent ? Qui entretient les infrastructures points nœuds ?		
Stationnement		
Où se situent les arceaux-vélo placés par la Commune sur le domaine public ?	7	Qlq écoles, hall omnisport, admin.com., sur les places publiques aux arrêts de bus principaux
Quels sont les organismes et entreprises qui disposent d'arceaux Vélos situés sur le territoire communal ? ☐ Écoles ☐ Entreprises ☐ Hôpitaux ☐ Commerces et banques ☐ Bureaux-services comme Forem, postes, mutuelles, ☐ Gare de Ham – Cour et Jamioulx  ☐ Centres sportifs ☐ Arrêts TEC	Non précisé 1 – 1 - 1 1 2	Certaines implantations sont équipées. Couvert pour 6 vélos (occupé par 1 vélo) – non couvert pour 5 vélos (vides) – non couvert pour 5 vélos (vide)

La commune en chiffres	Kilomètres aménagés/ Nombre/nom/	Quels sont les tronçons concernés/emplacements/adresse ?
☐ Avez-vous des arceaux équipés de bornes rechargeables ?	Non.	
Combien d'arrêts bus TEC ou De Lijn sont équipés d'arceaux-vélo ? + localisation	0	
Combien d'arceaux sont occupés par des vélos ?	Jour du relevé : Nombre : 1 ou 2 maximum (quand il fait beau)	
☐ Avez-vous des parkings vélo couverts sécurisés ?	Non.	
☐ Avez-vous des parkings couverts ?	1	Gare de Ham-sur-Heure
Carrefours		
Y a-t-il des ronds-points qui incluent les cyclistes sur des aménagements réservés ?	Non	
Y a-t-il des carrefours qui ont aménagé une zone avancée  cyclable	1	Rue des Bruyères
Y a-t-il des carrefours avec un marquage de continuité vélo ? 	0	
Animations		
Combien de semaines de la mobilité avez-vous organisées ?	1 dans les écoles	
Depuis quand ?		
Organisez-vous des brevets cyclables dans les écoles ?		

<i>La commune en chiffres</i>	<i>Kilomètres aménagés/ Nombre/nom/</i>	<i>Quels sont les tronçons concernés/emplacements/adresse ?</i>
☐ Avez-vous lancé une enquête scolaire dans les écoles pour identifier la part modale cyclable des enfants/parents pour envisager des aménagements cyclables autour des écoles communales ? ○ Quelles années scolaires ? ☐ Toutes les écoles ? ☐ Avez-vous organisé un ramassage à vélo à l'issue de cette enquête ? ☐ Avez-vous procédé à des aménagements cyclables autour des écoles à la suite de cette enquête ?	Oui mais date non transmise oui oui Racks dans plusieurs écoles	Sans succès
☐ Y a-t-il une page réservée à la Mobilité sur le site internet de la Commune ? ☐ Y parle-t-on du vélo ?	Non Dans l'onglet vie pratique	
☐ Y a-t-il un plan d'accès à l'administration pour venir à vélo ?	non	
☐ Y a-t-il une carte des promenades vélo sur le territoire de la Commune ?	Carte réseau points-nœuds	Diffusé sur le site Points Nœuds – 1000 bornes
Quel sont les modes de diffusion ? ☐ support internet ☐ support papier, ☐ possibilité de digitaliser la carte (QR code, appli, __) ☐		
Organisez-vous avec la Police le marquage anti-vol des vélos ? Quand ? Combien de fois ? Combien de vélos ont-ils été marqués ?		
Quelle somme destinée à l'éducation et la sensibilisation à la pratique du vélo est inscrite au budget communal ?	15.000 € pour la mobilité en 2022 (non précisé)	

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

Un itinéraire cyclable doit répondre à 5 critères :

1. Cohérence : ne pas changer constamment de type d'aménagement, de côté de la voirie, éviter les situations trop compliquées, les interruptions et traversées difficiles
2. Rapidité : le parcours doit être direct, sans détours inutiles, avec des revêtements qui permettent de circuler à une bonne vitesse
3. Agrément : le parcours doit éviter l'exposition à des désagréments comme des ponts/tunnels mal éclairés, des espaces trop étroits, la proximité d'un trafic rapide ou lourd ;
4. Sécurité : ceci vaut tant pour la sécurité objective (accidentologie faible ou nulle) que pour la sécurité subjective (perception d'insécurité, proximité du trafic motorisé, différences de vitesses trop marquées).
5. Confort : qualité du revêtement, pentes modérées, protection contre le vent par la végétation, ...

Chacun de ces 5 critères doit être rempli de manière au moins satisfaisante (score de 6/10 minimum). Si l'un d'entre eux est non rencontré sur une partie de l'itinéraire, celui-ci sera un facteur de découragement à utiliser cet itinéraire, même si les autres sections sont satisfaisantes.

Dès lors, un réseau cyclable structurant doit être complet pour être efficace. La moindre coupure risque de réduire à néant les efforts considérables, développés en amont et en aval de cette fracture dans le réseau.

Par conséquent, quand on ne dispose pas déjà d'une piste cyclable séparée, 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.

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 au bureau, ... en toutes saisons (éclairage !).

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

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

La Sécurothèque 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

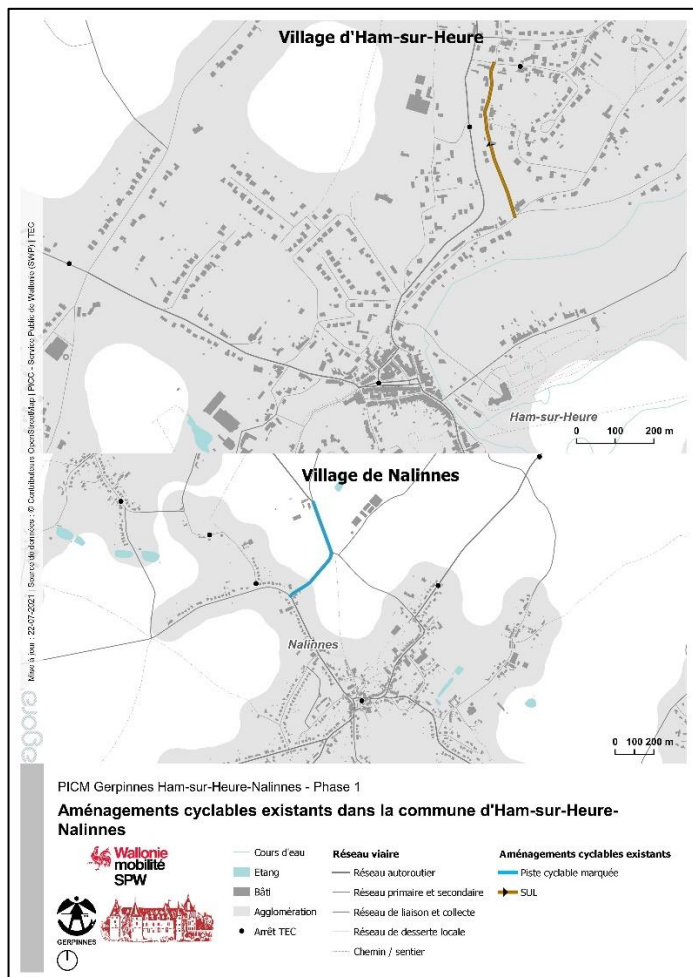


Figure 9 : Réseau vélo existant Phase 1 – source : Agora

Avec la carte des 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, le trafic et la vitesse, la commune de Ham-sur-Heure-Nalinnes a tous les documents utiles pour prioriser ses aménagements.

À part un SUL et une piste cyclable non normalisée, il n'y a aucune infrastructure cyclable à Ham-sur-Heure.

Il y a bien un projet intercommunal le long de l'Eau d'Heure à but touristique.

Les liaisons intervillages sont difficiles sans rediriger une part de la circulation des voitures privées sur des axes plus roulants.

Ainsi, il faut faire un choix entre la rue d'Ham-sur-Heure et le chemin d'Hameau pour y faire circuler de manière privilégiée les cyclistes.

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



Ham-sur-Heure-Nalinnes

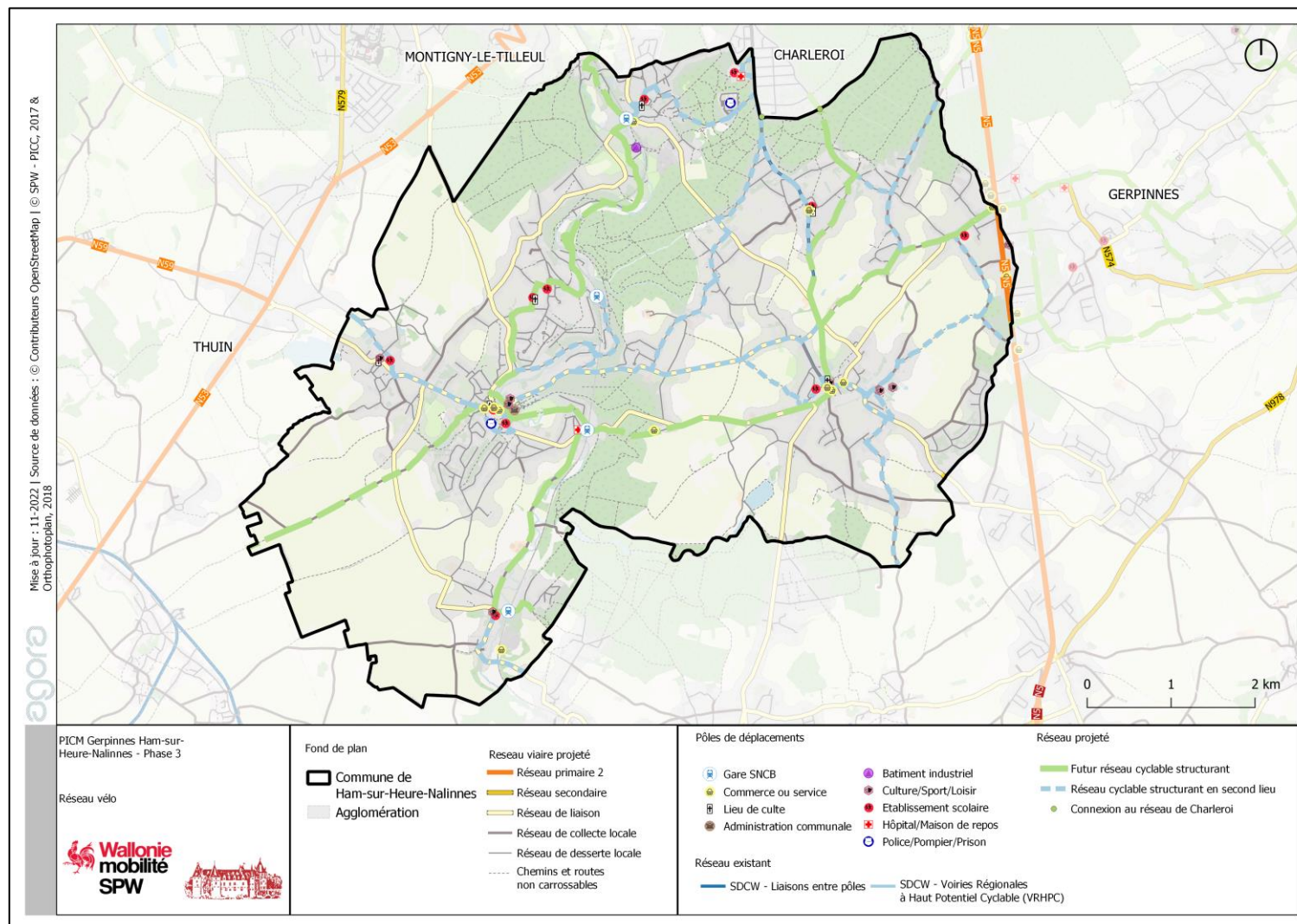


Figure 10 : Réseau cyclable projeté - source : Commune et Agora

QUELLE CONNEXION ENTRE HAM-SUR-HEURE ET NALINNES ?

Au premier abord, deux options sont possibles pour connecter les deux principales entités de la commune (tant pour les vélos que pour les voitures) :

1. Par le nord Chemin d'Outre-Heure ;
2. Par le sud Chemin d'Hameau.

Lors de l'atelier participatif dédié au vélo, il avait été conclu que la connexion via le nord était préférable. Les arguments étaient principalement de l'ordre de fortes pentes et vitesses sur l'option sud. Lors de la phase 2 et 3, nous avons rediscuté de ces deux connexions avec la Commune et le choix en faveur de la voie nord pour les vélos était plus nuancé. Après réflexion, il vaudrait peut-être mieux envisager la voie sud : le chemin d'Hameau. Tout d'abord parce que celui-ci permet de se rattacher à la gare (pôle de mobilité et futur mobipôle de la commune) et ensuite parce que la chaussée y est plus large et elle permet donc un minimum d'aménagements simples et rapides.

Sur l'option nord, la chaussée mesure entre 5,1 et 5,5m au chemin d'Outre-Heure, la vitesse autorisée y est de 50km/h en agglomération (la vitesse pratiquée y est parfois supérieure) et de 90km/h hors agglomération. Le nombre de véhicules qui l'empruntent y est également élevé (évalué sans comptage mais avec notre expérience de terrain et des différents retours de la commune et des habitants). Avec ces conditions une BCS n'est pas possible (manque de largeur), et une VCB non plus (trop de véhicules et habitants encore trop peu familiarisés avec ces aménagements cyclables potentiels).

La voie sud - chemin d'Hameau - a le même régime de vitesse mais possède des largeurs entre 6,2 et 6,8 m. Avec ces largeurs de chaussées, des aménagements rapides sont possibles à court ou moyen terme. En effet on pourrait déjà peindre deux BCS (et réduire la vitesse autorisée à 70km/h).

Toutefois, à terme, il est vivement recommandé de construire une piste bidirectionnelle en site propre entendu qu'il est difficile de faire respecter les vitesses aux automobilistes sur pareille voirie, surtout hors agglomération, le différentiel de vitesse est beaucoup trop grand.

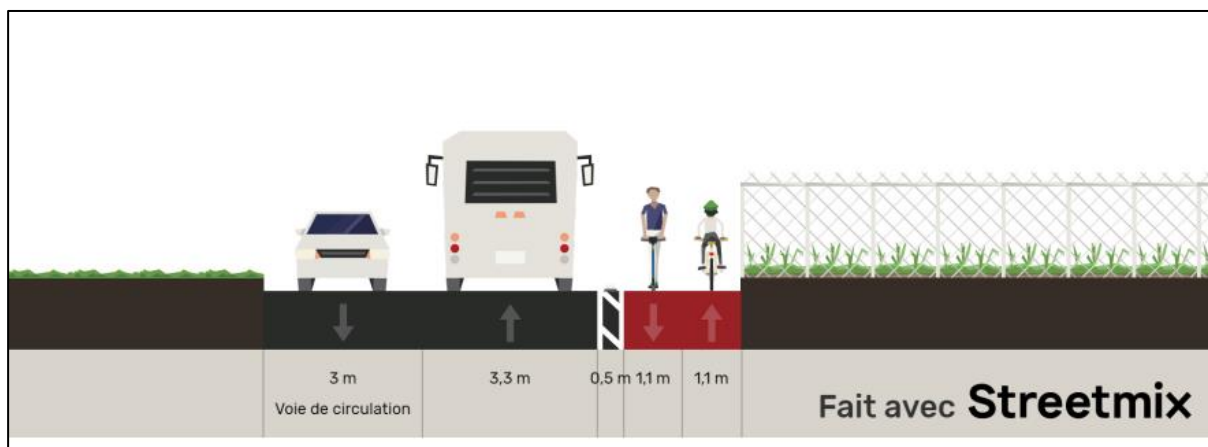


Figure 11 : coupe-type d'un gabarit de voirie avec piste bidirectionnelle - source : Streetmix

Dans les deux cas un aménagement réellement sécurisant et agréable à tous ne serait possible que grâce à un élargissement de la voirie. Ces travaux seraient dans les deux cas conséquents vu la longueur de la connexion.

D'autant plus qu'expoprier des terres agricoles dans la région devient fort difficile.

Toutefois, c'est au niveau de la traversée du bois que la piste en site propre est vraiment recommandée.

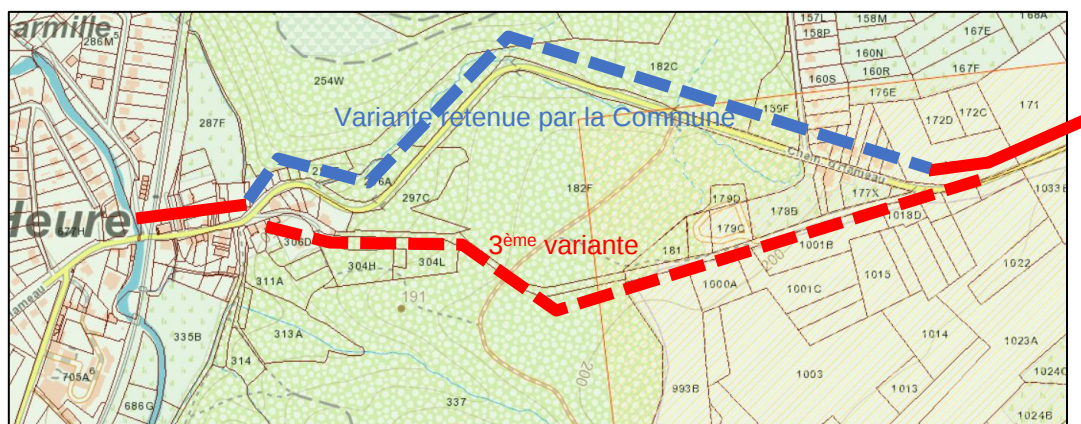


Figure 12 : variantes pour l'itinéraire cyclable HSH ⇄ Nalinnes

Lors de la Phase 3, Agora a évoqué une 3^{ème} option. Cette dernière consiste à créer une piste cyclable en site propre ou un chemin réservé au travers du bois qui relie le chemin d'Hameau entre les maisons des n° 140 - 156 et la voirie qui mène au Recyparc – chemin N°3 à l'Atlas de 1841.



Figure 13 : vue satellite de l'itinéraire cyclable envisagé

Arrivé sur le plateau, on reprend une piste cyclable en site propre le long de la voirie (expropriation d'une bande de 2m20 de large sur 480 m de long). Les coûts des travaux d'aménagement seraient potentiellement plus onéreux que ceux le long de la voirie dans la montée à travers le bois. Arrivé à l'entrée de Nalinnes, en agglomération, le cycliste se retrouve en circulation mixte.

Cette 3^{ème} option a été abandonnée après discussion avec le comité technique. Les raisons principales étaient le coût, la pente et l'éclairage.

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 et les budgets communaux disponibles.

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



Ham-sur-Heure-Nalinnes

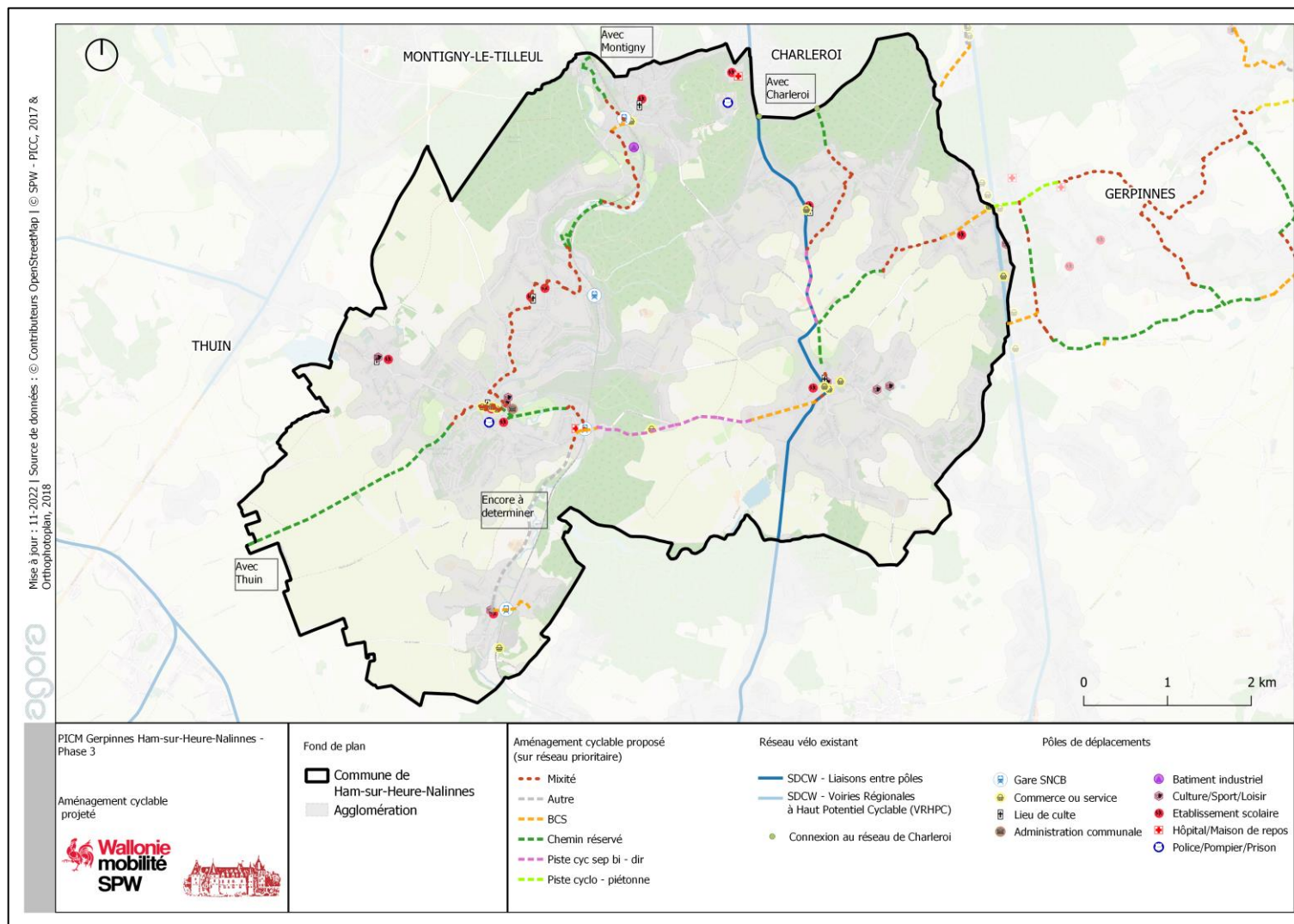


Figure 14 : Aménagement du réseau - source : Agora

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 travail.

Liaison	Rue(s) concernée(s)	Longueur (m)	Aménagement proposé	Priorité	Vitesse	Vitesse proposée	Remarques	Piéton structurant	Largeur chaussée (m)
Montigny-Le-Tilleul - Jamioulx - Beignée	chemin centre sportif	700	Chemin réservé	MT				x	
	rue d'Andrémont (parallèle chemin fer)	350	Mixité	CT		30	Stationnement pour gare. Bien délimiter le stationnement et qq logos vélos.	x	4,4 - 6,3
	rue d'Andrémont	200	BCS	CT	50	50		x	6,1 - 6,3
	Par-delà l'eau - Laury	1400	Mixité	MT	50	50	Juste quelques logos pour rappeler que des vélos peuvent passer. Assurer un revêtement sans nid de poules	x	3 - 4,7
	Sentier épuration	800	Chemin réservé	MT			Chemin à aménager pour cyclistes. 2 options possible près de la station (voir carte)	x	
	Chem. Des Chalets	200	Mixité	MT	50	30		x	4 - 4,5
	rue Amérique	300	Mixité	CT	50	50 ou 30 ?	Vérifier état route et forcer le stationnement à quitter la chaussée lorsque c'est possible	x	4,3 - 5,2
Beignée - Ham-sur-Heure	rue du point d'arrêt	450	Mixité	CT	50	50 ou 30 ?	Forte pente. Forcer le stationnement à quitter la chaussée et quelques logos vélo	v	5,2 - 5,9
	rue de Jamioulx (50m) - richard Carlier - de l'Eglise	500	Mixité	CT	30	30	30 à étendre toute rue église	v	5,2 - 5,3
	rue saint pierre	250	Mixité	CT	50	50	Logos vélos	x	
	ch. des saules - rue de la Praie	1100	Mixité	CT	50	30	2 Sens unique vers le nord. Mettre tout en excepté circulation locale et quelques logos vélos	x	
	La Cowarte	250	Mixité	CT		30	Excepté circulation locale	x	2,7 -3,3 selon le PICC



Ham-sur-Heure-Nalinnes

Liaison	Rue(s) concernée(s)	Longueur (m)	Aménagement proposé	Priorité	Vitesse	Vitesse proposée	Remarques	Piéton structurant	Largeur chaussée (m)
Ham-sur-Heure - Thuin	Centre HsH (froide - école - calvaire - Marbaix)	350	Mixité	CT	50	30	Rue des écoles déjà à 30. Mettre Tout à 30.	v	Moins de 6
	Terre crama aggro	450	Mixité	CT	50	50	Logos vélos	x	4,2 - 4,7
	Terre crama hors aggro	2700	Chemin réservé	MT	90	70	À voir avec commune de Thuin	x	3,5 - 4,5
Ham-sur-Heure - Cour-Sur-Heure	Chemin administratif	800	Chemin réservé	CT			Projet PIWACY	x	
	All de la Charmille	300	Mixité	CT		30		x	3,9 - 5,1
	ch. d'Hameau	100	BCS	CT	50		BCS ou Logos vélos	x	6,2
	rue de Gomerée aggro	150	Mixité	CT	50		Logos vélos	x	5,2
	rue de Gomerée hors aggro	1100	Mixité (ou VCB)	CT	90	70	Déjà panneaux 70 sur place ? Sous réserve trafic et vitesse pratiquée voiture une VCB pourrait être envisagée	x	4,9 selon le PICC. Plutôt 5,5m en réalité.
	rue de Gomerée	1150	Mixité (ou VCB)	CT	90	70	Déjà panneaux 70 sur place ? Sous réserve trafic et vitesse pratiquée voiture une VCB pourrait être envisagée	x	6
	rue de la Station	400	BCS	CT	50			x	6,2 - 6,5
Ham-sur-Heure - Nalinnes-sur-Heure (gare) - Nalinnes	rue-chemin d'Hameau (agglo)	150 à HsH + 800 à Nalinnes	BCS	MT	50	50	La rue du Hameau à Nalinnes à des trottoirs insuffisants (discontinus et graviers), une piste cyclo-piétonne dans chaque sens permettrait à LT d'accomplir les objectifs vélos et piétons. Et un rétrécissement de la chaussée permet aussi de diminuer les vitesses en entrée d'agglo.	v	6,3 - 6,7
	chemin d'Hameau (hors aggro)	2000	BCS	MT	90	70	Une BCS n'est habituellement pas assez sécurisante cependant pour différentes raisons précisées dans le PCM elles peuvent être proposées à CT (et pour les cyclistes qui l'utilisaient déjà) avant de trouver une solution plus pérenne à MT (PCM ou PCS)	x	6,4 - 7,4

Liaison	Rue(s) concernée(s)	Longueur (m)	Aménagement proposé	Priorité	Vitesse	Vitesse proposée	Remarques	Piét on stru ctur ant	Largeur chaussée (m)
	rue Dufour	150	Mixité	MT	50	30	Deux logos en début et fin de rue peuvent être utiles	v	5,6 - 5,8
Nalinnes - Haies - Charleroi	rue des Fossés	100	Mixité	CT	50	30		x	3,1 - 4,1
	chemin nord rue des Fossés (chapelle)	500	Chemin réservé	CT				x	
	rue de Marcinelle	900	Piste cyclable bi-dir	CT	90	70	Il existe une sorte de piste cyclable séparée. C'est un bon début mais elle est trop étroite pour permettre un croisement sécurisé. Des plots à certains endroits clés et tous les x mètres permettraient de sécuriser d'avantages les cyclistes (et éventuellement alors de garder la vitesse à 90). La distance entre Haie et Nalinnes est trop grande que pour considérer que ce tronçon serait aussi utilisé par les piétons et donc une piste cyclo-piétonne.	x	5,6 - 5,8
	rue Nicolas Monnom et fin rue des Haies	1150 (1000 + 150)	Mixité	CT	50	50	Quelques logos vélo et ralentisseurs dans ligne droite. Sanctionner voitures stationnées (à moitié) sur chaussée.	x	5,2 - 5,9
	rue du Noir Chien	450	Mixité	CT	50	50	Quelques logos vélo et ralentisseurs dans ligne droite. Sanctionner voitures stationnées (à moitié) sur chaussée. Une VCB pourrait être envisagée après une étude plus approfondie.	x	5,8 - 6
	chemin vers Charleroi	500	Chemin réservé	CT					5,8 - 6
Nalinnes - Bultia	rue des Fossés	voir supra						x	
	chemin nord rue des Fossés (chapelle)	voir supra						x	
	chemin du Grain-Noir	1000	Chemin réservé	CT	90	70	Route en bon état. A réservé aux agriculteurs et vélos. Détour de seulement 700m (1min)	x	3,2 - 3,6
	rue de Châtelet	300	Mixité	CT	50	50	Quelques logos vélos	x	5,6 - 6,3
	rue Housseroule	550	Mixité	CT	90	70	Logos vélos	x	3,8 - 4,1

Liaison	Rue(s) concernée(s)	Longueur (m)	Aménagement proposé	Priorité	Vitesse	Vitesse proposée	Remarques	Piét on stru ctur ant	Largeur chaussée (m)
	rue d'Acoz	650	BCS/trottoir cyclo-piéton	CT	50 et 30	50 et 30	Étendre un peu la zone 30 de l'école et gérer le stationnement. Le trottoir devrait être amélioré coté Bultia, ce qui nécessitera peut-être d'enlever les quelques places (moins de 10) de stationnement sur chaussée (un parking est disponible devant l'église).	v	6,6 - 7,2
Connexion rond-point Ma campagne ⁵	rue de Châtelet (agglo)	700		CT	50	50	V85 environ 48km/h (Telraam). Environ 3500 véhicules par jour (2sens). Peu d'options à part les logos vélos	x	5,7
	rue de Châtelet (hors agglo)	550		MT	90	70	Pour 2 PCM nécessite d'élargir pour atteindre environ 7,5m: une étude devra étudier si cela est possible avec les arbres. Une PCS bi-dir de 2m est aussi possible (coté habitation).	x	4,5 selon le PICC, plutôt 5,8 en vrai

Outre le réseau structurant, le cycliste peut évidemment emprunter toute voirie communale (sauf si interdiction précise).

⁵ Pas réseau prioritaire d'après atelier mais quand même retenu à Gerpinnes (et BHNS) donc il faut réfléchir à une connexion

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 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 et des peintures doivent être budgétisés.

SOURCES À CONSULTER

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

Fiches Sécurorhèque avec lien pour celles existantes en date du 21/02/2023

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



Références CEMATHEQUE :

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

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)	https://www.awsr.be/archives/publications/
-------------------	--	---

FICHE ACTION 03 : SIGNALISATION RÉSEAU PIÉTON ET CYCLABLE

CONTEXTE ET OBJECTIFS

La signalétique directionnelle dont Ham-sur-Heure-Nalinnes dispose à l'heure actuelle est principalement destinée à orienter les automobilistes et elle ne prend pas en considération les autres modes de transport.

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 02 : réseau cyclable structurant

Fiche 01 : réseau piéton structurant

Fiche 04 : stationnement

TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ

Court terme
- de 5 ans

Moyen terme
5 à 10 ans

ACTEURS

Commune de Ham-sur-Heure-Nalinnes

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

IMPACTS

- | | |
|---|---|
| + | <ul style="list-style-type: none"> • Promotion de la mobilité alternative • Sécurisation des modes actifs |
| - | <ul style="list-style-type: none"> • 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 Ham-sur-Heure-Nalinnes, les pôles majeurs sont localisés dans le centre de Ham-sur-Heure, de Nalinnes 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 rue Saint Martin et le Cowarte à Ham-sur-Heure
- Poches de parking aux anciens dépôts communaux de Nalinnes
- Pôle multimodal de la gare de Ham-sur-Heure
- Maison Communale ;
- Centre commercial du Bultia ;
- Autres centres de village dans une moindre mesure.

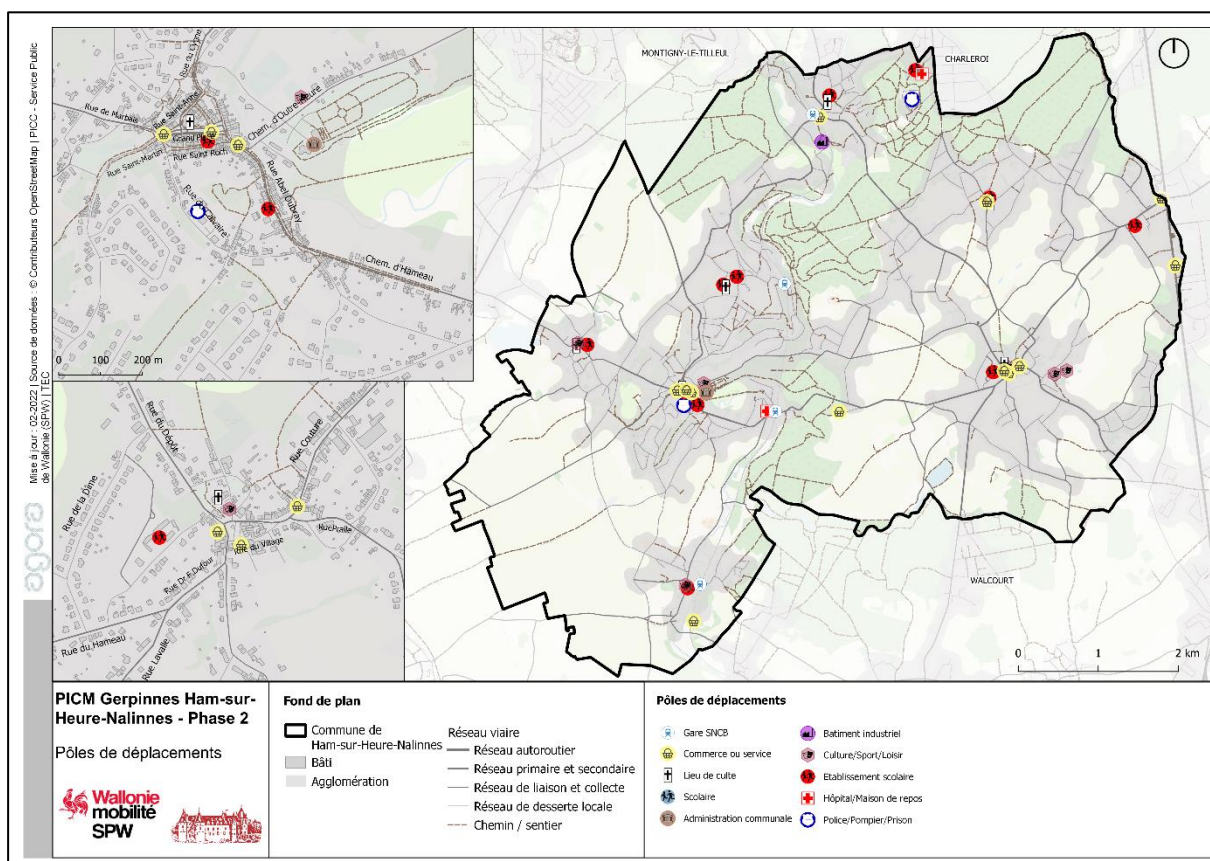


Figure 15 : Extrait PiCM - phase 1 actualisée - source : Agora

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 longues durées 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 :

- Le type de panneau à installer ;
- L'emplacement du panneau ;
- 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.

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 placés de manière à être visibles pour les usagers qu'ils concernent.



Figure 16 : Signaux de direction pour les itinéraires conseillés à des catégories déterminées d'utilisateurs - source : code de la route

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 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.

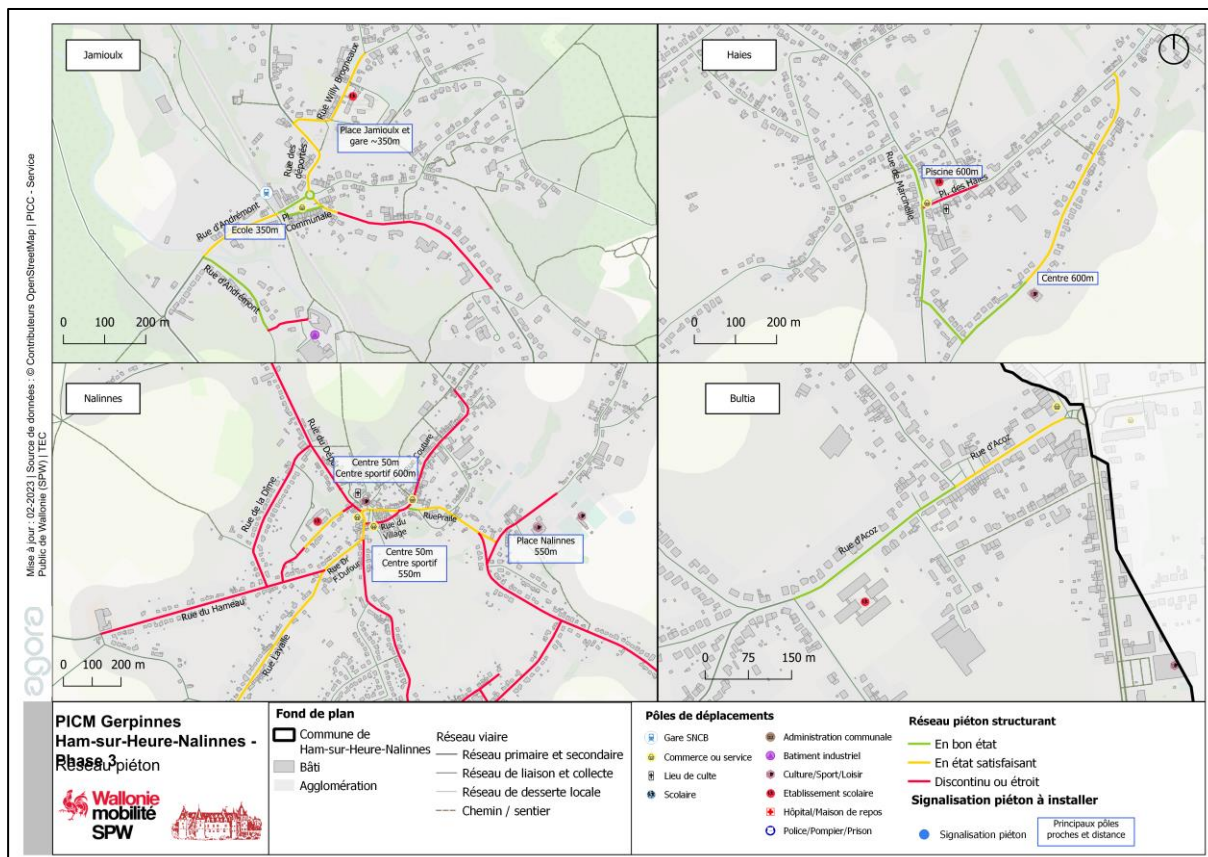




Figure 17 : Panneaux pour la signalisation cyclable en Wallonie - panneau complet (gauche) et simplifié (droite) - source : La signalisation cyclable en Wallonie

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES EN AMÉNAGEMENT OU DISPOSITION COMMUNALE

Une carte reprend, pour les principaux noyaux d'habitat où l'on invite les gens à marcher, les emplacements et indications à signaler au moyen de panneaux directionnels adaptés à l'usager.



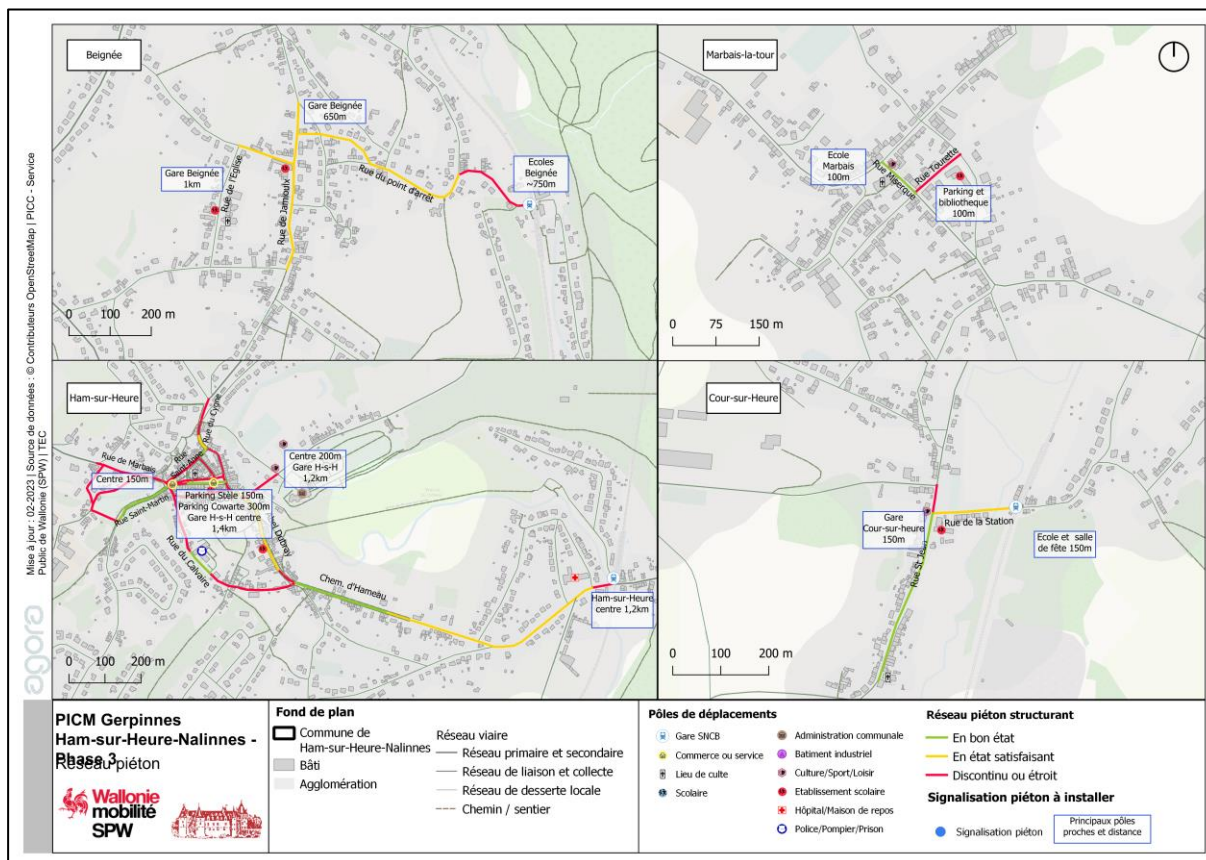


Figure 18 : Emplacement des panneaux de signalisation piétonne à concevoir - source : Agora

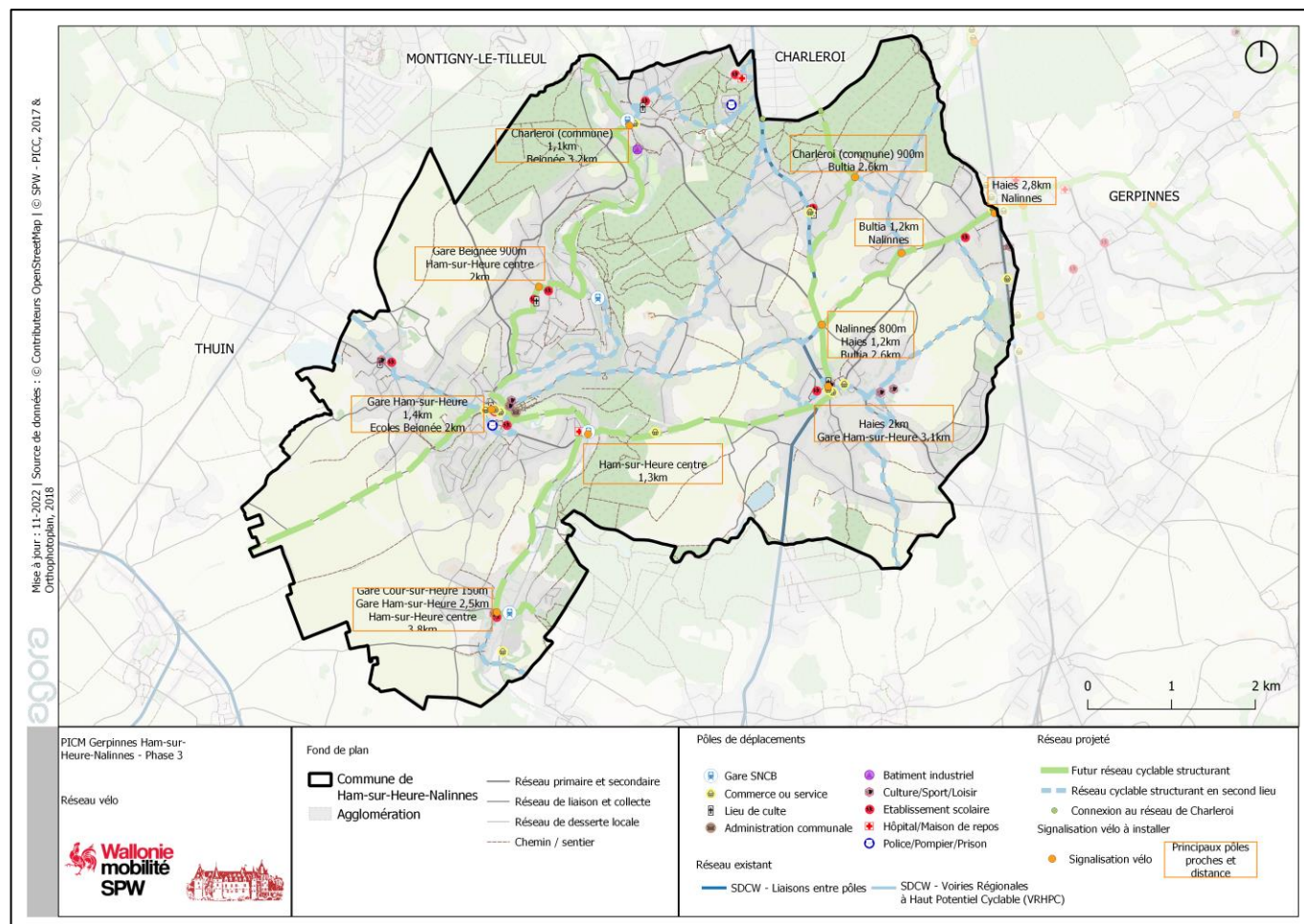


Figure 19 : Signalisation cycliste à concevoir - source : Agora

DES ACTIONS CONCRÈTES À METTRE EN PLACE

Ce n'est que quand les 2 réseaux piéton et vélo seront réalisés, que l'on peut 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 2 parkings situés au centre de Ham-s-Heure : Saint-Martin et la Cowarte et qui doivent motiver les visiteurs à s'y rendre même pour de courtes visites. Cela permettra de libérer les trottoirs et apaiser l'espace public sur la Grand-Place.



La commune peut aussi envisager une signalétique personnalisée à l'aide d'un designer en mobilier urbain.

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

Motiver les gens à marcher au quotidien, c'est soigner les derniers 100 mètres à effectuer entre la voiture et le lieu de déplacement. Dès lors, soigner les cheminements piétons et les agrémenter d'une signalétique avenante n'en fera qu'augmenter le plaisir de marcher.

Certaines villes l'ont bien compris en ayant opté pour des supports personnalisés et intégrés 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 Komoot, Routeyou, 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

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

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 aux gares SNCB et aux 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 de rappeler qu'il y a déjà beaucoup d'infrastructures de stationnement vélo situées aux bons endroits, mais qu'elles sont souvent vides, preuve que la pratique du vélo se fait à titre de loisir et pas au quotidien

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 09 : sensibilisation à la mobilité alternative
Fiche 15 : service mobilité et information au citoyen

TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ



ACTEURS

Commune de Ham-sur-Heure-Nalinnes
Région wallonne
Gracq et Pro Vélo
Commerçants et entreprises
IGRETEC

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

- | | |
|-----------------|--|
| <p>+</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Promotion du vélo • Territoire cyclable |
| <p>-</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Détérioration et vandalisme |

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

Le nombre de cyclistes varie en fonction de la qualité des infrastructures mises 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 VAE 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.

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. A Ham-sur-Heure - Nalinnes, les pôles générateurs de déplacements identifiés font essentiellement partie des catégories suivantes :

- Écoles ;
- Administrations ;
- Commerces ;
- Arrêts TEC ;
- Centre sportif et scout de Nalinnes.

La localisation du stationnement vélo doit répondre à certains 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 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 box fermé pour vélo.



Figure 20: 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.



Figure 21 : exemple de stationnement en arceaux couverts

	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
 ++ élevé
 +++ très élevé

⌚ courte durée (≤4h)
 ⌚⌚ durée variable
 ⌚⌚⌚ longue durée (≥4h)

Figure 22 : Tableau reprenant les options envisageables lors de la 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 23 : Modèle de box vélo sécurisé connecté - source : Google

Dans certaines situations, notamment où les systèmes de surveillance et de contrôle social ne sont pas réalisables, les casiers à vélos peuvent constituer une solution alternative aux arceaux. Pour l'aménagement des aires de stationnement vélo aux arrêts de bus, les TEC offrent un subside conséquent⁶

Le futur Mobipôle de la gare de Ham-s-Heure prévoira deux types de stationnement : des arceaux couverts pour les temps de stationnement < 4h et box sécurisé pour les vélos électriques ou autres. Un système d'accès électronique avec la carte magnétique de l'abonnement TEC ou SNCB est à l'étude.

⁶ Guide bonnes pratiques TEC Online pp 94 à 102

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES EN AMÉNAGEMENT OU DISPOSITION COMMUNALE

Le diagnostic a relevé quelques efforts consentis par la Commune, des commerçants, ... Cependant, tous ces racks étaient vides lors de nos visites entendu que les cyclistes rencontrés n'étaient pas des cyclistes au quotidien mais de loisirs et que les racks proposés par le privé 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
Beignée – École communale	0	2-4	public	À placer dans l'enceinte de l'école
Beignée – École Saint-Louis	0	2-4	public	À placer dans l'enceinte de l'école
Bultia - École communale	0	2-4	public	À placer dans l'enceinte de l'école
Cour-sur-heure - École communale	0	2-4	public	À placer dans l'enceinte de l'école
Jamioux – École communale	0	2-4	public	À placer dans l'enceinte de l'école
Jamioux – Les Bruyères	0	2-4	public	À placer dans l'enceinte de l'école
Haies – École communale	0	2-4	public	À placer dans l'enceinte de l'école
Ham-sur-Heure – École primaire	0	2-4	public	À placer dans l'enceinte de l'école
Nalinnes - École communale	0	2-4	public	À placer dans l'enceinte de l'école
Marbaix-la-Tour - École communale	0	2-4	public	À placer dans l'enceinte de l'école

Établissement public	Places existantes	Places projetées	Domaine	Remarques
Haies – Salle Foyer des Haies	0	2-4	public	En fonction de la fréquentation
Ham-sur-Heure – Administration communale	4	4-8	public	En fonction de la fréquentation
Nalinnes – Bibliothèque communale	0	2-4	public	En fonction de la fréquentation

Activité sportive	Places existantes	Places projetées	Domaine	Remarques
Bultia - Centre sportif Bertransart	0	8	public	Couvert de préférence
Bultia – Terrain de tennis Crocus	0	1-2	public	Couvert de préférence
Haies - Centre aquatique	0	2-4	privé	Couvert de préférence
Ham-sur-Heure – Terrain de Rugby	0	8	public	Couvert de préférence
Ham-sur-Heure – Terrain de Tennis	0	2-4	public	Couvert de préférence
Jamioux - Terrain de foot	?	8	public	Couvert de préférence
Jamioux - Terrain de tennis	0	2-4	public	Couvert de préférence
Marbaix - Terrain de foot	0	4	public	Couvert de préférence
Nalinnes – Centre sportif	0	8 couverts	public	Couvert de préférence

Grands et moyens commerces	Places existantes	Places projetées	Domaine	Remarques
Bultia – 0 magasins équipés	0	20	privé	En fonction du taux de remplissage - à disperser
Autres commerces	0	1-2	privé	A équiper en fonction des opportunités d'utilisation
Nalinnes – Étang (six chemins, Chêneau, etc.)	0	2-4	privé	A équiper en fonction des opportunités d'utilisation

Espace public	Places existantes	Places projetées	Domaine	Remarques
Ham-sur-Heure – Parc communal	0	2-4	public	A équiper en fonction des opportunités d'utilisation
Autres (parcs, cimetières, églises, etc.)	0	2-4	public	

DES ACTIONS CONCRÈTES À METTRE EN PLACE

La commune a déjà disposé beaucoup d'arceaux aux arrêts de bus. Ils sont généralement vides entendu que les cyclistes de Ham-sur-Heure-Nalinnes sont le plus souvent des cyclistes de loisirs et non pas des cyclistes au quotidien.



Figure 24 : Arceaux inoccupés - source : Agora

- ➔ Dresser un inventaire et ajouter des racks à vélo aux arrêts TEC, si nécessaire avec les dispositifs proposés dans le guide pratique des TEC et subventionnés.
- ➔ Bien les disposer pour qu'ils soient visibles et utilisables.

Toutefois il faut analyser au cas par cas :

Nom de l'arrêt	Abris voyageurs	Abris vélo : arceaux
TEC Bultia - rue d'Acoz	Existant	3 arceaux existants
TEC Cour-sur-Heure - Place	Existant	3 arceaux existants
TEC Haie - Place des Haies	À placer	0 arceaux existants
TEC HsH - Grand-place	Existant	8 arceaux existants
TEC Jamioulx - Place	Existant	2 arceaux existants
TEC Marbaix - Pl de L'Église	Existant	3 arceaux existants
TEC Nalinnes - Centre	À placer	1 arceau existant
TEC Nalinnes - Place du village	À placer	8 arceaux à placer
TEC Nalinnes - Ferrée	Existant	3 arceaux à placer
Gare de Beignée	A placer	3 arceaux non couverts existants
Gare de Cour-sur-Heure	A placer	3 arceaux couverts à placer
Gare de Jamioulx	Existant	5 arceaux non couverts existants
Gare Ham-sur-Heure	Existant	6 arceaux couverts existants

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

Le dispositif de stationnement est lui-même un support de sensibilisation. Toutefois il est conseillé de ne pas placer de trop grandes quantités à la fois au début pour ne pas susciter des critiques de dépenses inutiles au vu de leurs occupations réelles. D'autre part un réseau à usage au quotidien doit contenir des infrastructures de stationnement.

Privilégier les pôles d'attraction les mieux adaptés :

- gares ferroviaires,
- arrêts bus,
- hall omnisport,
- commerces équitables ou bio,
- et bien évidemment les écoles dans le cadre des actions menées au niveau de la sensibilisation à la mobilité scolaire.

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.

SOURCES À CONSULTER

Code de la route : signalisation

Références SECUROTHEQUE :

Séurothèque 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 et SDC.

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 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 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

Court terme
- de 5 ans

Moyen terme
5 à 10 ans

ACTEURS

Commune de Ham-sur-Heure-Nalinnes
TEC
PMCM Charleroi Métropole
SPW: PIMACI – PICC
OCBM
SPW-AOT

FINANCEMENT

TEC
SPW – Pole multimodal- S

ESTIMATION BUDGÉTAIRE

/

INDICATEURS DE RÉSULTAT⁷

- 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.

⁷ 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

LE CHEMIN DE FER

Avec les 4 haltes le long de la ligne 132 vers Charleroi sur son territoire, Ham-sur-Heure-Nalinnes présente une part modale Transport en Commun non négligeable.

Complémentairement aux mesures que prennent Infrabel et la SNCB, il faudrait maintenir ces 4 haltes en y développant des services connexes : parking de dissuasion, équipements de stationnement pour vélo, cheminement piéton sécurisé, arrêts de bus conformes pour maintenir la demande.



Figure 25 : Equipement actuel de la halte de Ham-sur-Heure – source : Agora

LE RÉSEAU DE BUS

Le TEC développe un réseau de type urbain sur le territoire de Ham-sur-Heure-Nalinnes.

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

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

Toutefois, la future ligne BHNS le long de la N5 va restructurer le réseau des lignes ordinaires. Une étude a été effectuée par l'AOT au 1^{er} septembre 2021.

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES EN AMÉNAGEMENT OU DISPOSITION COMMUNALE

LE CHEMIN DE FER

Bénéficiant de 4 haltes ferroviaires sur le territoire de Ham-sur-Heure-Nalinnes, la Commune peut profiter de cette infrastructure pour motiver ses habitants à utiliser les TC au risque que certaines ne soient fermées faute de rentabilité.

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 vélo sécurisé...

LE RÉSEAU DE BUS

Relier le territoire de la commune au futur BHNS

- À pied

Une partie de la population habitant les quartiers situés le long de la N5 (Bertransart, Bultia, Les Haies, etc.) pourront s'y rendre à pied :

- Les quartiers autour de Ma campagne, qui sont situés sur la commune de Gerpinnes.
- Le quartier rue de la Ferrée, aussi sur le territoire de Gerpinnes.
- Enfin, le quartier du Bultia dans la version allongée du BHNS.

A pied, en l'état actuel des choses, le BHNS semble peu utile pour les habitants d'Ham-sur-Heure-Nalinnes.

- À vélo

Les habitants de Loverval pourront se rendre globalement au BHNS à vélo.

Le quartier des Flaches et le quartier Bertransart seront aussi connectés au BHNS grâce à la piste cyclable bidirectionnelle prévue entre le Bultia et Ma Campagne (coté vers Charleroi).

Cependant la densité d'habitant est faible au Bultia côté Ham-sur-Heure – Nalinnes et presque nulle coté Bertransart. Dans la version maximaliste du BHNS, qui n'est pour l'instant plus à l'ordre du jour, les usagers potentiels pourraient aller directement à l'arrêt Bultia.

Globalement donc, que ce soit dans la version Ma campagne ou la version Bultia du BHNS, il n'est raisonnablement accessible à vélo que pour les habitants Nalinnes Haies et Nalinnes (en 15-20min).

La piste se trouvant à l'opposé de la N5 côté est dans le sens vers Charleroi, les habitants d'Ham-sur-Heure – Nalinnes seront pénalisés car devront traverser la N5 (au rond-point du Bultia) pour s'y rendre. Vu la circulation sur ce rond-point les cyclistes non expérimentés devront probablement descendre de leur vélo. Le giratoire ne dispose en effet d'aucun équipement cyclable. Sauf pour les cyclistes les plus expérimentés qui pourraient circuler dans l'anneau avec les voitures, le passage par les traversées piétonnes s'impose, et celui-ci n'est pas sans risques, car les traversées comportent 2 bandes de

circulation sur les chaussées d'entrée et de sortie de la N5, une configuration connue pour être accidentogène.

L'idée de mettre en œuvre une passerelle a donc toute sa signification !

Un trajet plus direct (que de passer par le Bultia et la future piste le long de la N5) serait de passer par la rue de Chatelet et la rue de la Ferrée. Cependant cette route n'a pas été définie (par les ateliers participatifs notamment) comme prioritaire pour les vélos. C'est principalement sa dangerosité qui l'a écartée de cette fonction. Sa dangerosité qui est due aux autres utilisateurs motorisés de voirie. Des aménagements conséquents devront être faits pour que les cyclistes osent se risquer sur ce tronçon.

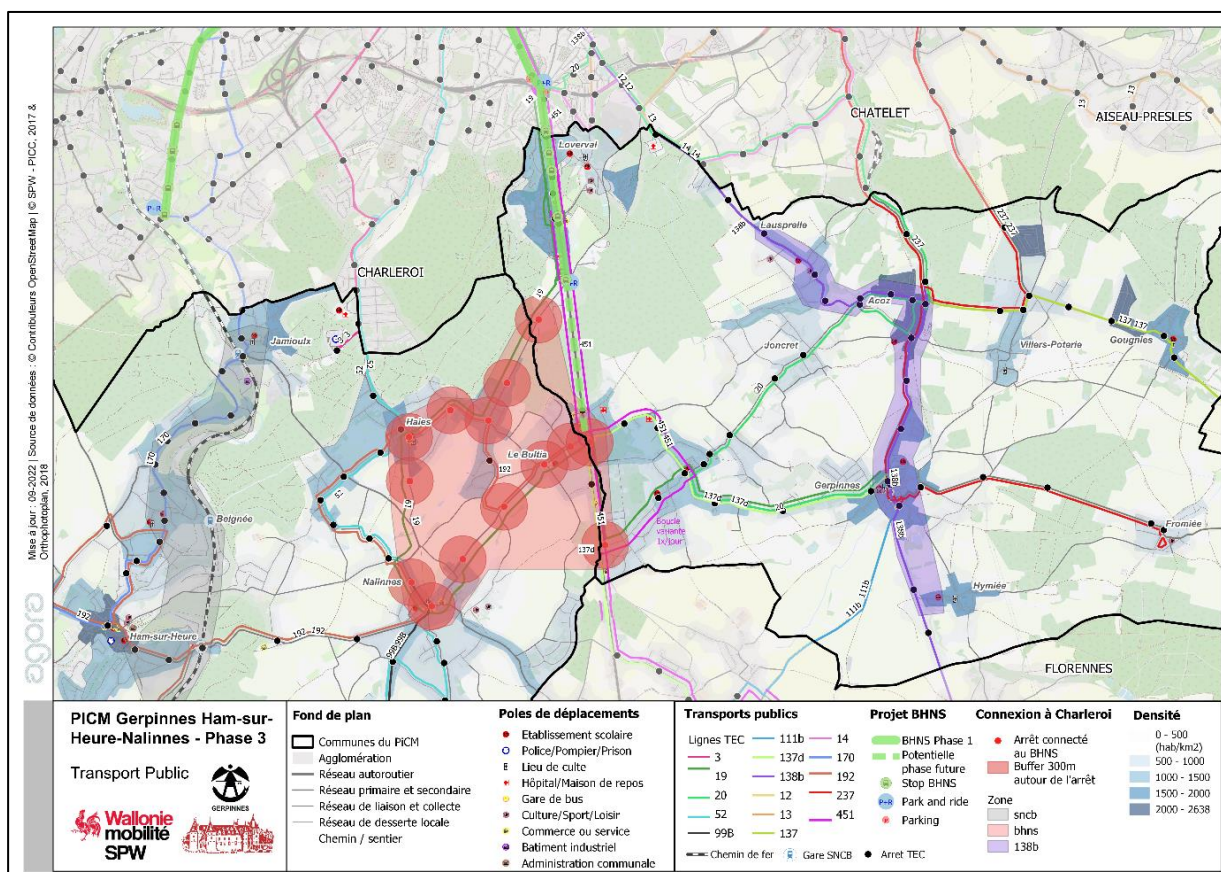


Figure 26 : carte de la desserte en transport public

- En bus

Deux lignes permettent d'arriver à l'arrêt du BHNS Ma Campagne. La 451 et la 19.

- La 451 est déjà une ligne express qui 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.
- La ligne de bus 19 a un trajet intéressant pour se connecter au BHNS, c'est celle-là que les habitants devront prendre pour rejoindre le BHNS.

Pour les habitants de Nalinnes et de Haie, il existe aussi le bus 52 qui mène directement à Charleroi. Cette ligne va faire concurrence à la combinaison bus 19 + changement au BHNS.



Fréquence

Pour 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 les correspondances.

Pour le moment la ligne 19 a environ 15-17 bus par jour (par sens), soit un par heure environ.

La ligne 52 a la même fréquence, donc pour les habitants de Haie et Nalinnes il y a un autre choix possible si le passager veut éviter un changement au terminus BHNS, au prix sans doute d'un parcours plus long en durée.

Pour pouvoir rejoindre le BHNS facilement, et rendre cette combinaison 19+BHNS compétitive, la ligne 19 doit donc augmenter sa fréquence. Ce n'est pas exclu, si son parcours entre Ma Campagne et Charleroi-centre est supprimé, et les bus ainsi libérés affectés à des passages plus fréquents, à la demi-heure ou aux 20 minutes par exemple.

Amplitude

BHNS : Entre 5h et minuit.

Bus 19 : Entre 6h et 19h30. Pas de problème d'amplitude, sauf pour des départs en soirée vers Charleroi.

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.

Quant au reste du territoire, c'est le chemin de fer qui sera plus attractif.

- En voiture

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

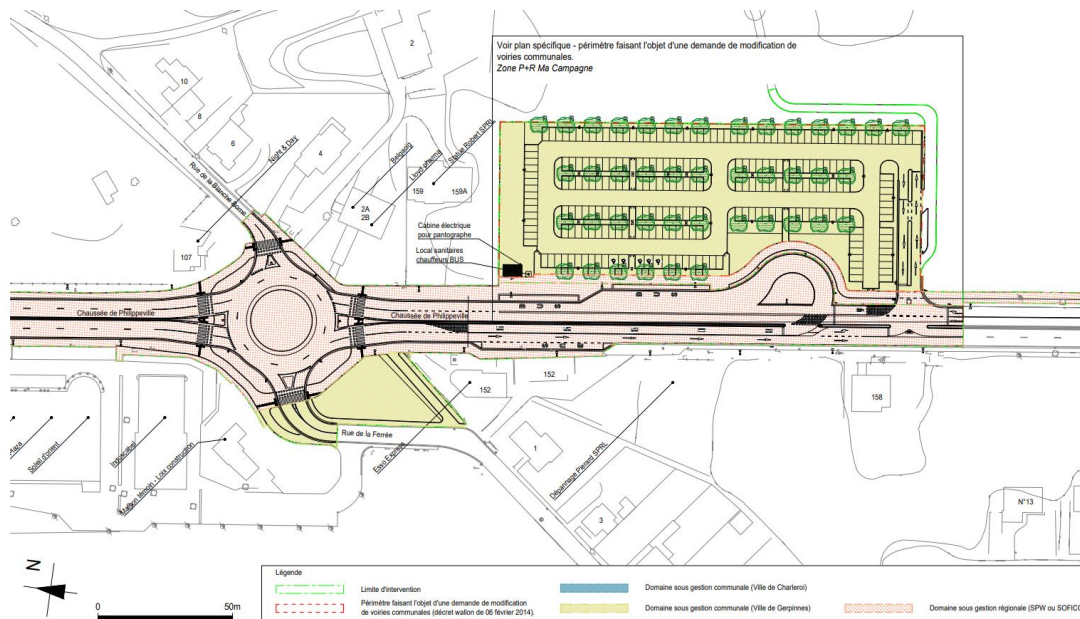


Figure 27 : Extrait plan SPW-MI 2021 - source : <https://bhnscharleroi.be/>

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 véhicules privés. Sans de telles contraintes, il n'y a aucune raison de ne pas parcourir en voiture les 6 km restants, sachant qu'arrivés au terminus du BHNS, les usagers ne sont pas encore à destination.

Pour les communes de Gerpinnes et Ham-sur-Heure – Nalinnes, le BHNS ne sera réellement attractif que si son réseau est prolongé jusqu'au moins Bultia pour ces communes et même plus au sud vers Somzée afin d'attirer les habitants venant de Florennes et Walcourt à l'utiliser.

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 intérêt⁸.

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.

⁸ La durée de trajet Somzée-R3 sur la N5 varie de 10 à 21' selon les données Be-Mobile traitées par le SPW voir annexe technique

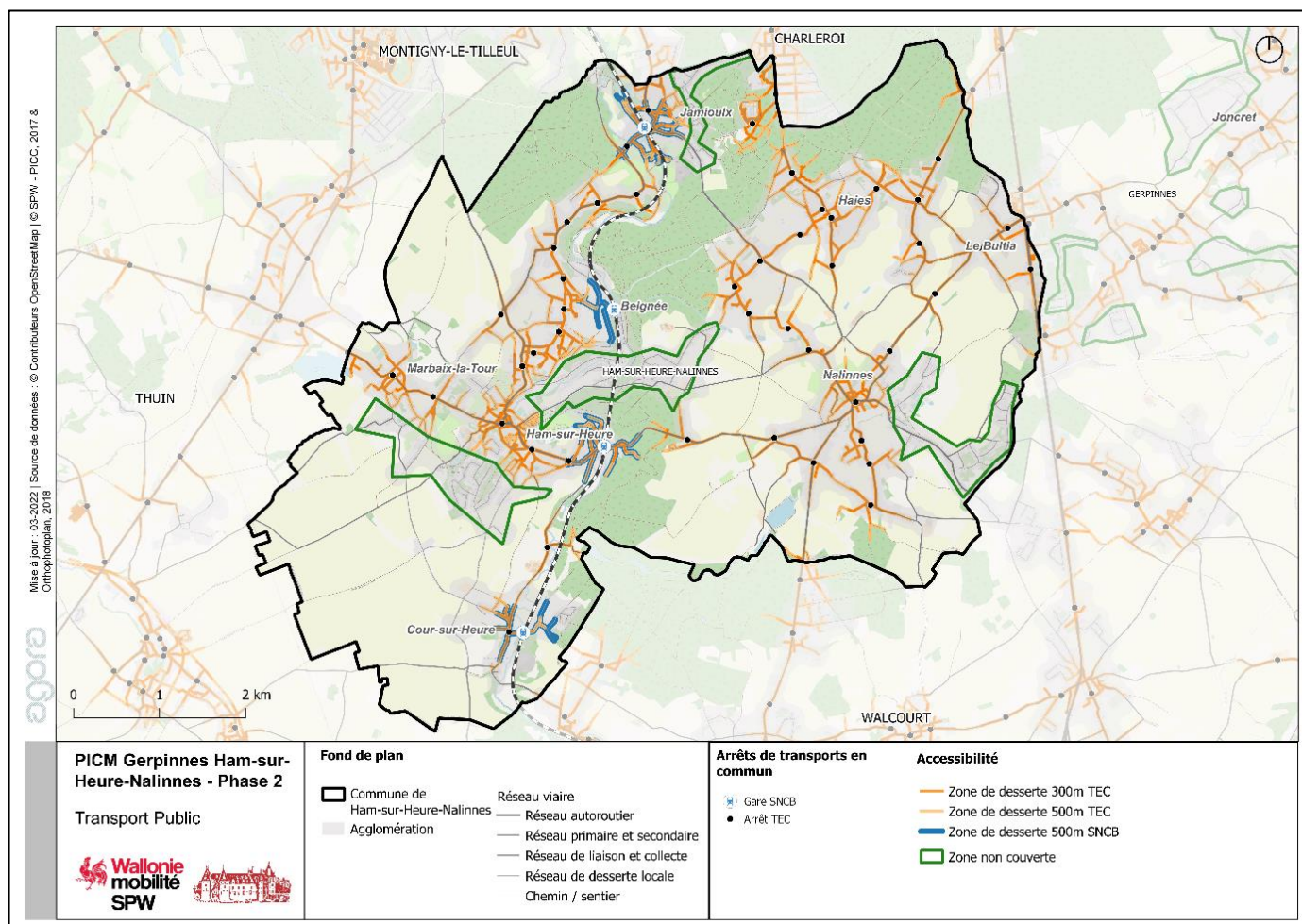


Figure 28 : Zones mal desservies par les TP - source:Agora

Il est conseillé à la Commune de HSHN d'équiper préférentiellement les arrêts de bus suivant les recommandations du guide pratique des TEC⁹ et solliciter les subsides en matière d'équipement : abris voyageurs et abris vélo.



Figure 29 : Aménagement arrêt conforme - source : Sécurothèque

⁹ Guide pratique TEC – notions reprises dans Sécurothèque

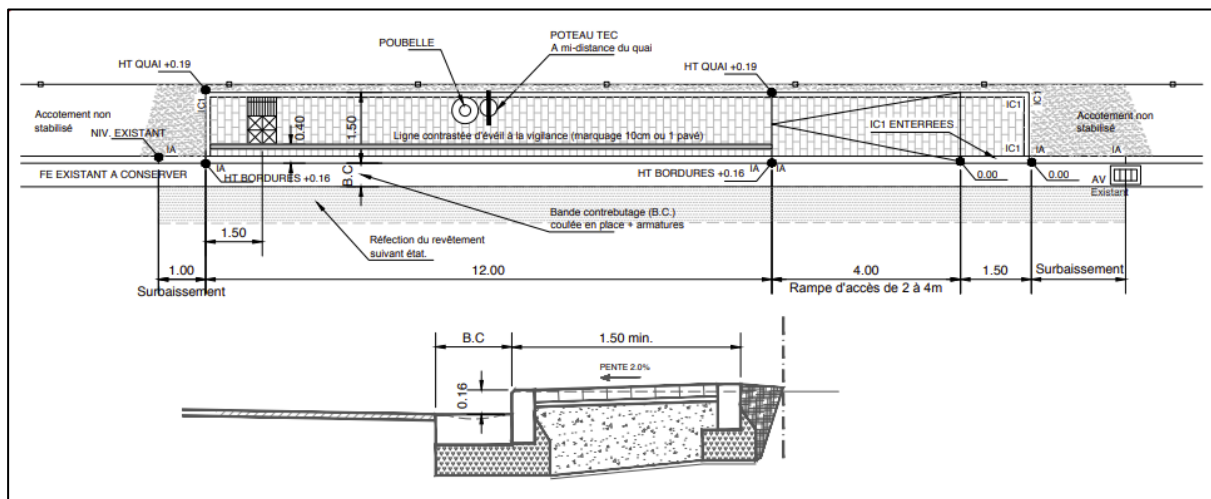


Figure 30 : Plan aménagement arrêt conforme – source : Guide bonnes pratiques TEC-2015

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

DES ACTIONS CONCRÈTES À METTRE EN PLACE

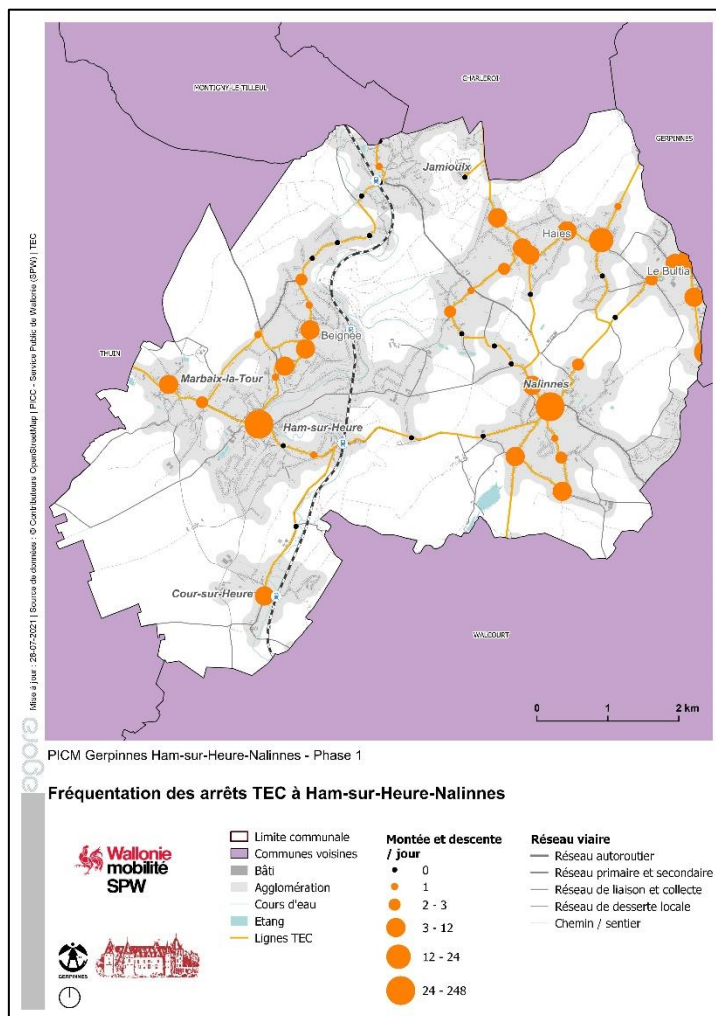


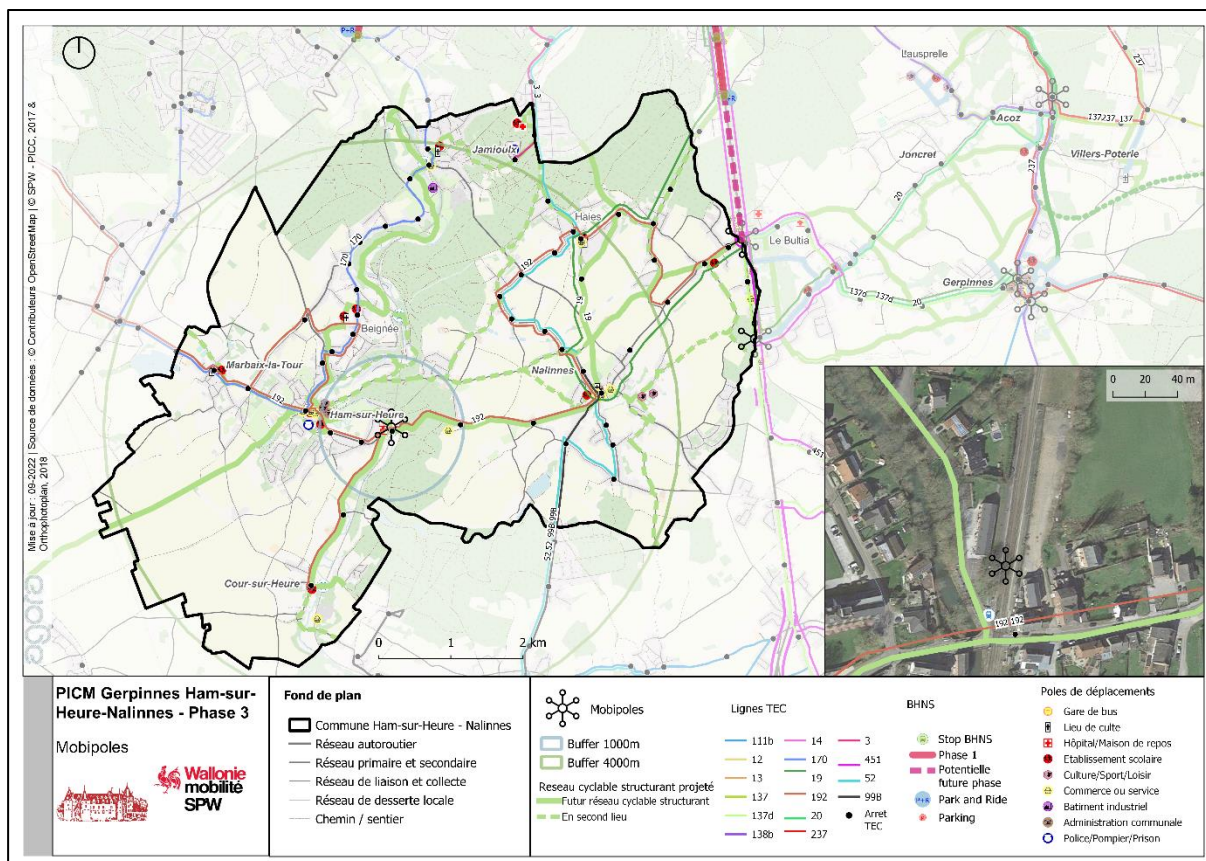
Figure 31 : Nombre de montées par arrêt - source : phase 1 PiCM Agora

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

Nom de l'arrêt	Ligne	Abris voyageurs	Abris vélo : arceaux
Arrêt TEC Grand-place HsH		Existant	8 arceaux existants
Arrêt TEC Place du village Nalinnes		À placer	8 arceaux à placer
Arrêt rue d'Acoz - Bultia		Existant	3 arceaux existants
Arrêt TEC Marbaix -rue Miserque		Existant	3 arceaux existants
Arrêt Nalinnes Ferrée		Existant	3 arceaux à placer
Gare de Ham-s-H		Existant	3 arceaux couverts existants
Gare de Beignée		Auvent à placer	3 arceaux non couverts existants
Gare de Jamioulx		Auvent à placer	5 arceaux non couverts existants
Gare de Cour sur Heure		A placer	3 arceaux couverts à placer

- La promotion des TC passe par l'aménagement de Mobipôles¹⁰ :

- Gare de Ham-sur-Heure où un budget de 170.000 € a été consenti pour aménager un Mobipôle dans le cadre du PIMACI 2022-2024.



On assurera essentiellement le cheminement piéton aux abords de la gare ; e.a. au niveau du pont



Figure 32 : Etat des trottoirs chemin d'Hameau aux abords de la gare principale - source : Agora

¹⁰ Circulaire PIMACI 2022

- b. La gare de Jamioulx est aussi pressentie comme Mobipôle essentiellement pour accueillir vélos et piétons qui se rendent dans le pôle emploi de Charleroi. Il est en de même pour les voitures dès l'instant que stationner dans Charleroi sera difficile.

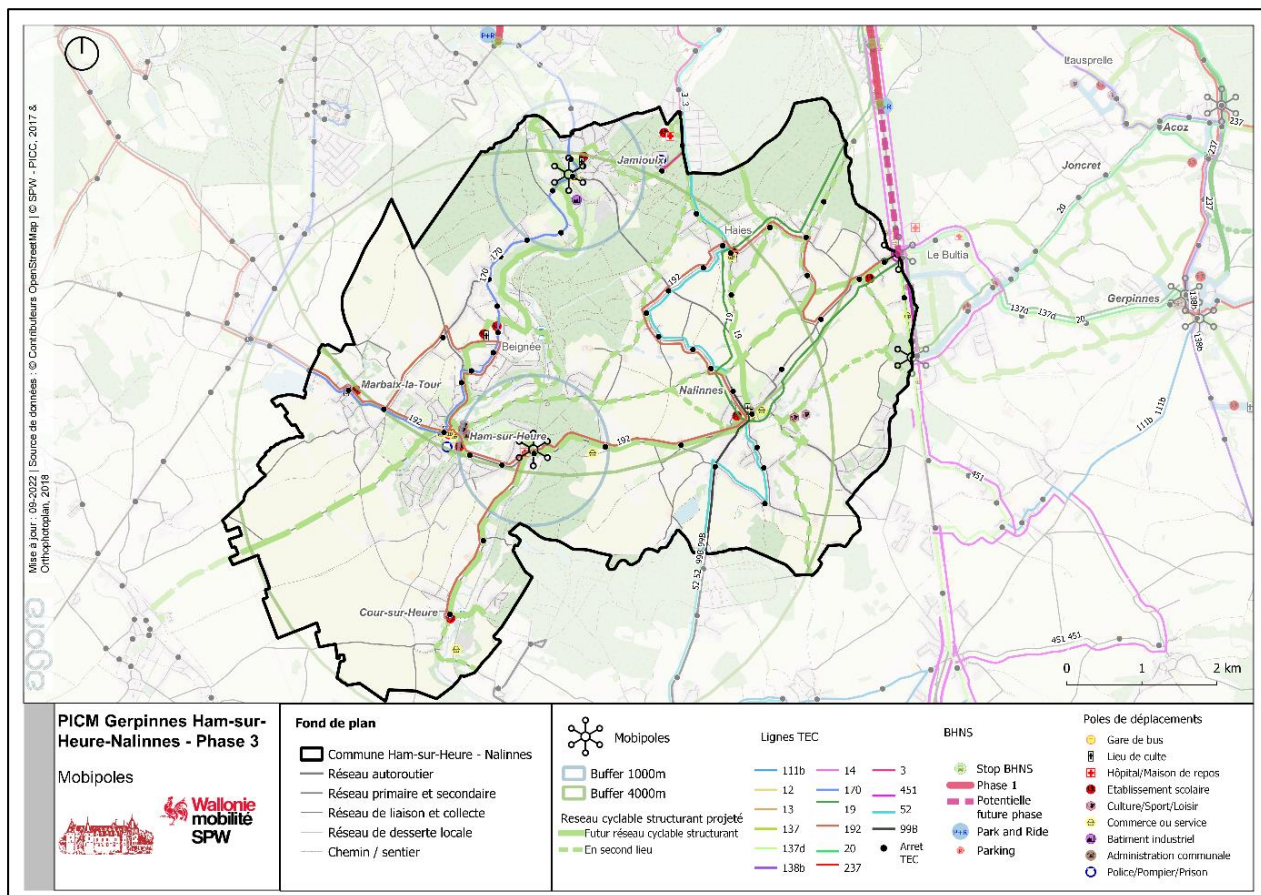


Figure 33 : Localisation des Mobipôles

- c. Les sites de Bertransart et Bultia sont traités dans la stratégie BHNS qui dépassent le délai de 10 ans au niveau des aménagements de la N5 dans la section Bultia – Somzée.
- d. L'arrêt de bus TEC de la place de Nalinnes est repositionné en fonction de sa mise en zone de rencontre et d'un sens giratoire autour de l'îlot rue du Village-rue à Canadas- rue de Gourdinne.

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

Relayer le site Internet des TEC sur le site de la Commune en reprenant les lignes de bus propres à Ham-sur-Heure-Nalinnes et assurer les mises à jour ou 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.

Professionaliser le transport à la demande locale en la 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.

En dehors des 2 noyaux d'habitat plus denses et Jamioulx, l'ensemble du territoire de Ham-sur-Heure-Nalinnes répond à ce critère entendu que le réseau TEC n'est pas suffisant pour répondre aux besoins des habitants.

Équiper les quartiers mal desservis d'un réseau cyclable pour motiver les habitants à rejoindre les lignes plus structurantes comme les lignes 451, 192 ou 19.

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 : SENSIBILISATION 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 et mise à jour, cette problématique.

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

A la demande de la Commune, les principales implantations ont fait l'objet d'une cartographie reprenant les aménagements existants et ce qui peut être encore amélioré.

On soulignera d'emblée l'effort consenti par la commune pour aménager des parkings à proximité des écoles.

ACTIONS TRANSVERSALES

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

TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ

Court terme
- de 5 ans

Moyen terme
5 à 10 ans

ACTEURS

Commune de Oupeye
Atingo
Toutes les écoles
MobilESEM

FINANCEMENT

Fond bâtiment 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

A Ham-sur-Heure, on dénombre 12 implantations scolaires d'enseignement fondamental et une implantation d'enseignement spécialisé qui n'a pas demandé de réflexion d'amélioration en matière de mobilité ; toutes les implantations sont en zone 30 permanente.

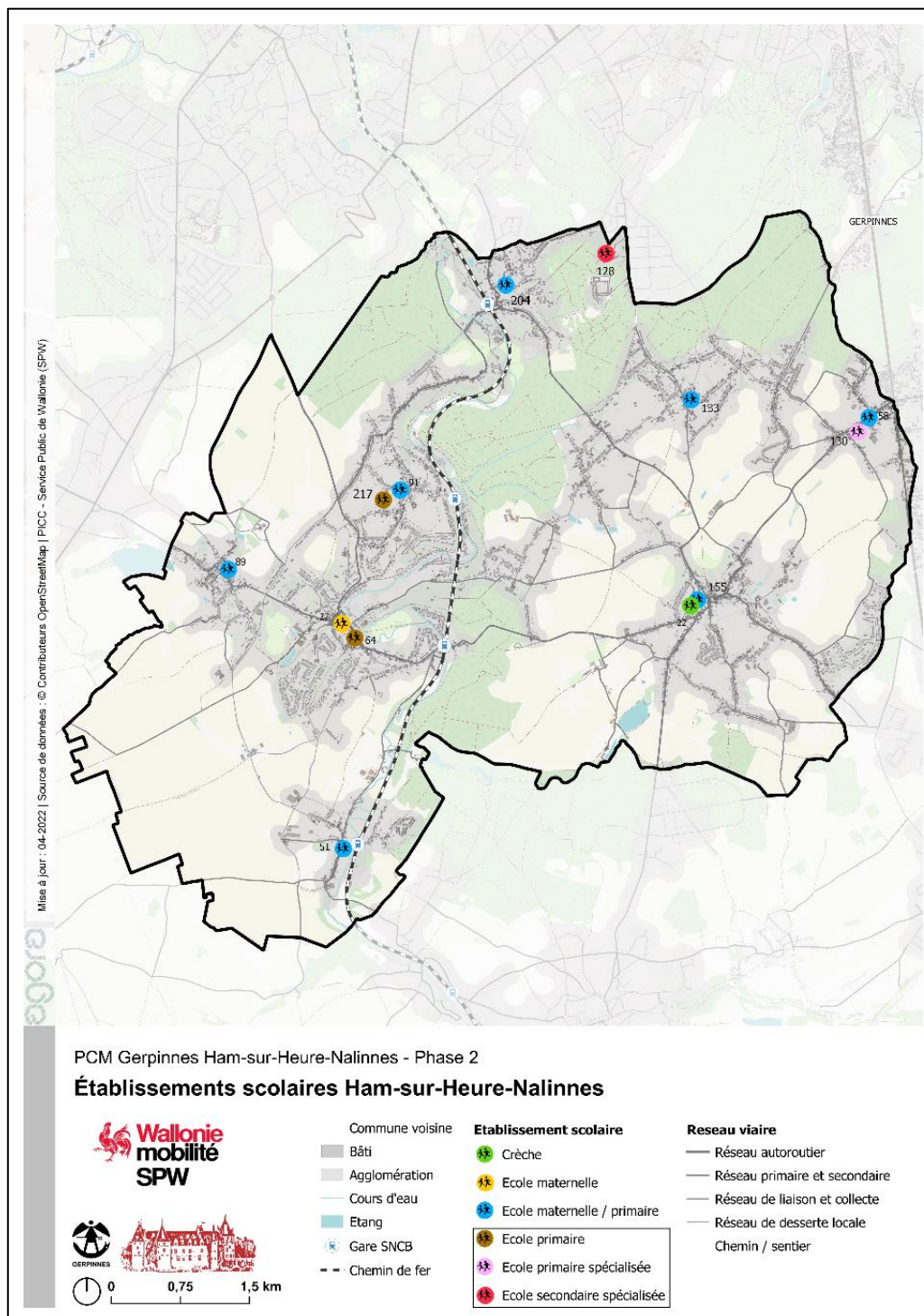


Figure 34 : Carte des implantations scolaire - source : PCCM – phase 1 Agora



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 10 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, ce 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.

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES EN AMÉNAGEMENT OU DISPOSITION COMMUNALE

Toutes les écoles bénéficient d'un parking en intérieur d'ilot relativement proche de l'entrée principale.

DES ACTIONS CONCRÈTES À METTRE EN PLACE

Chaque école a fait l'objet d'une cartographie minutieuse de la situation actuelle et les quelques améliorations utiles à mettre en place pour accroître la sécurité aux abords de toutes les implantations dans l'idée que des parents et enfants sont invités à venir à l'école à pied ou à vélo.

Le PCM a repris le potentiel trottoir et vélo pour analyser les abords avec une vue transversale.

Beignée

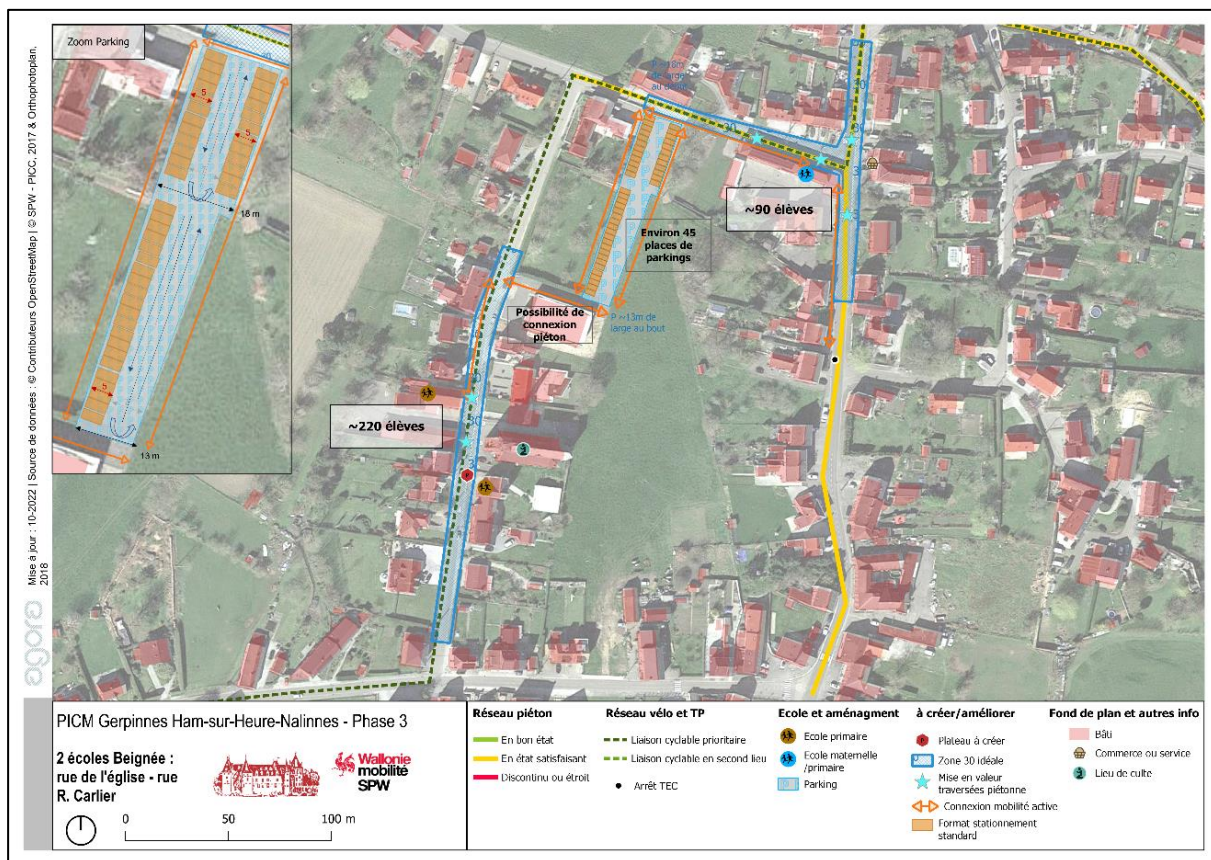


Figure 35 : Beignée équipement mobilité abords d'école – source : Agora

Deux écoles se partagent un parking commun.

Il est souhaité d'allonger la zone 30 jusqu'à l'accès piéton du parking et d'assurer au moins 1 trottoir conforme pour permettre aux enfants de rejoindre le parent stationné dans le parking.

Bien signaler l'accès piéton au parking dans la rue de l'Eglise.

Penser au marquage au sol proposé par le SPW pour la sécurité routière. La qualité d'au moins un trottoir aux normes PMR est assurée. Le réseau cyclable passe devant d'école.



Figure 36 : Sécurité abords école - marquage au sol – source : Wallonie.be

Nalinnes-centre

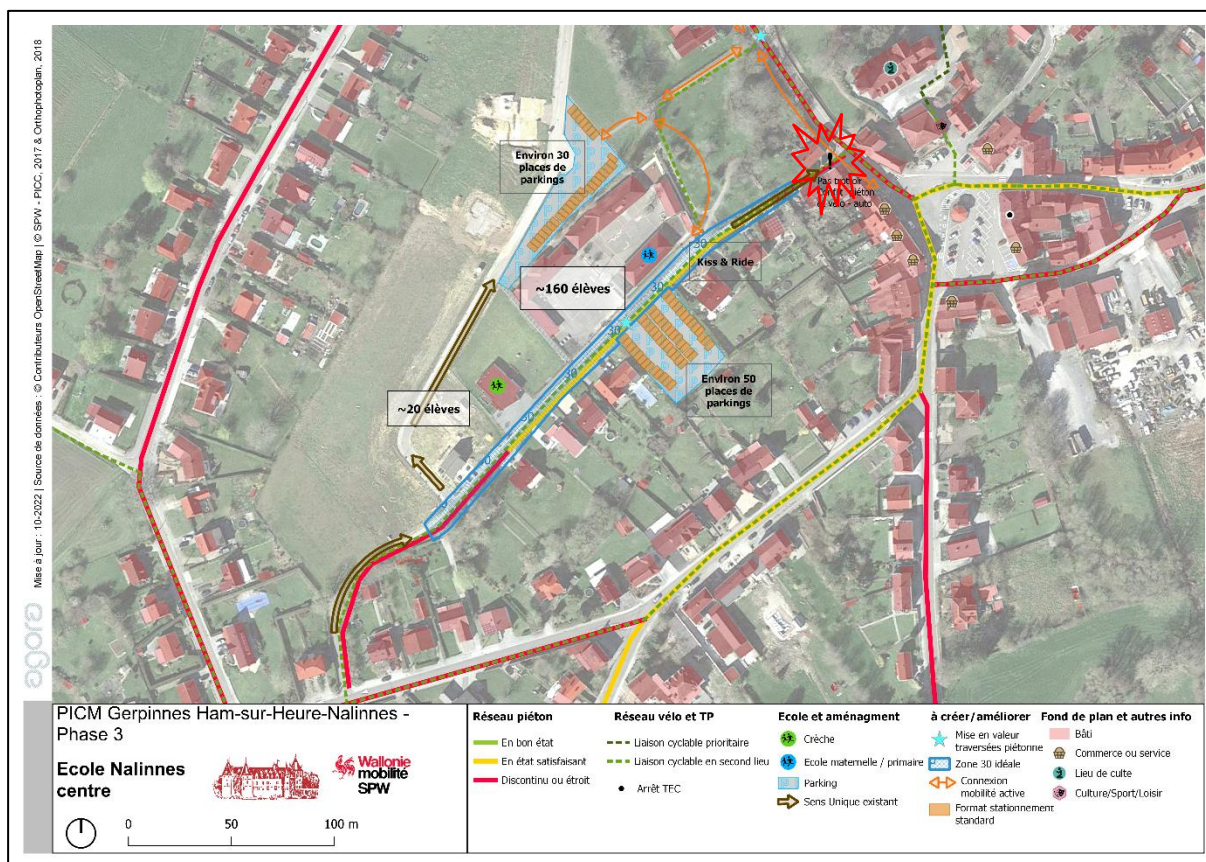


Figure 37 : Nalinnes centre équipement mobilité abords d'école – source : Agora

Déboucher par la rue des Couturelles à pied ou à vélo s'avère dangereux. L'idéal est de dévier les piétons et vélos par le petit parc en y assurant un revêtement praticable. Le stationnement le long de la rue du Dépôt peut aussi servir aux parents.

Ajouter le marquage au sol de la sécurité routière.

La qualité d'au moins un trottoir aux normes PMR est assurée. Le réseau cyclable passe devant d'école.

Ham-sur-Heure – centre

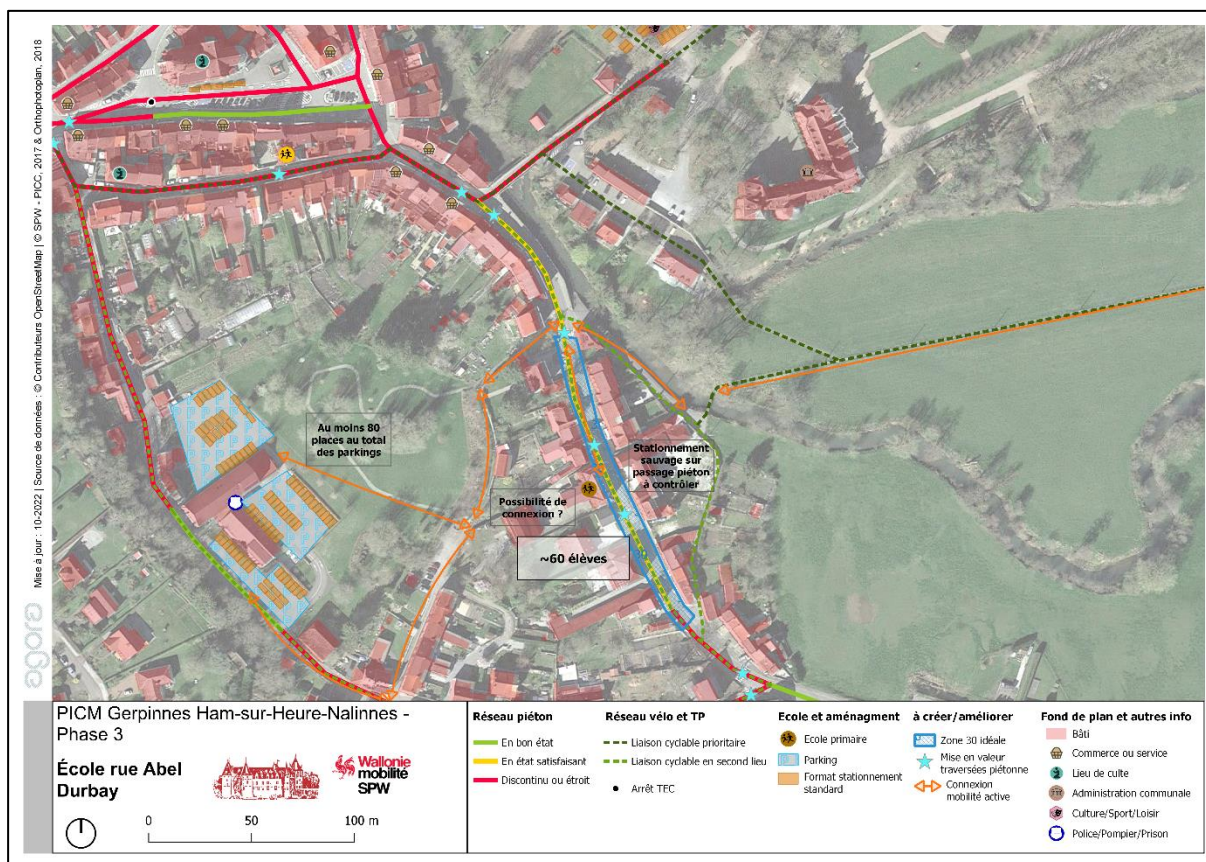


Figure 38 : Abel Dubray équipement mobilité abords d'école – source : Agora

A l'heure actuelle, les parkings de la rue du Calvaire ne sont pas à disposition des parents. Seules quelques places dans le sentier de la Poste sont disponibles.

Un accès direct à l'école est à envisager par ce sentier.

Le stationnement dans la rue Abel Dubray doit se faire sur le trottoir au vu de la largeur de la rue et il n'y a pas d'autres parkings à proximité.

Il faudrait donc y privilégier les déplacements piétons et sécuriser les trottoirs sur une plus grande longueur (série de plots existants).

Toutefois le parking du Cowarte est à 300 m de l'école. Forcer les parents à s'y rendre en interdisant tout simplement le stationnement dans la rue A. Dubray est à envisager – autoriser le parking en site privé dans les avant-cours sur les parcelles en distinguant bien l'espace privé de l'espace public.

Le marquage proposé par le SPW-Sécurité routière renforcera cette interdiction de stationnement (voir supra).

La qualité d'au moins un trottoir aux normes PMR est assurée. Le réseau cyclable passe devant d'école.

Bultia – rues des Ecoles

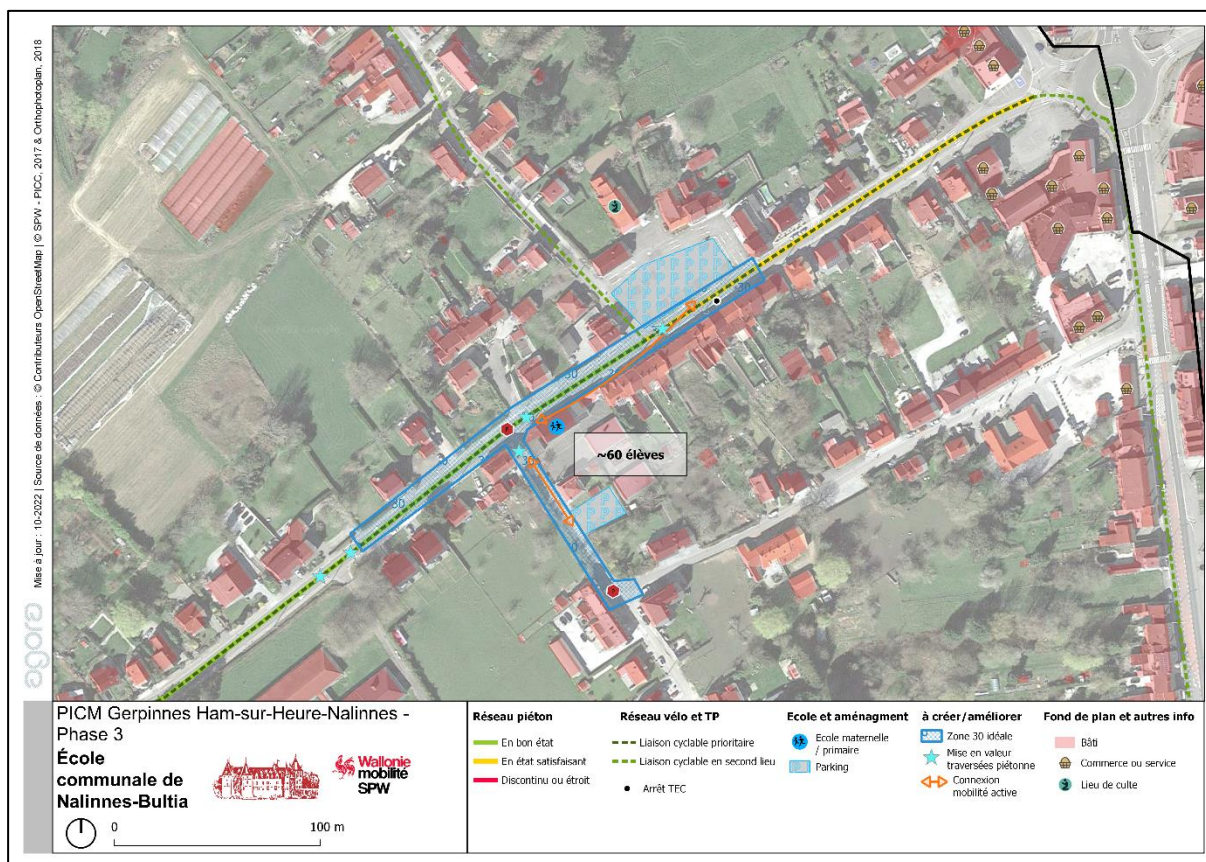


Figure 39 : Nalinnes – Bultia équipement mobilité abords d'école – source : Agora

La zone 30 est prolongée pour englober le parking de la rue d'Acoz et l'arrêt de bus. Les panneaux d'entrée et sortie de zone sont bien implantés.

Le carrefour rue d'Acoz et rue des Ecoles est aménagé en plateau pour marquer la présence potentielle d'enfants.

La qualité d'au moins un trottoir aux normes PMR est assurée. Le réseau cyclable passe devant d'école.

Cour-sur-Heure

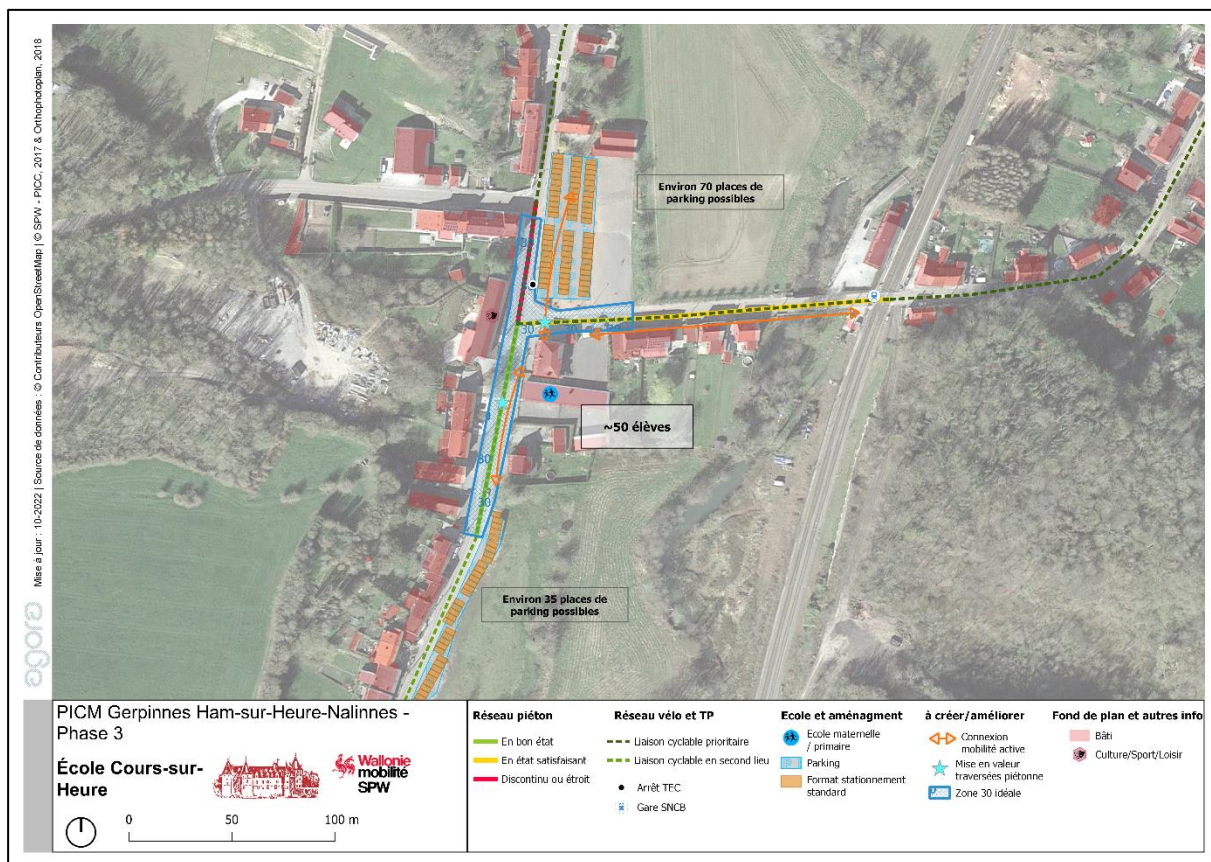


Figure 40 : Cour-sur-Heure équipement mobilité abords d'école – source : Agora

A proximité de la halte ferroviaire, on imagine bien des parents déposer leurs enfants et prendre un train pour aller travailler, laissant la voiture sur le parking.

Dès lors le parking devient un parking de délestage longue durée ; la zone 30 englobe ses entrées. Un trottoir relie la halte, le parking et l'école.

La qualité d'au moins un trottoir aux normes PMR est assurée. Le réseau cyclable passe devant d'école.

Jamioulx

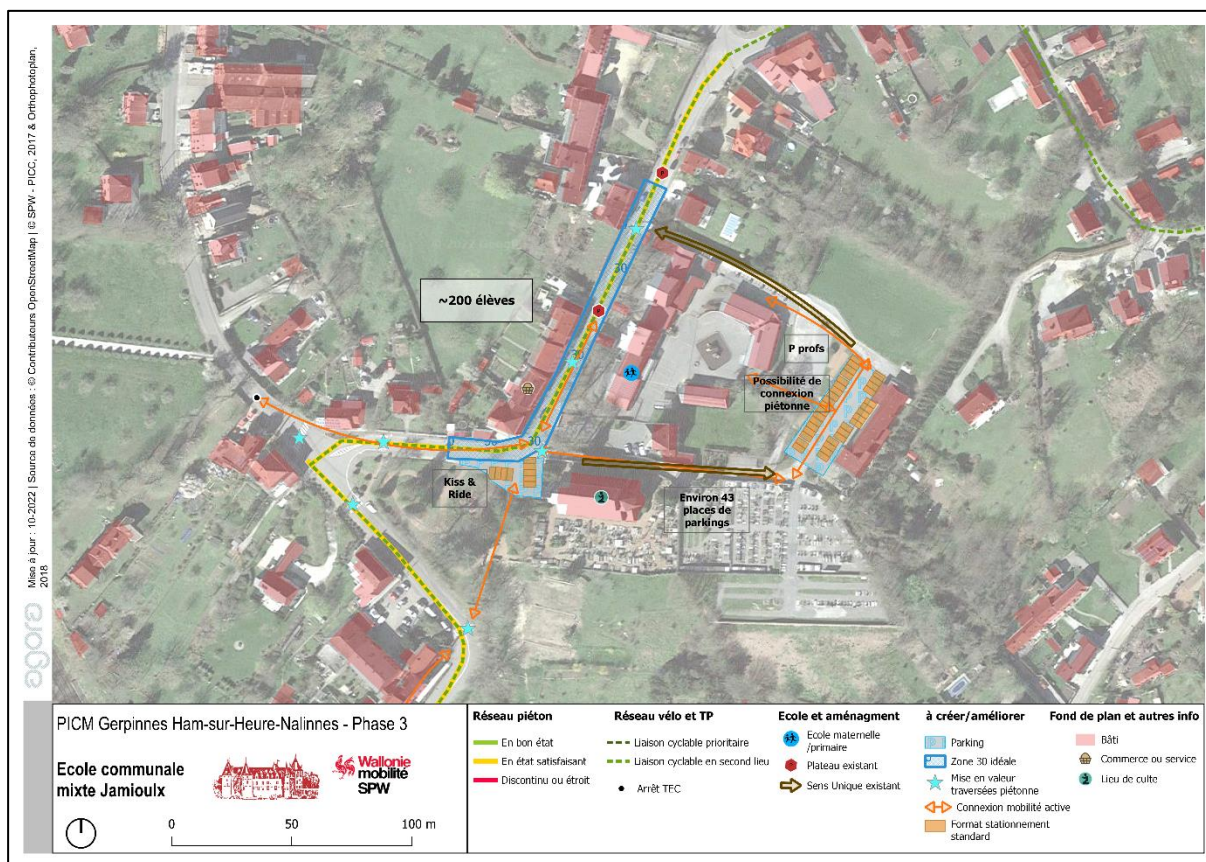


Figure 41 : Jamioulx équipement mobilité abords d'école – source : Agora

Cette implantation bénéficie de belles dispositions.

Le parking de la bibliothèque n'est pas à la disposition des parents.

Le parking face à l'église est aménagé en kiss and ride pour augmenter la rotation ; le parking situé à l'arrière est, lui, mis à la disposition des parents qui prennent plus de temps.

Le parking destiné aux professeurs leur est bien réservé.

Une liaison piétonne par l'escalier entre l'arrêt de bus et l'école peut être mieux signalée.

La qualité d'au moins un trottoir aux normes PMR est assurée. Le réseau cyclable passe devant d'école.

Marbaix la Tour

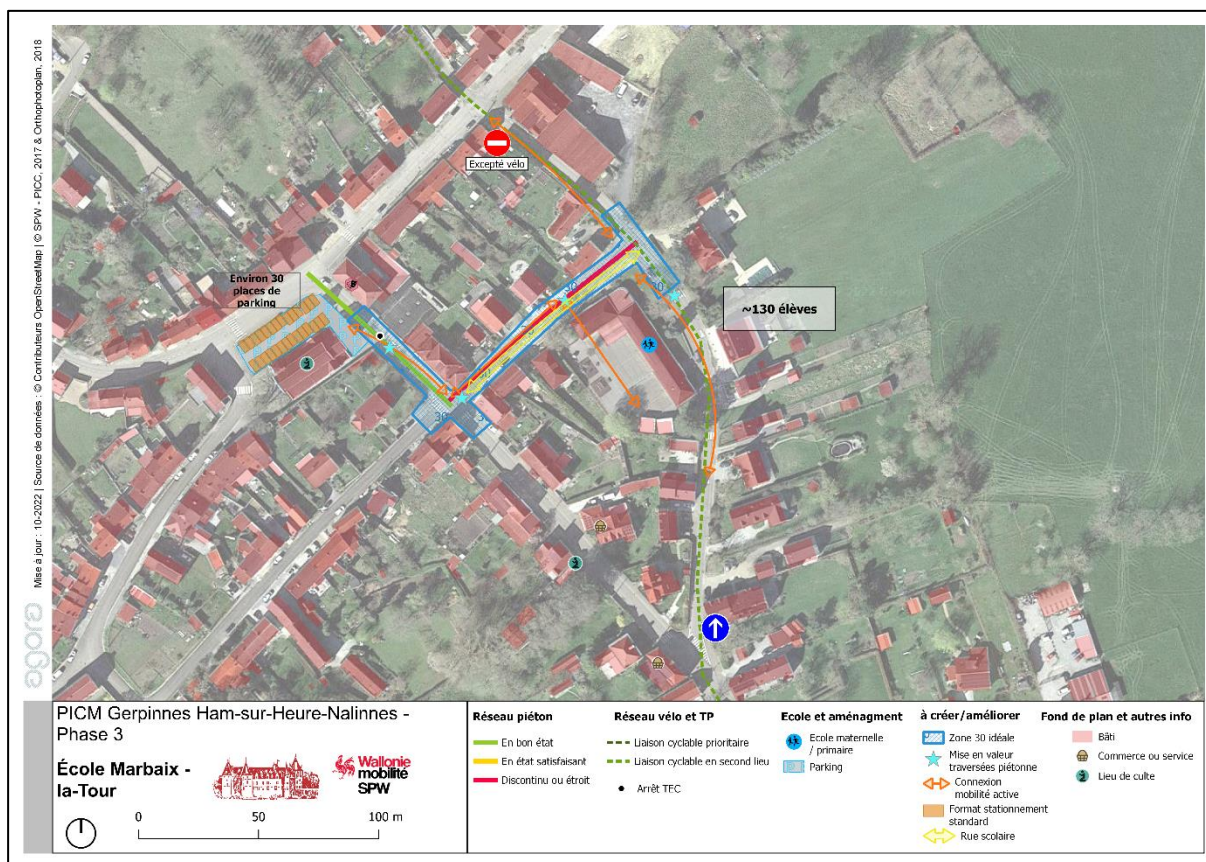


Figure 42 : Marbaix-la-Tour équipement mobilité abords d'école – source : Agora

La disposition des lieux se prête bien à l'aménagement d'une rue scolaire au niveau de la rue de la Tourette pour éviter des manœuvres entre le parking de l'église de Marbaix, l'arrêt de bus et l'école.

On accédera à vélo par la rue Gendebien qui est aménagée en SUL.

La rue scolaire est d'autant plus conseillée que les trottoirs sont inexistantes et qu'il faut marcher actuellement sur la rue. Cependant le trottoir de la rue Miserque est parfait. Les parents peuvent donc quitter leur enfant rue Miserque et les laisser en pleine autonomie aller à l'école à pied ! Le réseau cyclable passe à l'arrière d'école.

Nalinnes-Haies

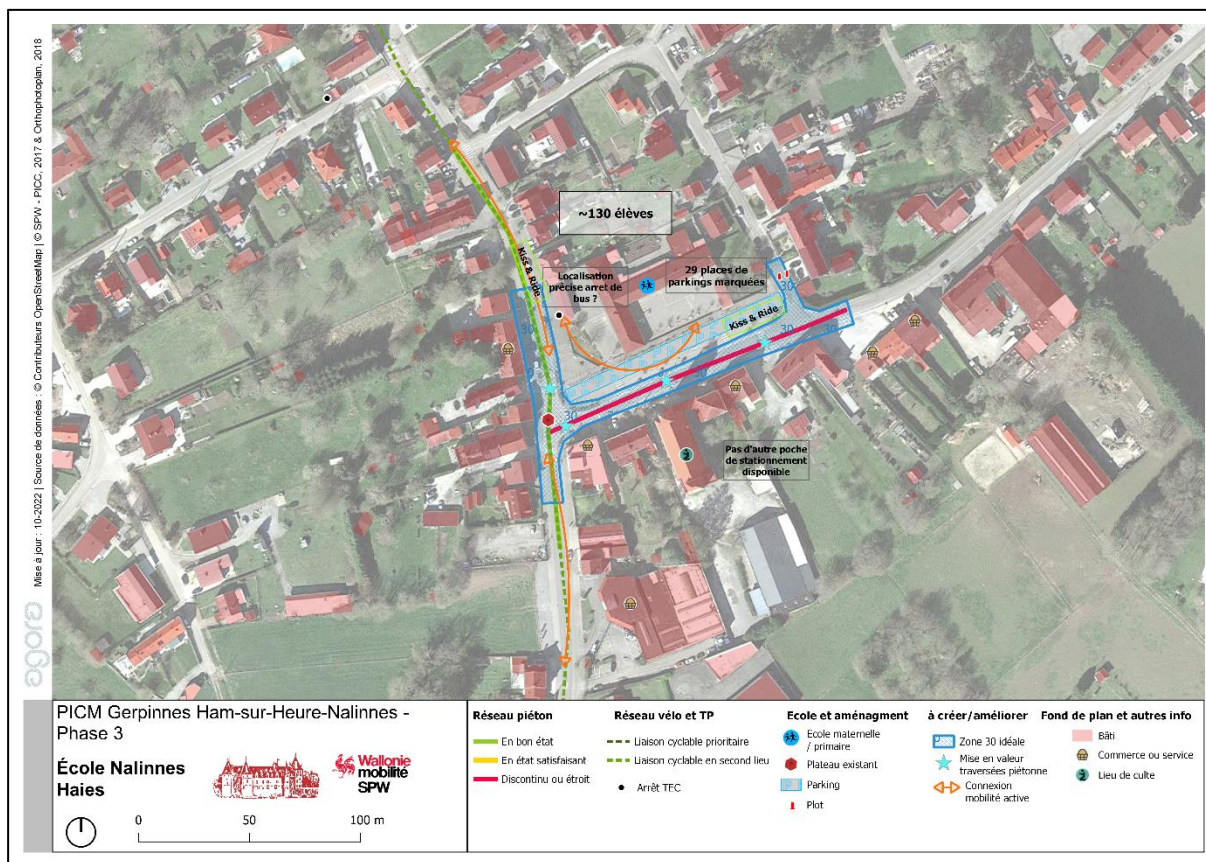


Figure 43 : Nalinnes Haies équipement mobilité abords d'école – source : Agora

Peu de choses à améliorer.

La qualité d'au moins un trottoir aux normes PMR est assurée. Le réseau cyclable passe devant l'école.

Le plateau est maintenu en bon état de marquage au sol.

Tester une zone de Kiss and Ride sur une bande de stationnement rue de Marcinelle assurant de la disponibilité entre 7h30' et 8h30' en fonction de la congestion rencontrée.



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 et que 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 et 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 Ham-sur-Heure-Gerpinnes pour lancer une enquête mobilité au niveau de primaire 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.

Exemple de liens pour mini-enquêtes scolaires à adapter à chaque implantation scolaire :

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

<https://forms.gle/pDvuSxCcZGeX1ET47>

<https://forms.gle/Bms5o2eD7UtaT3uE9>



Ham-sur-Heure-Nalinnes

FICHE ACTION 07 : SENSIBILISATION 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 Ham-sur-Heure-Nalinnes, 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 15 : Service Mobilité et Information au citoyen

TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ

Court terme
- de 5 ans

Moyen terme
5 à 10 ans

ACTEURS

Commune de Ham-sur-Heure-Nalinnes
Asbl locales diverses
Tous à pied
MobileSEM
Centrale de mobilité Charleroi Métropole
SPW

FINANCEMENT

SPW : semaine de la Mobilité
EMSR (gratuit)

ESTIMATION BUDGÉTAIRE

€

INDICATEURS DE RÉSULTAT¹¹

- Voitures partagées
- Nombre d'usages du taxi social
- Nombre de montées d'un bus local
- Ramassage scolaire communal
- PDE 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



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.

¹¹ 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

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 déplacements.

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.

A 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 ;
- Bruit ;
- 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 page Facebook de la Commune pour informer les utilisateurs de leur existence.

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 mises 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 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. ¹²

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.

¹² [Les brochures \(wallonie.be\)](http://mobilite.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.
 - Le brevet du cycliste 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.



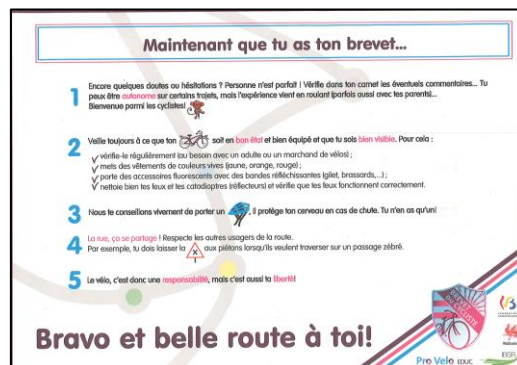


Figure 44 : Exemple certificat délivré en cas de réussite du brevet du cycliste - source : ProVélo

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.



Figure 45 : Exemple de bannière de sensibilisation au vélo - semaine de la mobilité

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 se trouvent 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.

Cette initiative permet aux enfants d'apprendre les règles de base de la sécurité routière.



Figure 46 : Enfants se rendent à l'école avec le système du pédibus
- source : Tous à Pied

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 gauche avant de traverser une rue ;
- Marcher et ne pas courir en traversant la rue.

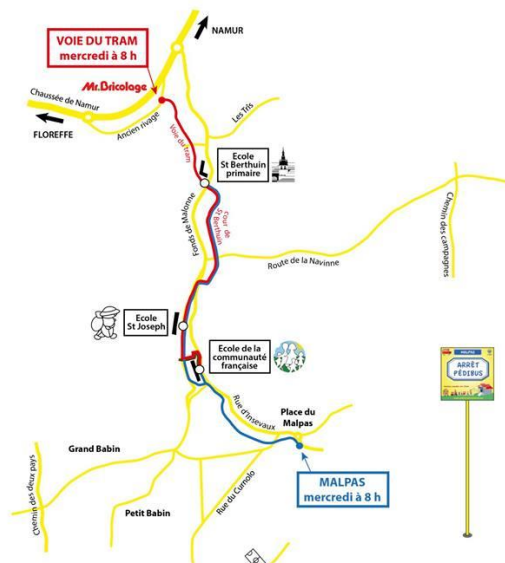


Figure 47 : Exemple d'itinéraires de pédibus - source : école Saint-Joseph Malonne – Namur

Toutes les indications pour mettre en place ces actions sont téléchargeables sur le site de mobilité. Wallonie /je suis un établissement scolaire. - [Le Pédibus \(wallonie.be\)](http://LePédibus(wallonie.be)) ; [Le Vélobus \(wallonie.be\)](http://LeVélobus(wallonie.be)). 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-pédélec. 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 : Sécurithèque - 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 48 : Rue scolaire – source : Extrait Sécurithèque



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 capacité 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> ¹³

¹³ Cette plateforme serait en faillite – sept.2022

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 et même 30 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 :

- [Plaquette](#) 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 transport 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, SDC,

Lien internet : Gracq et ProVélo

FICHE ACTION 08 : HIÉRARCHIE VIAIRE ET TRANSPORT PRIVÉ ET POIDS LOURDS

CONTEXTE ET OBJECTIFS

Située dans la banlieue sud du pôle emploi de Charleroi, Ham-sur-Heure-Nalinnes subit le trafic de transit venant des communes plus au sud telles que Walcourt où la voiture reste le mode de déplacement principal (zone très rurale, manque d'alternatives, ...).

Le territoire de Ham sur Heure-Nalinnes est flanqué des 2 axes régionaux structurants confluant vers le pôle d'emploi de Charleroi. La Commune est donc tributaire de la dynamique régionale pour leurs réaménagements adaptés aux nouveaux modes de déplacement. – décret du 04/04/2019 mais aussi de la politique de mobilité à mettre en place au sud de la métropole – voir PMCM.

La N5 régulièrement saturée à l'approche de Charleroi (de statut d'autoroute à un boulevard urbain à 2 bandes) et toujours sans liaison à grand gabarit avec le R3, provoque du trafic de fuite sur les routes latérales telles que rue Praile, Laval, Acoz et rue de Châtelet ...

Depuis 40 ans, les communes de Ham-sur-Heure-Nalinnes et Gerpennes 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 Ham-sur-Heure-Nalinnes
SPW pour les voiries régionales
SPW Carto pour WalOnMap
OpenStreetMap
Gestionnaires de GPS : Waze, tom-tom, ...

FINANCEMENT

Pas de coût en jeu

ESTIMATION BUDGÉTAIRE

/

INDICATEURS DE RÉSULTAT¹⁴

- 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 30km/h
- Nombre d'accidents

IMPACTS

- | | |
|---|---|
| + | <ul style="list-style-type: none"> • 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. |
| - | <ul style="list-style-type: none"> • Découragement des acteurs face au problème de la N5. |

¹⁴ 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.

Grâce au lancement de l'étude du PMCM les habitants de la commune 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 eux.

Exemple rue Lavalle :

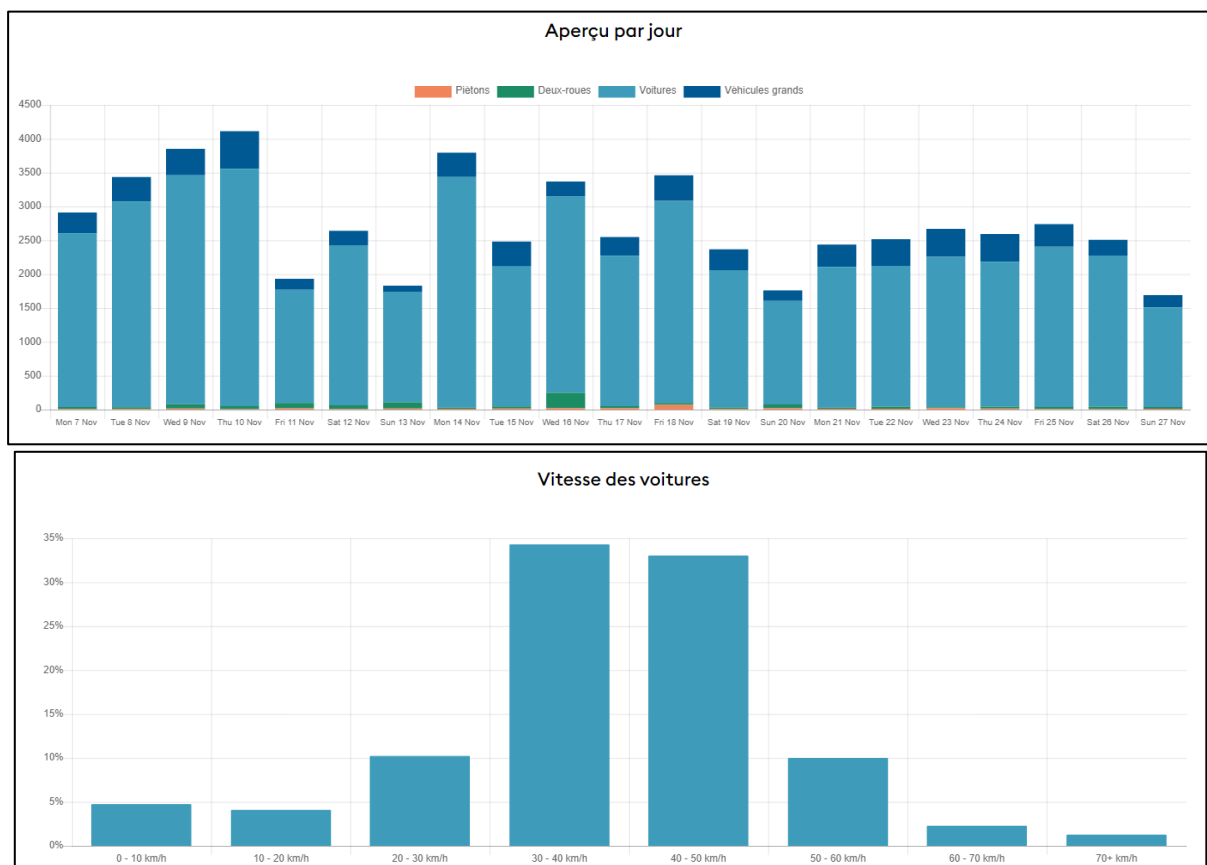


Figure 49 : Exemple de graphiques de comptage Telraam

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

En attendant une cartographie fournie par le SPW, on s'attache à la cartographie proposée par OpenStreetMap¹⁵

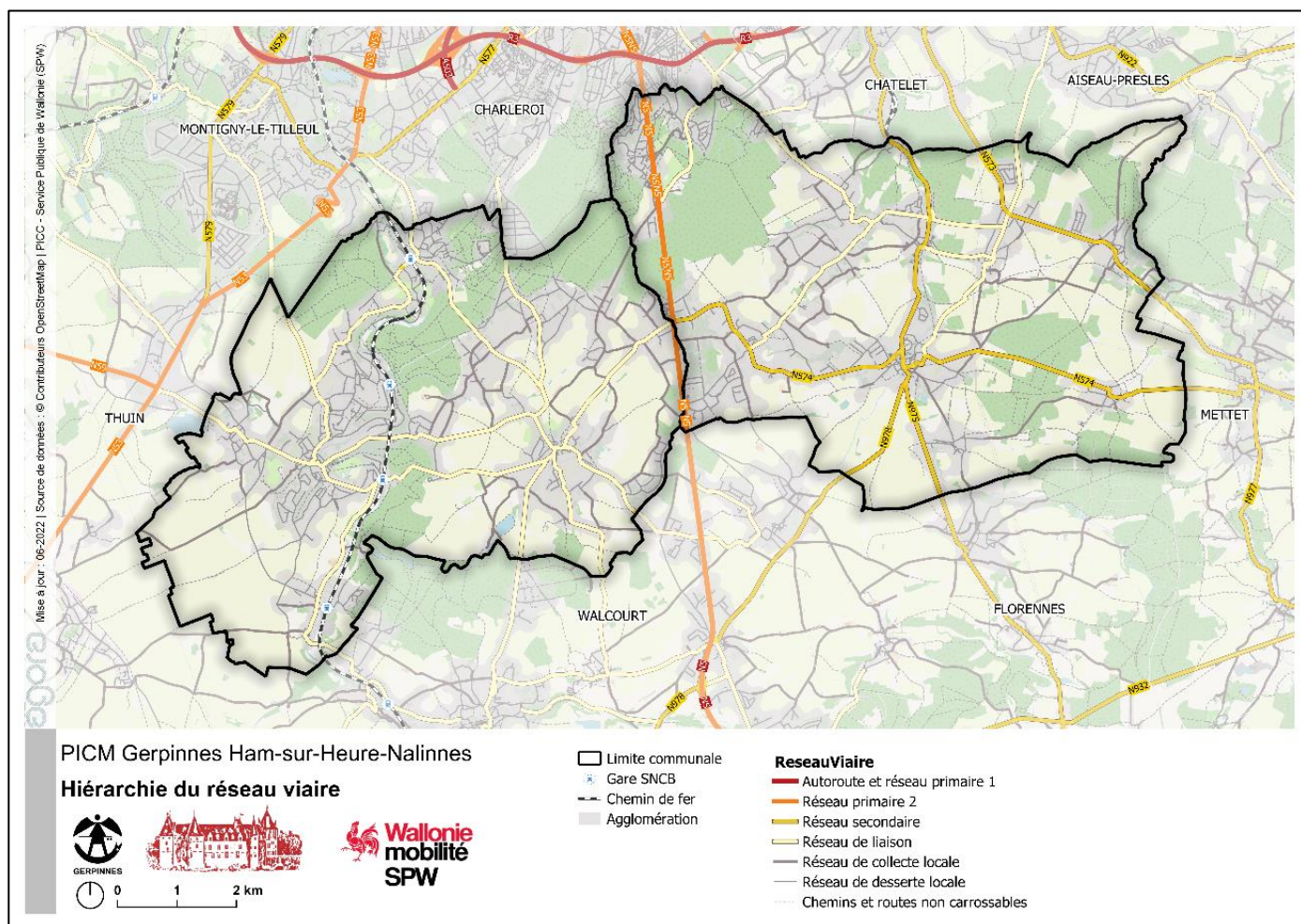


Figure 50 : Hiérarchie viaire basée sur OSM - source : <https://www.openstreetmap.org/>

¹⁵ <https://www.openstreetmap.org/>



Au sein des voiries appartenant aux 3 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 3 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 3 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.

Dans le cadre du présent PCM, les modifications recommandées sont limitées et découlent de propositions faites au sein des autres volets.

Pour dissuader le trafic de fuite dans des 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 ANPR¹⁶ sur les axes communaux jugés traversés par du trafic de fuite tels que la rue Lavallois ou rue Praile seront à envisager pour vérifier le respect de la signalisation quand le dispositif sera bien maîtrisé pour ce genre d'usage (temps de traversée ? – droit d'imposer une non traversée d'un bourg ?¹⁷).

Un système de verbalisation systématique peut être mis en place à un niveau supracommunal.

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES EN AMÉNAGEMENT OU DISPOSITION COMMUNALE

L'objectif est de rendre cohérent, la hiérarchie du réseau viaire, les vitesses y pratiquées et l'aménagement des voiries pour que leur gabarit soit adapté au trafic souhaité.

Ainsi le PiCM propose d'intervenir sur certains carrefours, 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 à continuer à passer par là.

Les fiches action n°10 et 11 traitent de ces aménagements.

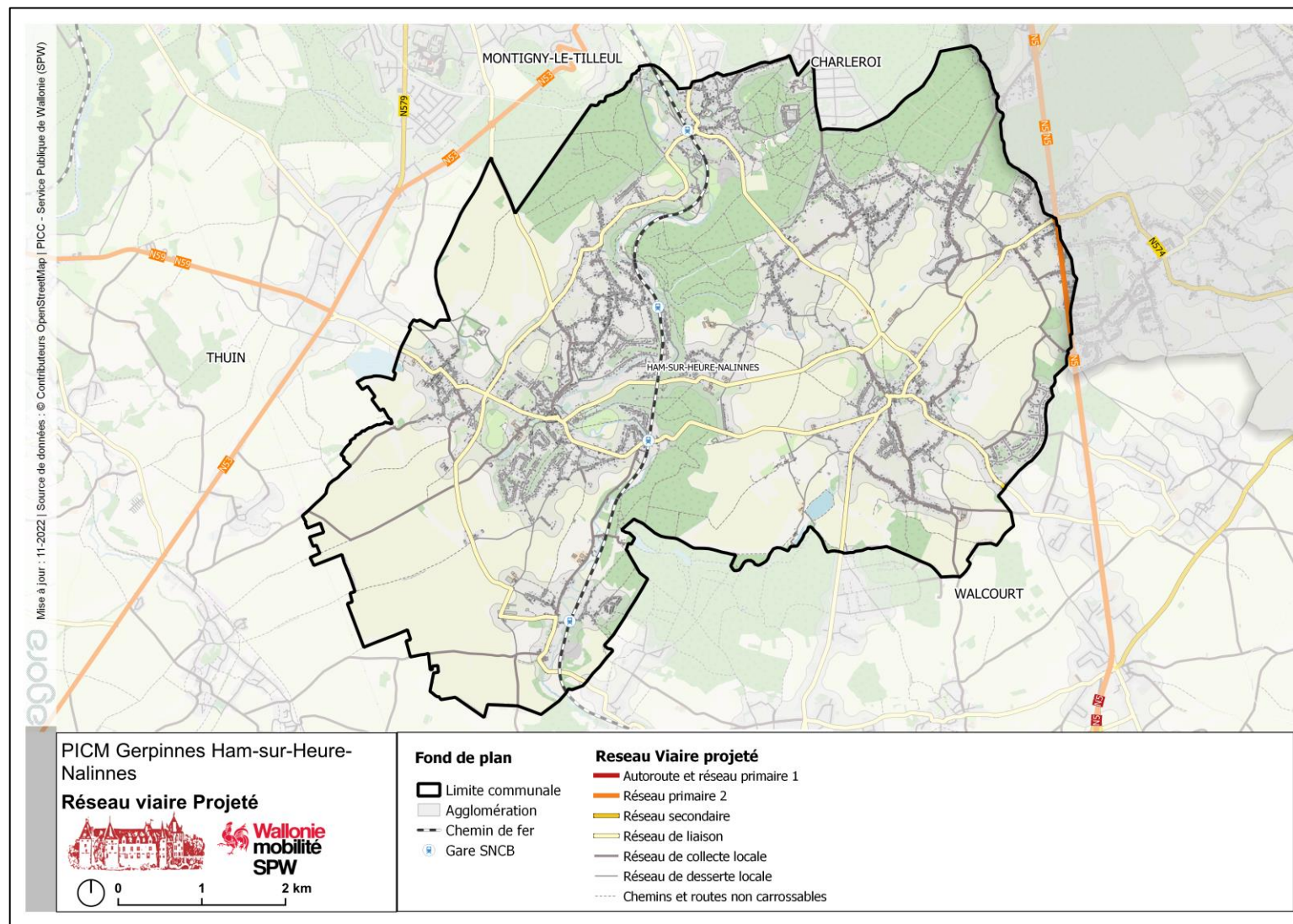
¹⁶ Voir annexes

¹⁷ D'usage tout récent, des contrevenants vont en appel prétextant moult arguments liés à la jeunesse du dispositif.



Ham-sur-Heure-Nalinnes

Figure 51 : Carte du réseau viaire projeté -
source : Agora





Toutes les voiries étant communales, Ham-sur-Heure-Nalinnes peut redessiner son réseau sans être tributaire d'un opérateur externe.

On laisse les voiries de liaison converger vers les 2 pôles principaux de la commune.

On crée un itinéraire plus favorable aux poids lourds en reliant Thy-le-Château via Marbaix-la-Tour à la N53 par une voirie de liaison.

On les aménage pour faire respecter les vitesses et leur donner une configuration pour dissuader le trafic de transit.

Très vite le reste du réseau communal devient un réseau de collecte et desserte locale.

Toutefois avec le taux de motorisation de la commune, le trafic local est important¹⁸ sur des voiries relativement étroites et sinueuses au vu du relief naturel du territoire.

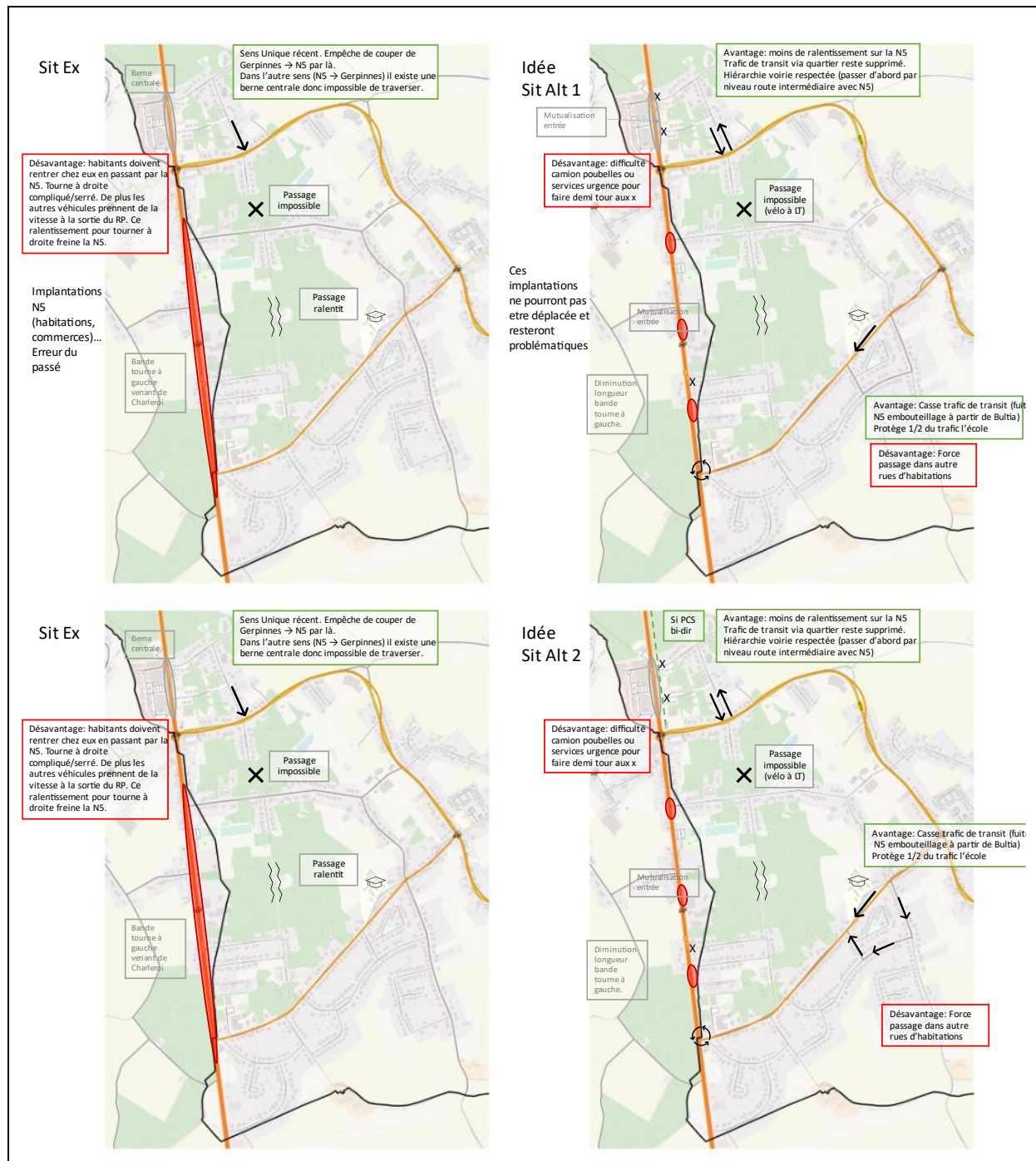
La cohabitation des voitures avec d'autres modes de déplacement : bus, vélo et piéton reste difficile.

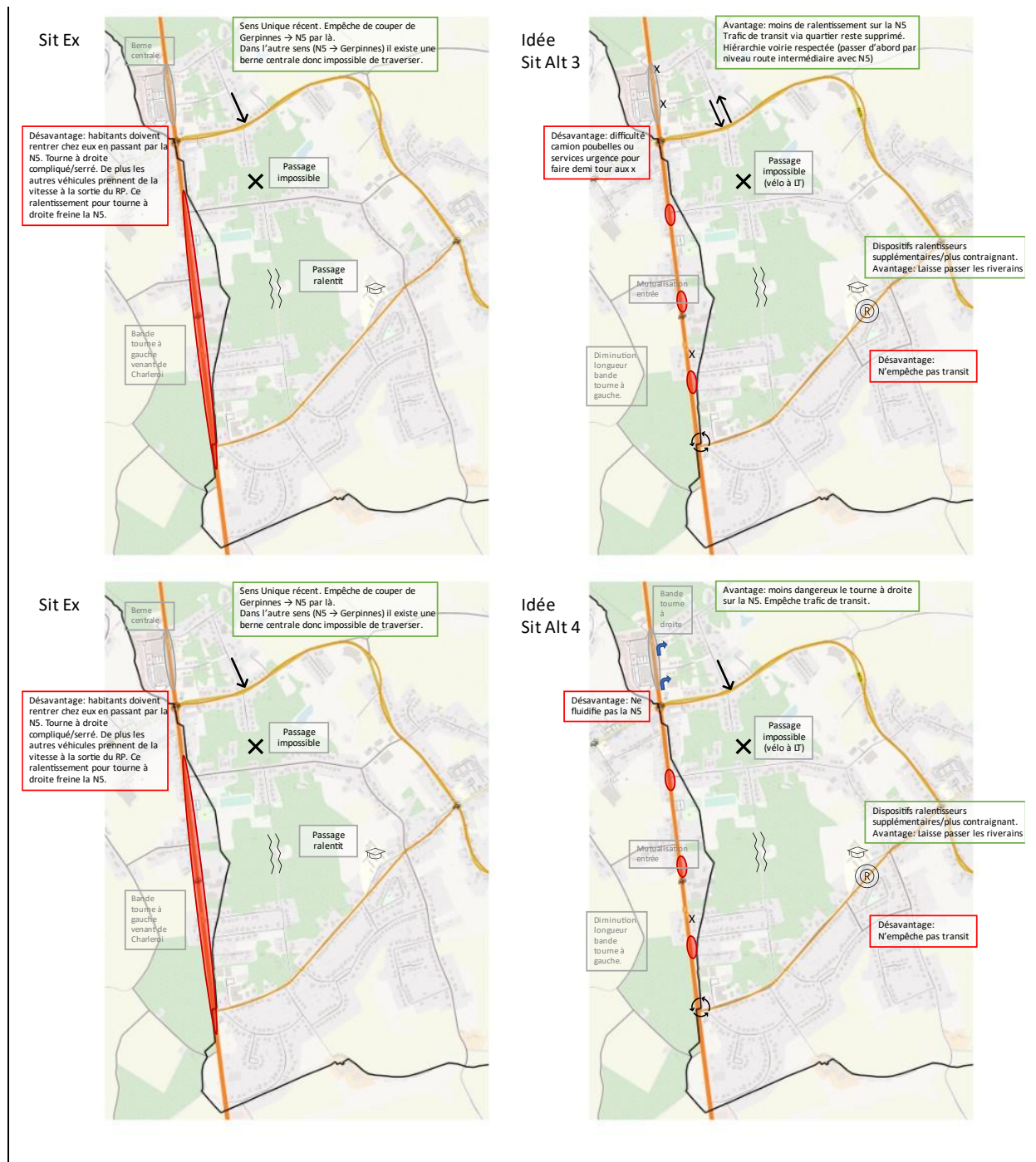
¹⁸ Voir données Be. Mobile traitées dans l'annexe technique

DES ACTIONS CONCRÈTES À METTRE EN PLACE

1. Aménagements des abords de la N5 pour éviter le trafic de fuite

L'impact est plus important à Gerpinnes, mais certaines entrées de voirie sont sur le territoire de Ham-sur-Heure-Nalinnes. Une coordination entre les 2 communes et le SPW est recommandée pour analyser de manière cohérente toutes les jonctions Région-Communes.





Les carrefours des voiries menant à Nalinnes sont plus complexes :

- soit un rond-point au Bultia avec la rue d'Acoz,
- soit un carrefour à feux à la rue des Boutis,
- soit un carrefour avec cédez-le-passage à la rue des Ecoles:

carrefour rue d'Acoz-Bultia

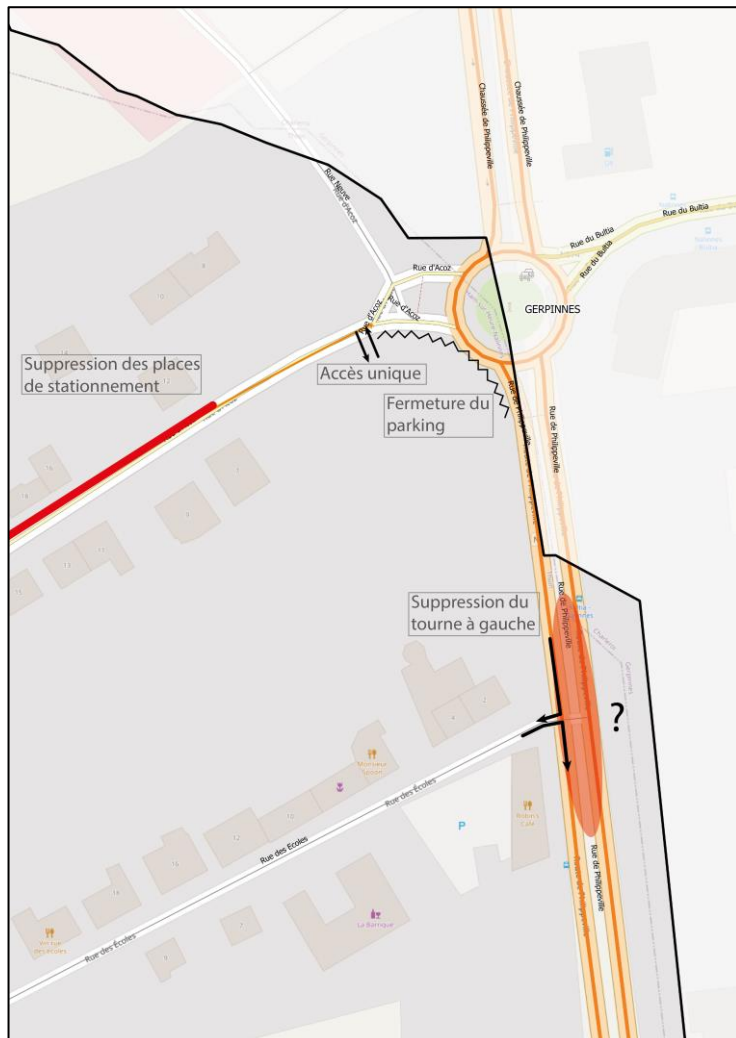


Figure 52 : Amélioration des aménagements #Acoz-Butlia – source : Agora

Le stationnement en chaussée côté nord rue d'Acoz apporte un inconvénient pour la fluidité de la circulation en sortie du rond-point, notamment pour le bus qui ne peut pas circuler librement si du trafic vient en face. Un parking public se trouve à proximité immédiate. La suppression de ces places en voirie permettrait de diminuer les ralentissements sur cette rue d'Acoz et d'améliorer les déplacements des bus.

Cette disposition existait auparavant et a été supprimée pour des raisons de non-respect des vitesses. Le stationnement y a été instauré pour freiner les vitesses.

Par ailleurs, l'option d'aménager des trottoirs cyclo-piétons impliquerait la suppression du stationnement en voirie pour résoudre la dangerosité des portières ouvertes au passage des vélos.

Il importe de bien marquer les entrées et sorties des parkings privés et limiter à un seul accès permettra d'améliorer les conditions d'insertion dans le rond-point. Ceci se fera en fermant le parking de « Planet Parfum » dans le virage de la Rue d'Acoz.(aménagement en cours)

rue des Ecoles – N5

La bande centrale neutre de la N5 permettant les attentes de véhicules en tourne-à-gauche engendre une insécurité et des ralentissements. Condamner cette bande centrale apportera également une fluidité sur la N5 et découragera une partie du trafic de transit (via la Rue des Ecoles). En conséquence, depuis la Rue des Ecoles, il sera uniquement possible de tourner à droite. Pour s'y rendre en venant de Bertransart, ce sera via un demi-tour au rond-point du Bultia. Il en ira de même pour l'accès aux différents restaurants côté ouest, ce sera moins direct, mais plus sécurisant.

Rue des Boutis – N5

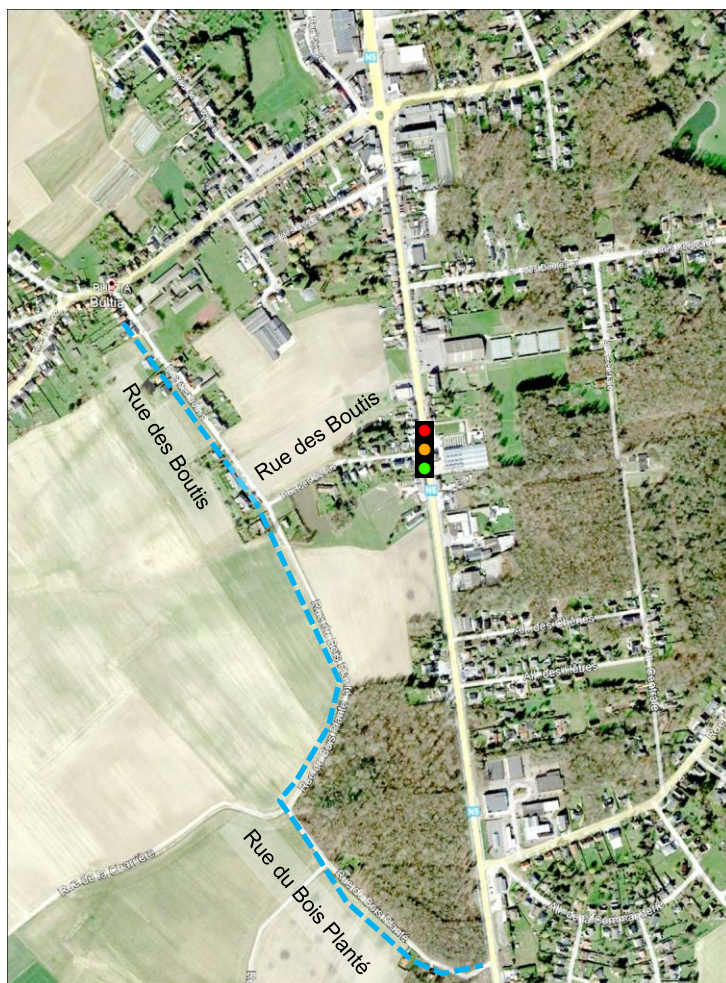


Figure 53 : Localisation du feu de la rue des Boutis, et itinéraire cyclable proposé

Au carrefour de la N5 et de la Rue des Boutis se trouve un feu de signalisation. Pourquoi disposer un feu à ce carrefour alors que la circulation rue des Boutis semble insignifiante et que ce dispositif légitimise le tourne à gauche et permet de pénétrer sur le territoire de Ham-sur-Heure alors que la commune lutte contre le trafic de fuite de la N5 ?



Figure 54 : feu de circulation de la rue des Boutis sur la N5

La suite de la rue des Boutis, et son prolongements par la rue du Bois Planté, comprennent un itinéraire cyclable entre le Bultia et Bertransart, et pour le confort et la sécurité des cyclistes, il importe donc de décourager le trafic motorisé rue des Boutis, sauf pour les riverains.

- Proposition 1 :

Ne conserver ce feu que pour la traversée piétonne à la demande, et de remettre la sortie de la rue des Boutis en STOP (B5), et supprimer la bande de tourne-à-gauche du sud de la N5 en direction de la rue des Boutis.

- Proposition 2 :

Supprimer le feu (le mettre en orange clignotant permanent par exemple), supprimer la bande de tourne-à-gauche et interdire le tourne-à-gauche en entrée de la rue des Boutis depuis le sud de la N5. Il faut en ce cas adapter la vitesse réglementaire sur la N5 à 50 km/h entre le giratoire du Bultia et la rue des Boutis. Les piétons peuvent alors traverser une bande de circulation à la fois sans la protection des feux.

2. Intégration des vélos difficile si ce n'est via une passerelle

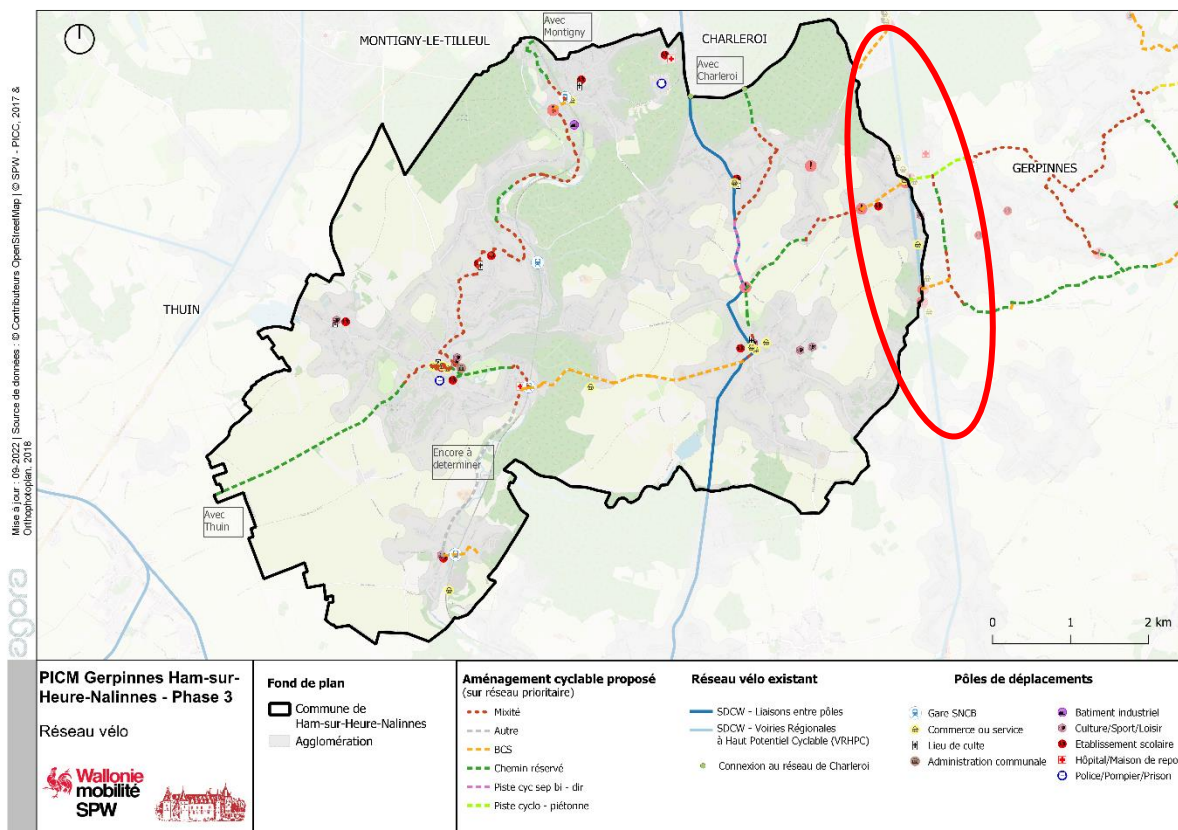


Figure 55 : Carte des réseaux cyclables des 2 communes - source : Agora

Plusieurs connexions avec la commune de Gerpinnes sont à sécuriser le long de la N5.

L'aménagement d'une piste bidirectionnelle le long de la N5 nécessite des connexions sécurisées.

L'idée d'aménager une passerelle au-dessus de la N5 peut être envisagée là où les 2 réseaux cyclables structurants se relient près du pôle attractif le plus important. C'est donc à hauteur du centre commercial du Bultia entre la rue Neuve sur Nalinnes-Haie et l'allée des Peupliers sur Gerpinnes que l'on pourrait proposer pareille infrastructure.



Figure 56 : Passerelle le long du ring à Hal - source : Google StreetView



Figure 57 : Goulotte 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 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.

Des ateliers participatifs organisés dans les 2 communes, est ressorti le besoin de liaisonner les 2 communes pour les modes actifs.

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.

3. Imposer un seul accès carrossable aux parkings privés implantés le long de la N5

De manière générale, on imposera que chaque parking privé en bordure de N5 ait qu'un seul accès carrossable servant d'entrée et de sortie là où des manœuvres sont faisables en site privé. Cf. : parking Planet Parfum, ou encore les stations d'essence, ...

Cette disposition réduit les zones d'entrée et sortie sur la chaussée et réduit donc le nombre de manœuvres. Cela contribue à une fluidité du trafic et une réduction de nombre potentiel d'accidents.

4. Aménager les voiries de liaison communale pour éviter le trafic de fuite

Il est nécessaire de distinguer les voiries empruntées par les lignes de bus de celles qui ne le sont pas.

En effet, la circulation des bus est prépondérante dans les choix d'aménagements et quand on sait qu'il faut 40 m de longueur pour permettre à 2 bus de se croiser, on est vite limité dans l'efficacité des dispositifs en chicane.

Ainsi rues Lavallo ou Baudoin Leprince, un jeu de zones de stationnement sur chaussée bien délimitées, marquées en alternance avec potelets d'amorce n'est efficace que si les chicanes engendrées sont suffisamment étroites pour devoir ralentir.

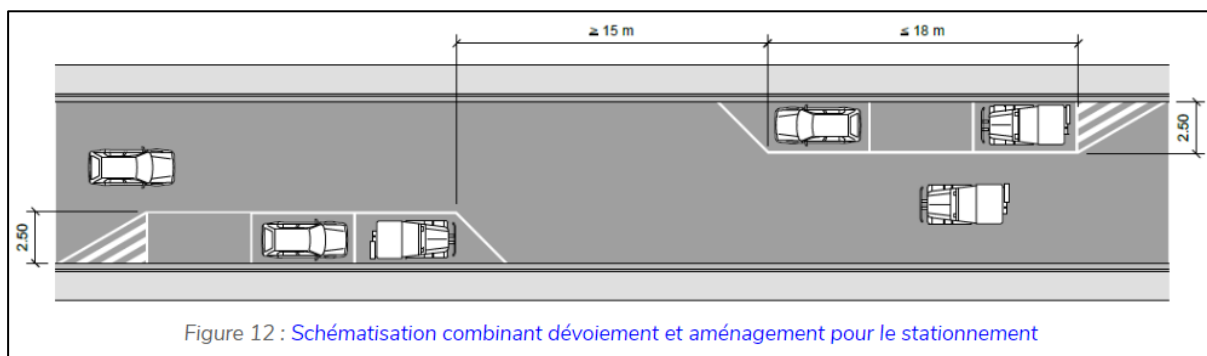


Figure 58 : Dévoiement et aménagement stationnement – source : Sécurorhèque fiche 102

Or ici, ce n'est pas possible de concevoir pareil dispositif au vu des distances à assurer pour le croisement des bus (40m); d'autant plus que les maisons sont souvent à 4 façades avec du stationnement sur parcelle privée ; le besoin de stationnement sur chaussée est réduit.

Dès lors, pour assurer la nécessité de ralentir, d'autres dispositifs de chicane existent → consulter la fiche 174 de la Sécurorhèque.

5. 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. Plusieurs solutions sont à la portée des communes :

- Interdire le transit des camions de + de 5 t, ou +3.5 t avec un panneau de signalisation ;

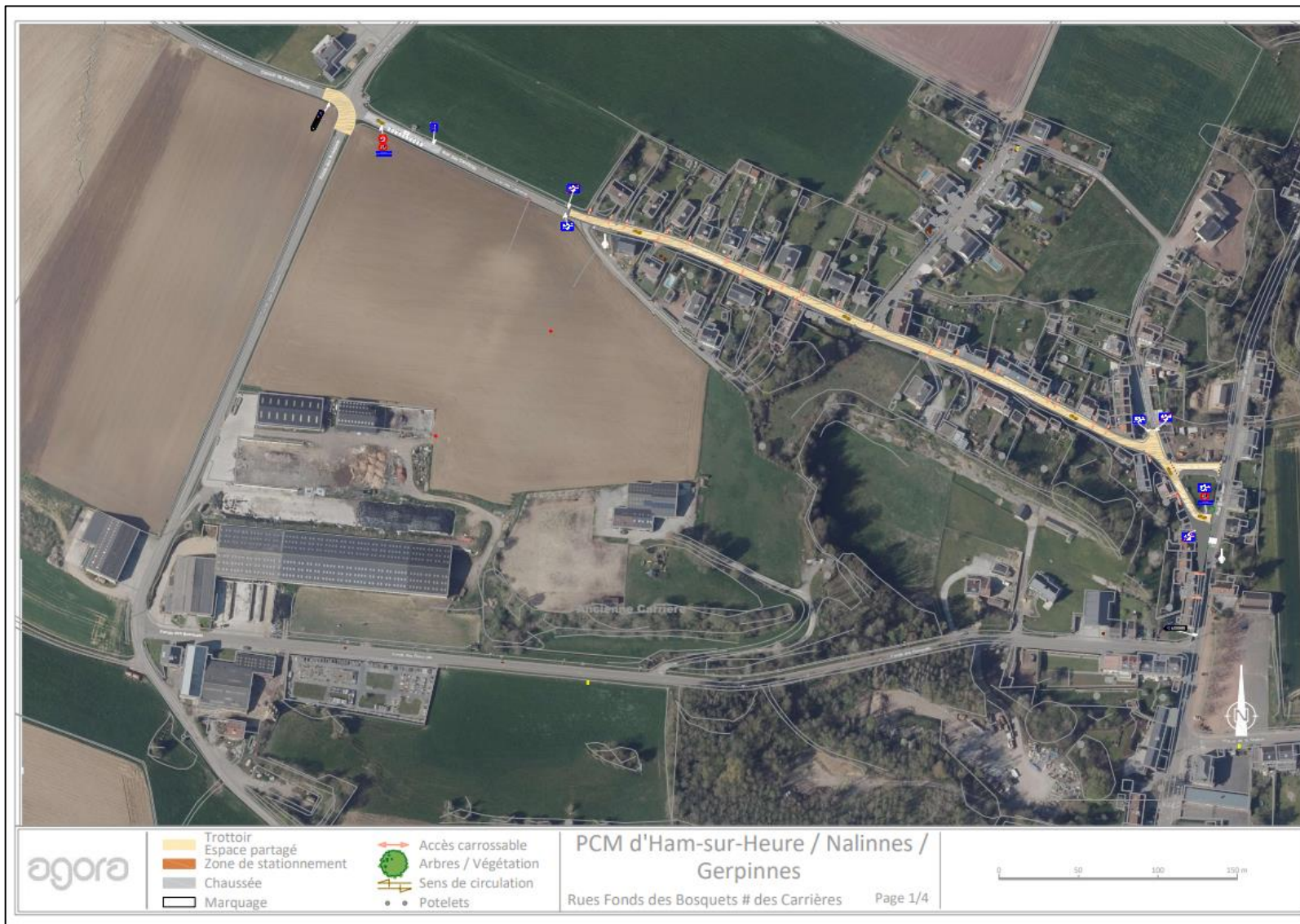


Plusieurs dispositifs existent sur le territoire.

C'est le cas demandé par la Commune pour interdire les camions rue des Carrières et les faire emprunter la rue Fonds des Bosquets. On profite de cette déviation pour améliorer le cadre de vie de la placette formée par la rue des Carrières et la rue St Jean.

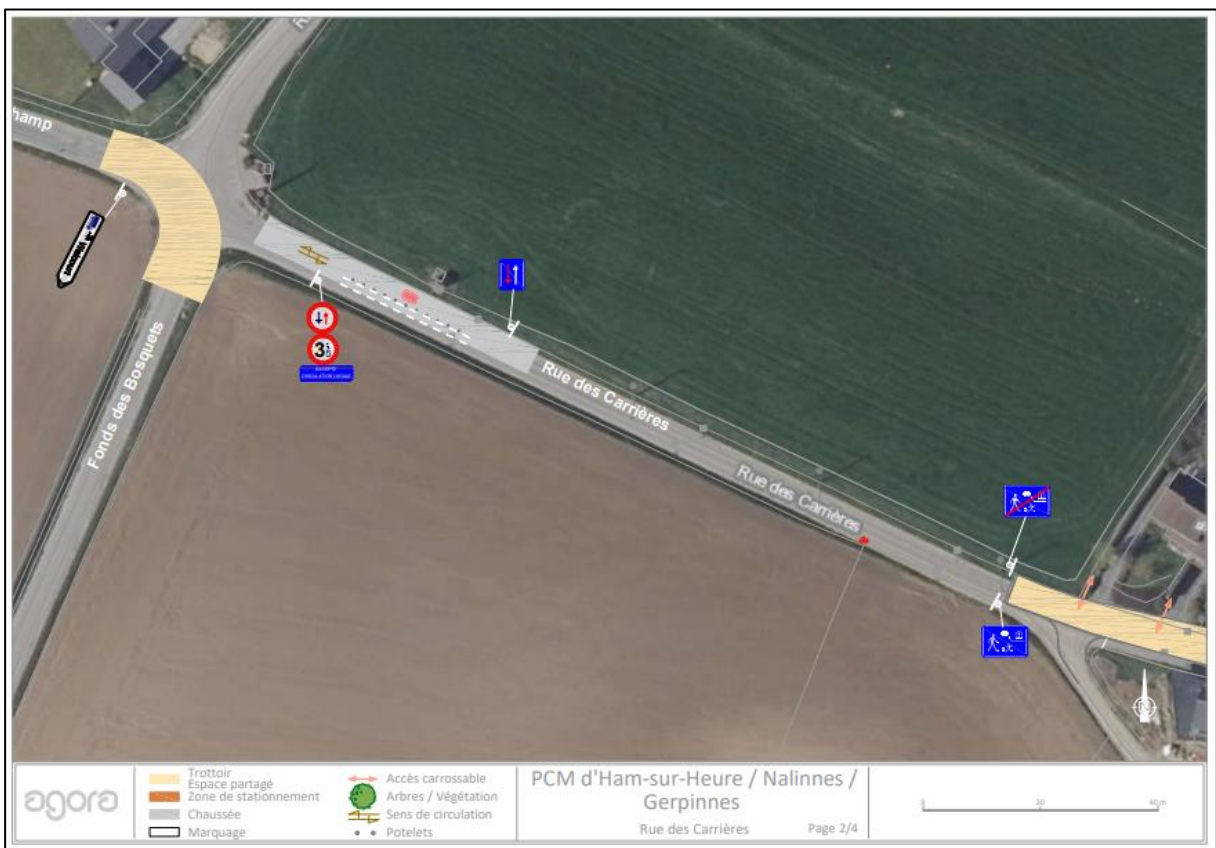


Ham-sur-Heure-Nalinnes





Ham-sur-Heure-Nalinnes



- Créer des boucles de sens uniques avec obstacles et ralentisseurs allongeant les parcours et ainsi décourageant les chauffeurs. Un manque de données chiffrées objectivant le trafic des PL ne permet pas d'identifier des tronçons anormalement fréquentés. Les caméras Telraam et l'analyseur de trafic de la commune permettront à l'avenir de bien identifier les besoins d'aménagements.
- Créer des éléments qui ralentissent les vitesses comme pour les rues Laval, Baudoin Leprince ou de Nalinnes contribuent à ralentir la progression des camions qui choisiront d'autres itinéraires moins entravés → Fiche 10
- 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.

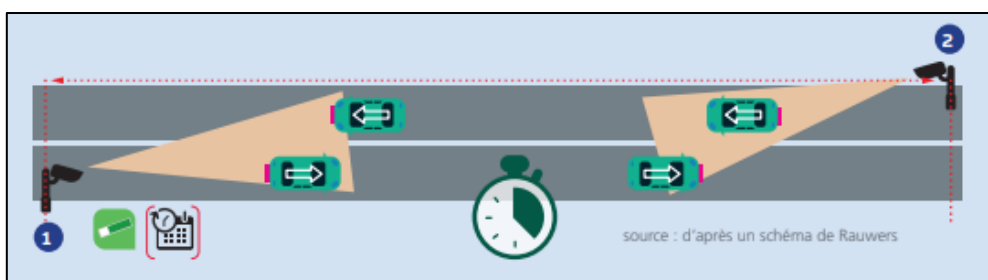


Figure 59 : Dispositif caméras ANPR – source : CeMathèque n° 54

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.

- 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 Ham-sur-Heure - Nalinnes peut peut-être bénéficier de ce genre de hub installé de manière stratégique pour Charleroi Métropole – CityDépôt = 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

Travailler de concert avec le SPW-MI et les communes limitrophes dans l'esprit du PMCM.

Profiter du BHNS pour bien revoir la signalisation de manière cohérente pour livrer un message uniforme aux usagers de la route.

Agora a adapté la carte interactive OpenStreetMap et la Commune peut aussi la transmettre au service de cartographie de la Région wallonne pour bon usage.

Demander aux opérateurs de GPS de ne pas signaler tel ou tel réseau ou parcours alternatif conformément à la nouvelle version OpenStreetMap.

SOURCES À CONSULTER

OpenStreetMap
Sécurothèque

FICHE ACTION 09 : POLITIQUE DE STATIONNEMENT

CONTEXTE ET OBJECTIFS

Appliquer une politique de stationnement réglementé semble difficile à Ham-sur-Heure-Nalinnes car le stationnement s'effectue majoritairement dans des rues de type résidentiel où la durée ne peut pas être limitée.

Ailleurs, le stationnement ne suscite pas de gros problème si ce n'est sur les 2 places publiques de Ham-sur-Heure et Nalinnes pourtant en zone bleue et dédiées dans leur intégralité à cet usage.

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 Ham-sur-Heure-Nalinnes, 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. Ham-sur-Heure-Nalinnes peut s'en passer si elle contrôle plus assidument le stationnement illicite actuel 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 prodiguées dans la présente fiche.

Les déplacements au sein de la commune pouvant s'effectuer à vélo, on favorisera le stationnement vélo pour motiver les habitants à délaisser la voiture pour de courts déplacements.

ACTIONS TRANSVERSALES

Fiche 01 : réseau piéton structurant
Fiche 03 : Signalisation réseau piéton et cyclable
Fiche 04 : Stationnement vélo
Fiche 10 : amélioration cadre de vie

TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ

Court terme
- de 5 ans

Moyen terme
5 à 10 ans

ACTEURS

Commune de Ham-sur-Heure-Nalinnes
Zone de Police
Association des commerçants
Association des riverains

FINANCEMENT

ESTIMATION BUDGÉTAIRE

Coût aménagement : 5.000 € /place de stationnement.

INDICATEURS DE RÉSULTAT¹⁹

- 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.

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

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, ...).

Ham-sur-Heure-Nalinnes n'a aucun noyau d'habitat de la 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 avoir un certain nombre et une surface importante pour « rentabiliser » la mesure prise. (Matériel, personnel, ...). Ham-sur-Heure-Nalinnes s'est orientée vers un système de zone bleue dans les 2 places centrales : Grand'Place et place du Village 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).

Un contrôle est régulièrement opéré et des PV sont dressés.

Un jeu de cartes riverains gratuites ou payantes à l'année est 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.

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 ?
 - ✓ A 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 à laquelle on ajoute 10 à 20% pour les visiteurs en fonction des besoins. Le nombre obtenu doit être arrondi à l'unité supérieure.

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 60 : Nombre d'emplacement voiture par logement – source : Extrait CeMathèque n° 21

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 ?

Le titulaire du permis ayant aménagé un nombre d'emplacements insuffisant par rapport à celui prévu dans le permis d'urbanisme doit être sanctionné d'une taxe communale. 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 manquante²⁰.

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, ...).

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.

²⁰ Cette taxe fait régulièrement l'objet de recours au Conseil d'Etat pour raison de discrimination. Il y a lieu de bien la formuler.



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

Ham-sur-Heure-Nalinnes dispose de parkings publics stratégiquement bien implantés :

- Grand-place et place du Village qui sont en zone bleue de durée non précisée
- Saint Martin et Cowarte
- Les parkings des anciens dépôts communaux rue du Village

Signaler l'existence des parkings pour voitures mais aussi pour piétons et assurer des cheminements piétons confortables motiveront les usagers à les fréquenter.

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

DES ACTIONS CONCRÈTES À METTRE EN PLACE

Outre les zones bleues sur les 2 places communales, il est proposé 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 alentours 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.
- 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 à 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 fait en bordure de voirie avec des aménagements de parkings privés. 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.

A long terme, il est proposé une politique de stationnement doublée d'une nouvelle vocation des places publiques. N'étant plus utilisées pour leur espace de stationnement, les places publiques sont aménagées en lieu de rencontre, de convivialité et d'espace de vie.

PLACE DE HAM-SUR-HEURE



Figure 61 : Place Ham-sur-Heure jadis - source : Collection Delcampe

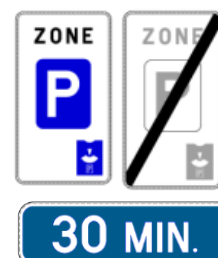
Si la place a toujours été destinée à la circulation, la Commune a essayé de supprimer le stationnement durant les mois d'été et laisser quelques poches à disposition pour les commerces et riverains.

L'évaluation des tests a penché vers le maintien du stationnement actuel.



Figure 62 : Place de Ham-Sur-Heure actuelle - source : Agora

Pourtant tout aménagement de place publique va dans le sens d'en faire un lieu apaisé avec plantations, bancs, jeux d'enfants, terrasses de café et restaurant, animations diverses tout en assurant la possibilité de faire des fêtes avec chapiteaux, foires, ...



On propose dès lors une politique de stationnement schématisée qui permet de rendre de l'espace public aux piétons surtout dans la rue Froide où au moins un des deux trottoirs pourrait être élargi et au mieux y aménager un espace partagé.

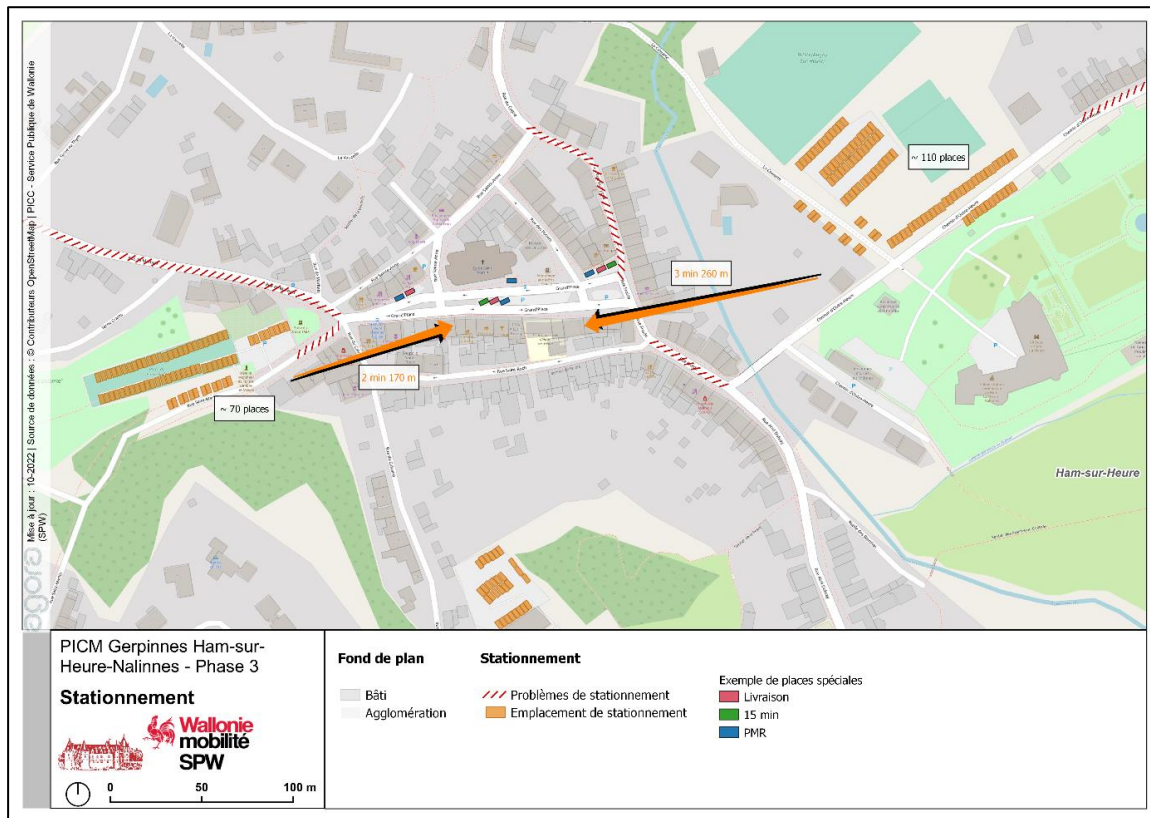


Figure 63 : Schéma de stationnement pour libérer la place publique - source : Agora

On soignera les cheminements piétons et la signalisation pour engager les usagers à se déplacer à pied : voir Fiches actions n° 1 et 3.



PLACE DU VILLAGE DE NALINNES



Figure 64 : Esquisse d'ambiance d'une place publique conviviale - source : Agora

On profite des parkings de l'ancien dépôt communal pour offrir un stationnement des voitures en longue durée. On privilégie la rotation de 30' sur les places proches des commerces. Ce qui libère de l'espace public pour placer des bancs, des arbres et rendre une certaine convivialité à la place du Village.



Figure 65 : Place Nalinnes destinée à du parking sur 100 % de sa surface - source : Agora

On prolonge l'aménagement en zone de rencontre dans la rue à Canadas où l'on dispose clairement les places de stationnement pour assurer un libre passage sur les trottoirs. Fiche action n° 10.

Des potelets assurent la sécurité des piétons.

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

Une zone bleue qui réduit à 30', 2 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, ...

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, SDC,

FICHE ACTION 10 : AMÉLIORATION CADRE DE VIE DANS LES CENTRES ET QUARTIERS RÉSIDENTIELS

CONTEXTE ET OBJECTIFS

Décider de mettre une rue à vitesse limitée de 30 km/h ou l'affecter en zone de rencontre, 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.

Aussi certaines propositions restent des intentions potentiellement et techniquement réalisables, sans nécessairement devoir être coûte que coûte exécutées

ACTIONS TRANSVERSALES

Fiche 08 : réseau viaire – hiérarchie
Fiche 09 : politique de stationnement

TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ

Court terme
- de 5 ans

Moyen terme
5 à 10 ans

ACTEURS

Commune de Ham sur Heure-Nalinnes

FINANCEMENT

Subsides régionaux via les PIC, PIMACI

ESTIMATION BUDGÉTAIRE

€ à €€€€ suivant intervention sur impétrant et type de revêtement

INDICATEURS DE RÉSULTAT

- Nombre de décès
- Nombre accidents graves
- Nombre Blessés piétons
- Nombre 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 avec son plan de déplacement est aussi un atout pour coordonner planification territoriale et mobilité.

Plusieurs sortes d'aménagement existent.

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES EN AMÉNAGEMENT OU DISPOSITION COMMUNALE

La commune de Ham-sur-Heure-Nalinnes connaît une certaine densification et même une 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 autour des noyaux de Ham-sur-Heure et Nalinnes.

Il est important d'assurer que les voiries qualifiées aujourd'hui de desserte ne deviennent des voiries de liaison demain. Dès lors créer des boucles de sens uniques 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 ainsi libéré de la voiture soit occupé : trottoirs, piste cyclable séparée, espaces verts, ...

Dans les quartiers résidentiels, ces aménagements supplémentaires 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 (îlot 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, lié essentiellement au stationnement.

Le centre de Ham-sur-Heure est constitué 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 dans les quartiers d'habitat.

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 limité généralisée sur tout le territoire sera proposée dans la fiche action n°09.

Toutes ces mesures ponctuelles doivent s'inscrire dans un contexte global où la politique de mobilité est maîtrisée à l'échelle de tout le territoire.

Ainsi, une carte des limitations de vitesse a été étudiée et ci-proposée.

Il est ainsi proposé de mettre tout le réseau viaire hors agglomération à 70 km/h au vu de l'étroitesse et la sinuosité des voiries.

50 km/h généralisé en agglomération, 30 km/h aux abords des écoles, dans les quartiers résidentiels, dans les noyaux d'habitat, centres historiques aménagés à terme en espaces partagés.



Ham-sur-Heure-Nalinnes

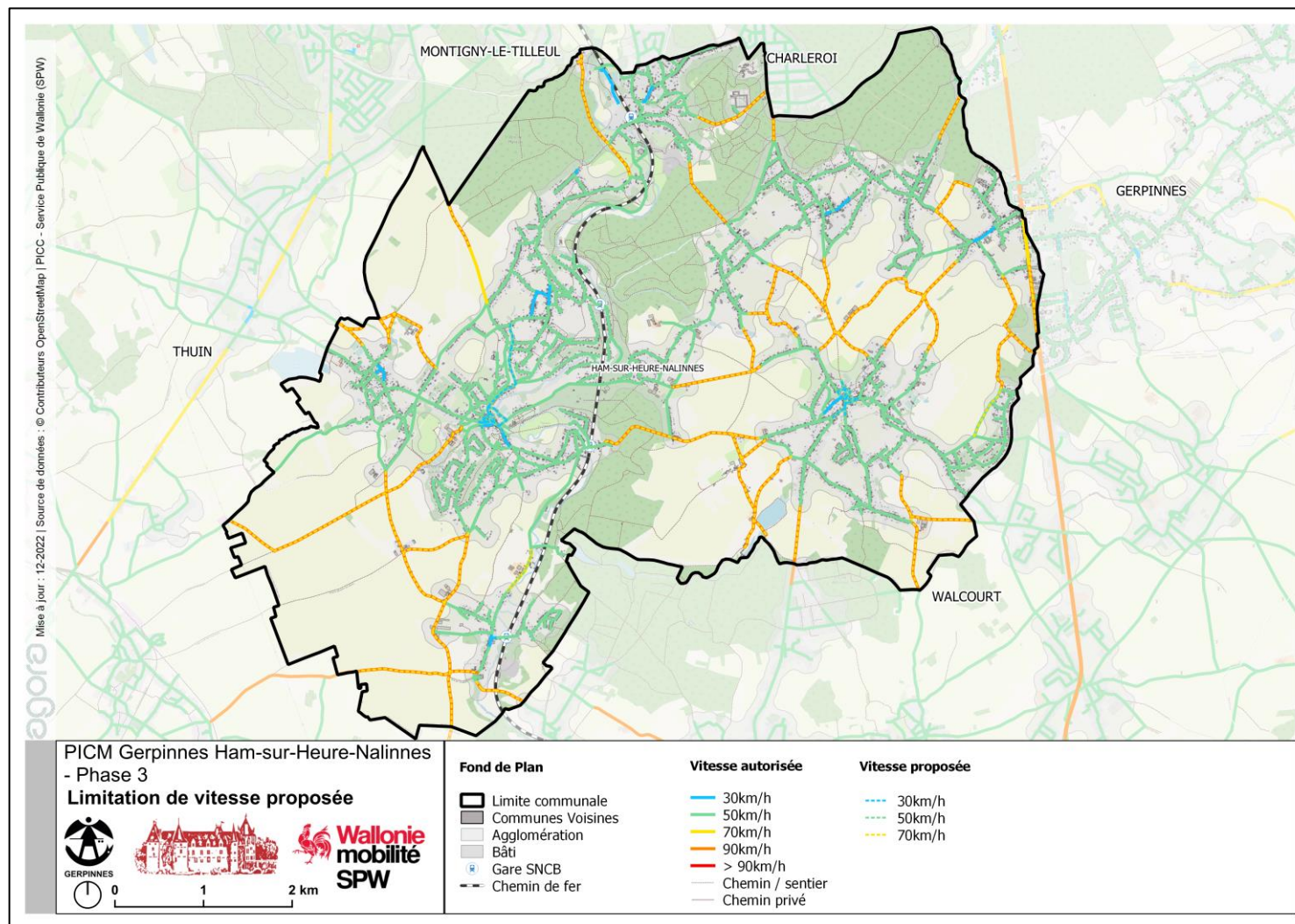


Figure 66 : Carte générale des limitations de vitesses coordonnées – source :Agora

DES ACTIONS CONCRÈTES À METTRE EN PLACE

Nalinnes a un réseau viaire en toile d'araignée.

Ainsi les rues en liaison avec la N5 telles que rues Praile, Acoz, Châtelet, Ferrée subissent les pressions du trafic de fuite des automobilistes qui veulent éviter les ralentissements de la N5 et qui convergent vers le centre de Nalinnes, pour aller plus au nord le matin et plus au sud le soir.

La place de Nalinnes est un point noir de circulation alors qu'elle devrait être un espace de vie apaisé au centre du village

La rue Lavalie absorbe aussi un trafic pendulaire venant de Walcourt qui converge aussi vers ce nœud viaire.

Du côté de Ham-sur-Heure, ce sont les rues B. Leprince ou le chemin de la Belle Epine qui accueillent une circulation non désirée car leur gabarit et les quartiers traversés ne sont pas conçus pour un tel trafic.

A Jamioux, c'est la rue de Nalinnes qui connaît une circulation non adaptée et non désirée.

Il est proposé des aménagements tels que conseillés dans la Séкуроthèque :

Effet de porte réduisant le passage au sol à 3,50 m²¹ et donc la vitesse pour se croiser, jeux de zones de stationnement placées en quinconce pour créer des dévoiements, forcer les voitures à stationner sur la chaussée et assurer une bande de circulation dont la largeur nécessite de se croiser dans les poches réservées à cet effet.

²¹ Au-dessus des bordures, il est recommandé de conserver 4 m de passage pour les véhicules agricoles, et pour les pompiers en intervention.

Plusieurs esquisses ont été établies dans ce sens :

1. Cour /s/Heure :

A la demande de la commune, une déviation des Poids Lourds par le chemin Florenchamp, vers Fonds Bosquet et aménagement de chicanes en entrée de la rue des Carrières pour apaiser le quartier de la rue des Carrières très étroite et son accès par la rue Saint Jean pour retrouver un espace public plus convivial.

On placera des potelets à mémoire de forme sachant que des convois agricoles empruntent les rues de la commune.

Les esquisses suivantes ont déjà été présentées dans la fiche action 8.



Figure 67 : Esquisse rue des Carrières – vue générale



Figure 68 : Esquisse signalisation et équipement voirie - rue des Carrières - source : Agora

On empêche les camions de rentrer dans la rue des Carrières à l'aide d'une signalisation mais aussi d'un aménagement contraignant (chicane). On élargit le carrefour pour faciliter les manœuvres des poids lourds.

On assure des vitesses réduites dans la zone habitée, renforcée par un nouveau revêtement de façade à façade soutenant la priorité aux piétons – F12a et F12b.



Figure 69 : Esquisse aménagements espace public apaisé - rue des Carrière - source : Agora

On prolonge l'aménagement de la patte d'oie pour supprimer la circulation chemin de Gomerée destiné aux déplacements actifs ; on concentre les véhicules sur la rue des Carrières en réduisant l'accès délimité par des arbres rendant un peu plus de convivialité au centre de Cour-sur-Heure tout en tenant compte des rayons de giration des véhicules de service et charrois agricoles.

2. Nalinnes :

2.1. Accès par rue Laval

L'accès à Nalinnes par la rue Laval suscite des problèmes de trafic et de vitesse. On privilégie un effet de porte déplacé et un jeu de chicanes en alternance laissant 30 à 40 m pour le croisement des bus afin de forcer un rétrécissement de la chaussée répété.

La solution des poches de parking en voirie en alternance ne fonctionne pas au vu du passage des bus, de la largeur restante et surtout du type d'habitat (maison 4 façades sans besoin de stationnement systématique sur la chaussée).

On supprime la bande de marquage centrale qui accentue la place omnipotente de la voiture sur la chaussée.

La rue Laval fait partie du réseau cyclable wallon (SWDC).



Figure 70 : Esquisse rue Lavalle - section 1

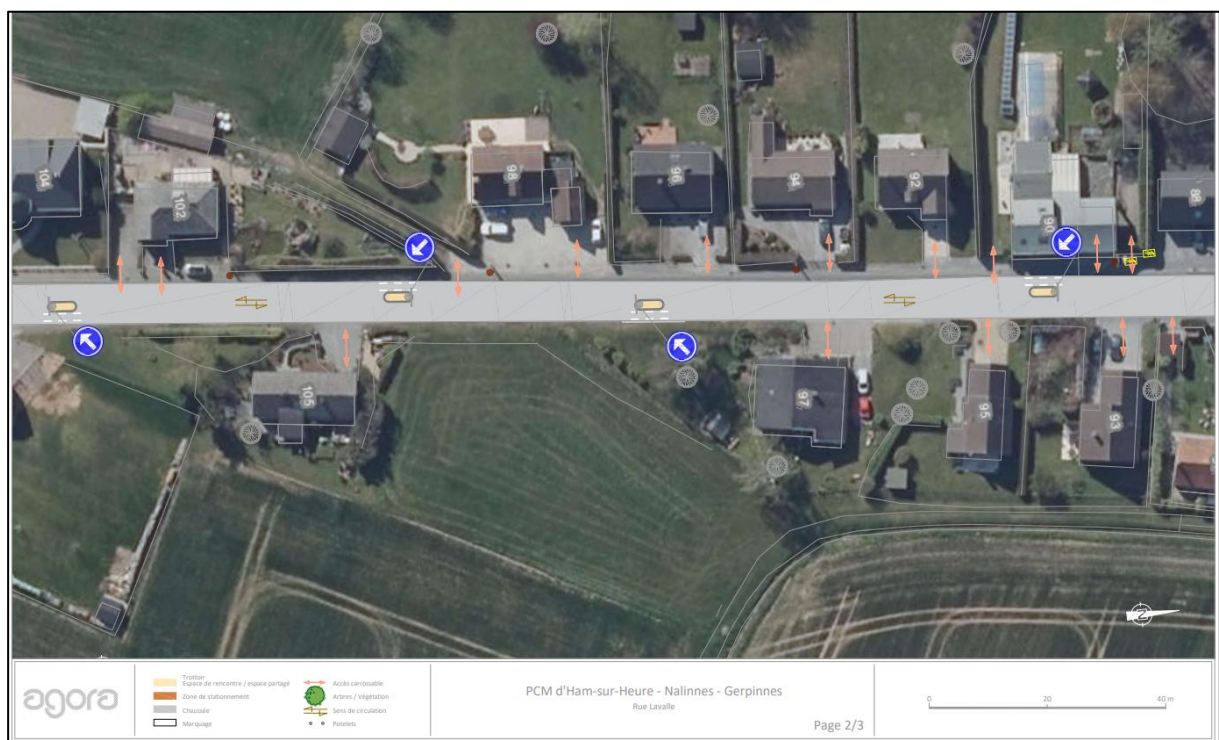


Figure 71 : Esquisse rue Lavalle - section 2

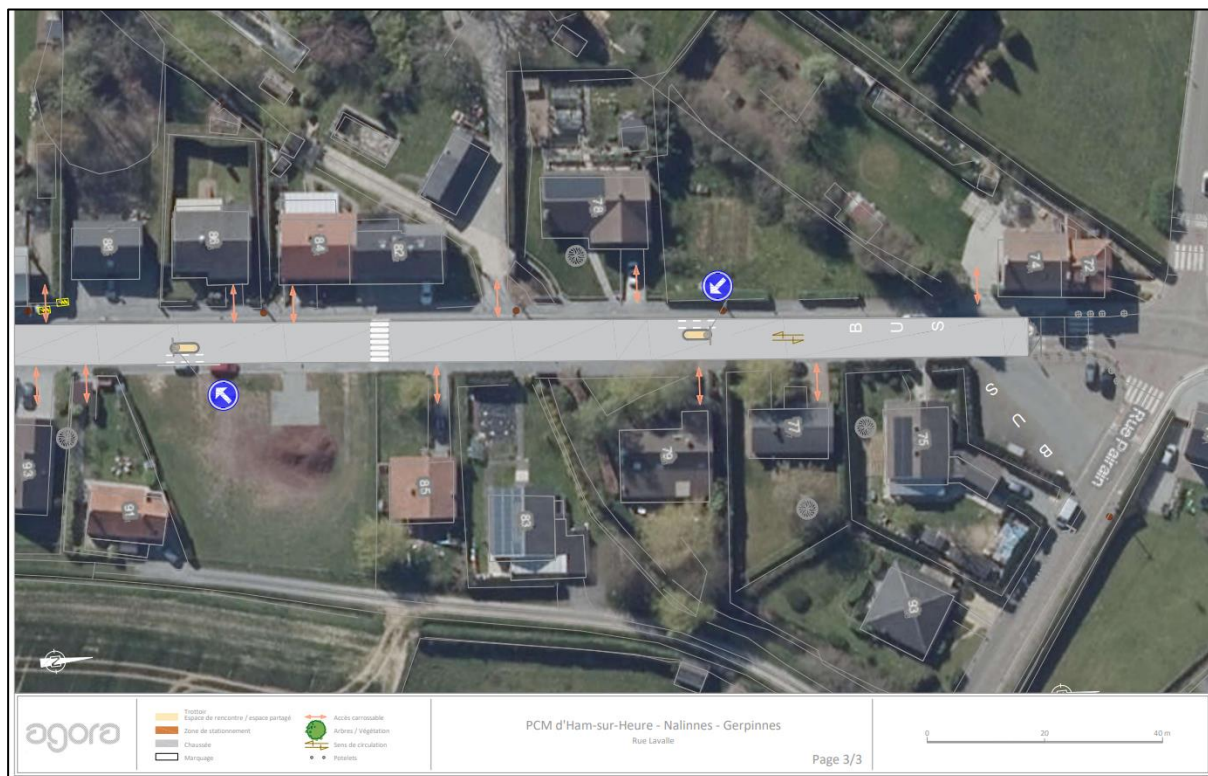


Figure 72 : Esquisse rue Lavalle - section 3

Le bureau Agora a esquisé tout au long de la rue, l'ensemble des dispositifs à mettre en place pour assurer le croisement des bus mais surtout assurer un respect de la vitesse.

Cette succession de dispositifs va aussi dissuader les usagers de la rue qui empruntent cet axe en guise de transit car on allonge leur temps de parcours, devant à chaque fois être vigilant pour laisser passer le conducteur d'en face. Plus l'axe sera chargé, plus le temps d'attente est allongé.

A terme, le radar n'aura plus d'usage. *Du moins, on peut l'espérer !*

2.2. Accès par la rue Praile

La rue Praile est également sujette à un trafic de transit non désiré.

Ici, on coupe la circulation pour la faire dévier rue des Monts et rejoindre la rue d'Acoz. On isole ainsi la place de Nalinnes.



Figure 73 : Esquisse rue Praile

C'est une disposition forte qui amorce l'idée d'un « contournement ouest ». Les habitants dans le virage sont invités à déposer leurs poubelles aux entrées de la zone qui est carrément coupée à la circulation sauf riverains.

Un dispositif de potelets avec clé universelle peut donner accès à tout véhicule autorisé.

La rue des Monts large de 6 m à l'Atlas des chemins peut être élargie sans recours à une expropriation.

2.3. Chemin du Hameau

L'accès à Nalinnes par le chemin du Hameau peut aussi être dévié vers le chemin agricole qui, à l'Atlas des chemins et sentiers de 1841, serait de 5 m de large -chemin n°4 -ne nécessitant pas d'expropriation pour son aménagement (voirie à deux voies sans dépassement à 50 km/h).

On amorce ainsi le « contournement est » du centre de Nalinnes pour rejoindre la rue du Dépôt, rue de Marcinelle ou encore rue Couture par le chemin des Lorias.



Figure 74 : Esquisse rue du Hameau - version 1

A la rue du Hameau, faisant partie du réseau cyclable structurant, on aménage un effet de porte à l'entrée de l'agglomération avec un jeu de chicane et piste cyclable marquée. Ou alors, cette version 2 n'inclut pas de chicane partant du principe que l'on travaille en circulation mixte.

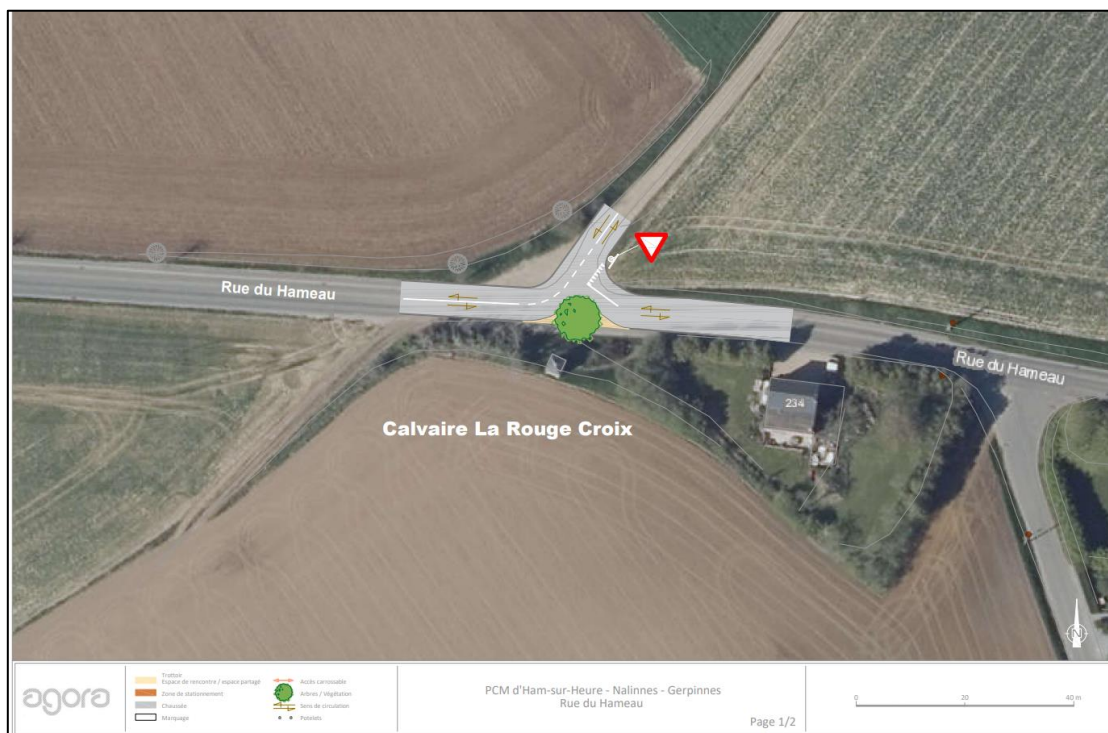


Figure 75 : Esquisse rue du Hameau - version 2

Pour assurer la sécurité au croisement du chemin des Lorias - rue du Dépôt, il est conseillé d'aménager un plateau surélevé adapté aux passages du bus. La piste cyclable est intégrée dans le carrefour, la signalisation adaptée invitant à lever le pied et sécurisant ainsi le carrefour.



Figure 76 : Esquisse rue des Lorias - rue du Dépôt

Le chemin du Grain Noir devenant chemin à circulation limitée doit être intégré dans le réseau cyclable et donc, les aménagements de liaison doivent être conçus pour sécuriser les cyclistes d'autant plus qu'entretemps le chemin agricole débouchant à la chapelle Ste Philomène va pouvoir être accessible aux modes doux (suppression de la barrière par le fermier).

Il est conseillé de sécuriser les cyclistes qui empruntent la piste cyclable existante en site propre, même si non normée, qui longe la rue de Marcinelle. La vitesse pratiquée actuellement est le 90 km/h ; il est proposé de la limiter à 70 km/h. A cette vitesse, les voitures peuvent se croiser sur des largeurs plus réduites. Dès lors, pour assurer le respect de cette vitesse, un aménagement a déjà fait ses preuves à Thorembais sur la N243a.



Figure 77 : Berme sécurité pour piste cyclable - N243a à Thorembais - source : StreetView

2.4. Place de Nalinnes

Les voitures sont stationnées à l'extérieur, sur l'ancien dépôt communal, sauf quelques places 30' pour les achats rapides. Ainsi isolée de ses principales sources de trafic, la place de Nalinnes n'a plus vocation de lieu de passage et de stationnement. Elle devient alors un lieu d'apaisement et de convivialité.

Toute la place est en zone 20, dite zone de rencontre. Un sens giratoire est imposé et les arrêts de bus sont adaptés.

La rue à Canadas retrouve sa vocation d'artère bien soulignée, avec des places de stationnement de part et d'autre bien identifiées. Les entrées sont redressées pour bien marquer le ralentissement. On plante pour agrémenter l'espace public, le rendant agréable à parcourir à pied.

L'espace partagé est délimité par des rampes adaptées aux bus qui alertent les automobilistes qu'ils rentrent dans une zone où le piéton est prioritaire. Des potelets jalonnent les cheminements piétons.

Le centre de la place devient un espace de rencontre polyvalent. Lors de la phase avant-projet, le bureau d'étude veillera à disposer les espaces verts pour permettre d'adapter l'espace public à diverses fonctions : fête, foire, événements, etc.

Une esquisse plus grande est disponible dans la fiche action 8



Figure 78 : Esquisse place de Nalinnes

Jamioulx :

La Commune a fait part de problèmes de vitesse dans la rue de Nalinnes, ce qui est très gênant au débouché sur la place.

Voulant généraliser les aménagements sur toutes les voies de liaison de la commune, ici, l'avantage est qu'il n'y a pas de bus qui emprunte cet axe.

On propose de marquer du stationnement en voirie avec des jeux de poches de 3-4 voitures espacées en chicane avec triangle d'amorce de bande équipé de potelets avec catadioptrés.



Figure 79 : Esquisse rue de Nalinnes – section 1



Figure 80 : Esquisse rue de Nalinnes – section 2



Figure 81 : Esquisse rue de Nalinnes – section 3



Figure 82 : Esquisse rue de Nalinnes – section 4



Figure 83 : Esquisse rue de Nalinnes – section 5

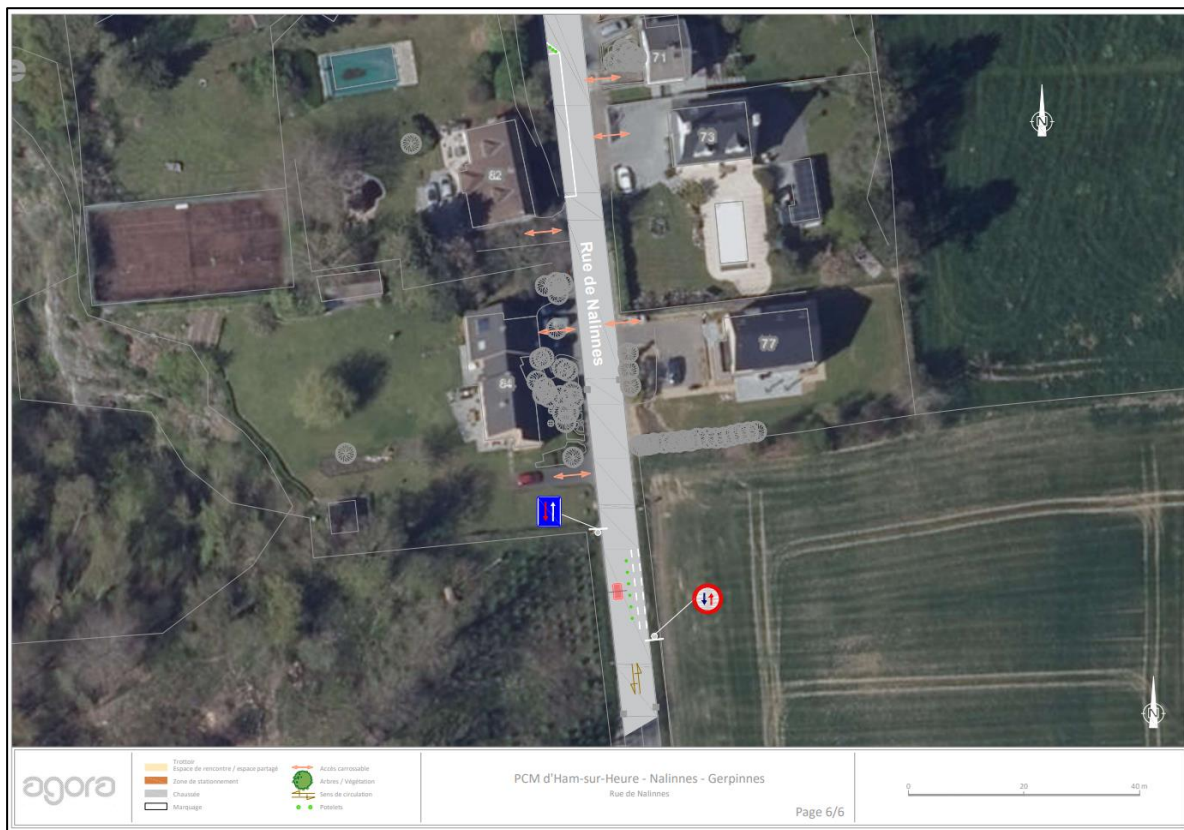


Figure 84 : Esquisse rue de Nalinnes – section 6

Ces 6 sections de voirie détaillent les emplacements de stationnement possibles.

On y détecte plusieurs caractéristiques et/ou difficultés :

- le bâti est composé essentiellement de grosses habitations pour lesquelles le stationnement est organisé dans les propriétés. Il n'y a dès lors pas nécessité de créer du stationnement sur la voirie publique ;
- la rue de Nalinnes est relativement sinueuse. Pour des raisons de sécurité, il n'est pas possible de placer des potelets tout le long de la rue sans discontinuité. Du coup, ce dispositif est relatif dans son efficacité à faire ralentir le trafic ;
- même s'il n'y a pas de bus qui y passent, les 20 m laissés entre deux zones de stationnement n'est pas suffisamment répétitifs pour être efficaces.

Dès lors, il est préconisé de faire le même type d'aménagement que pour la rue Lavallo ou la rue B. Leprince. Cette disposition renforce aussi l'uniformité des aménagements sur tout le territoire de Ham-sur-Heure-Nalinnes.



Ham-sur-Heure-Nalinnes

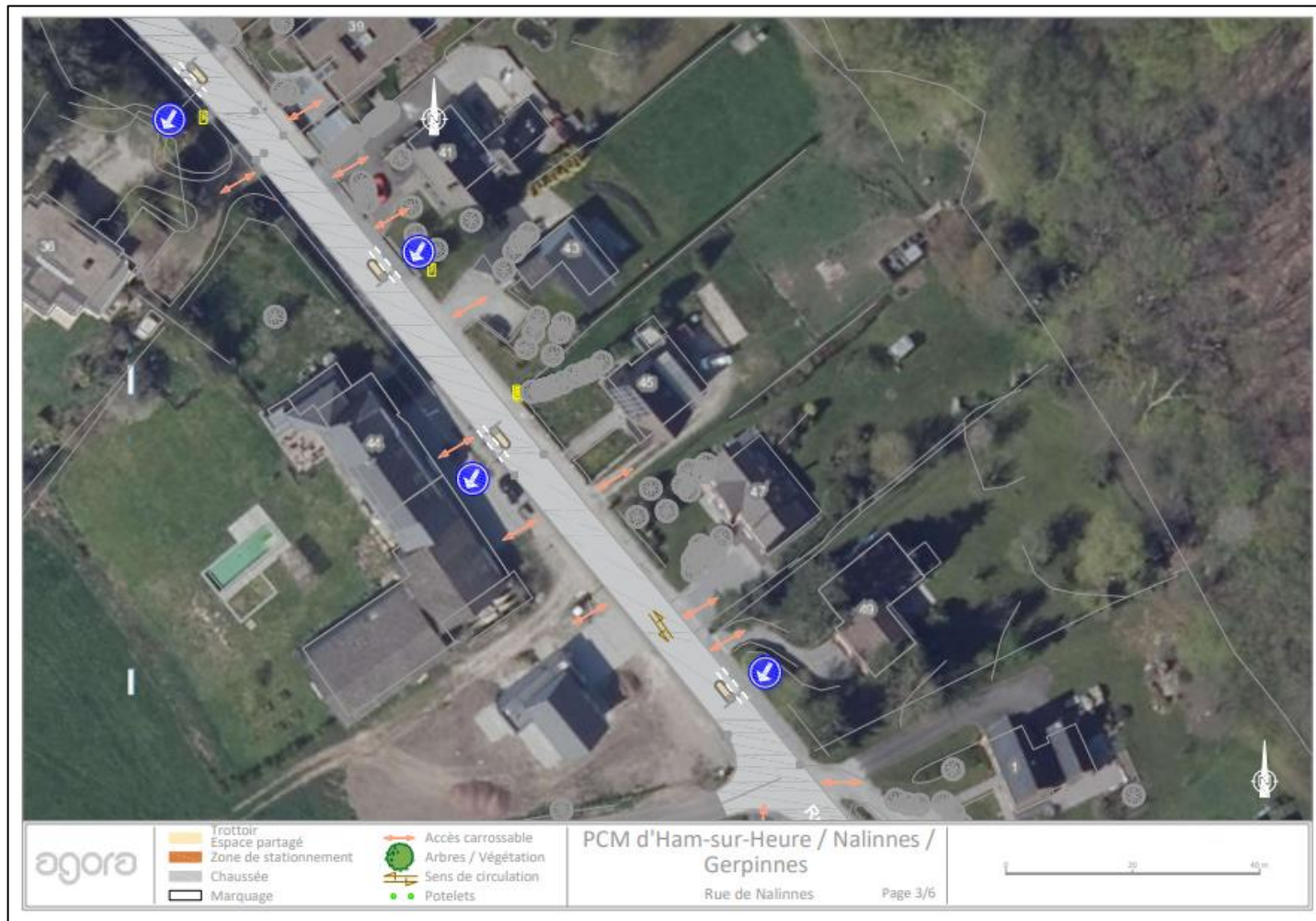


Figure 85 : Esquisse rue de Nalinnes – section 3 - variante

Ham-sur-Heure :

4.1 Rue Baudoin Leprince

La commune souhaite aussi réguler la vitesse dans la rue Baudoin Leprince.

Même topo que pour la rue Lavalle, une ligne de bus passe par là et donc il y a obligation d'assurer des croisements de 40 m de long (pour un bus articulé). Jouer avec des chicanes de stationnement en voirie n'est alors pas assez efficace pour le trafic des véhicules légers. Pour une cohérence des aménagements sur toutes les voiries communales de l'entité, il est proposé le même dispositif que la rue Lavalle.

D'ouest en est, on inscrit un dispositif continu répété en fonction des arrêts de bus et entrées privées.

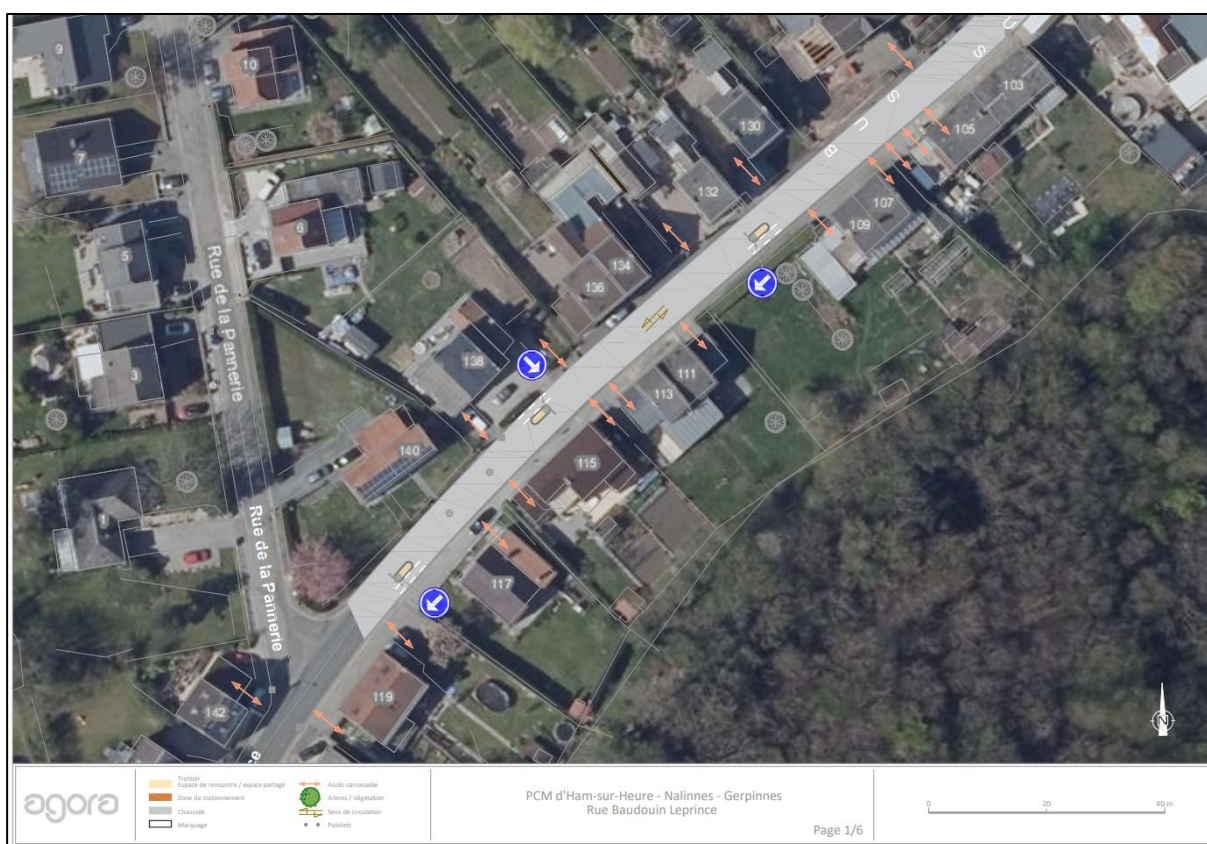


Figure 86 : Esquisse rue Baudoin Leprince - section 1



Figure 87 : Esquisse rue Baudouin Leprince - section 2

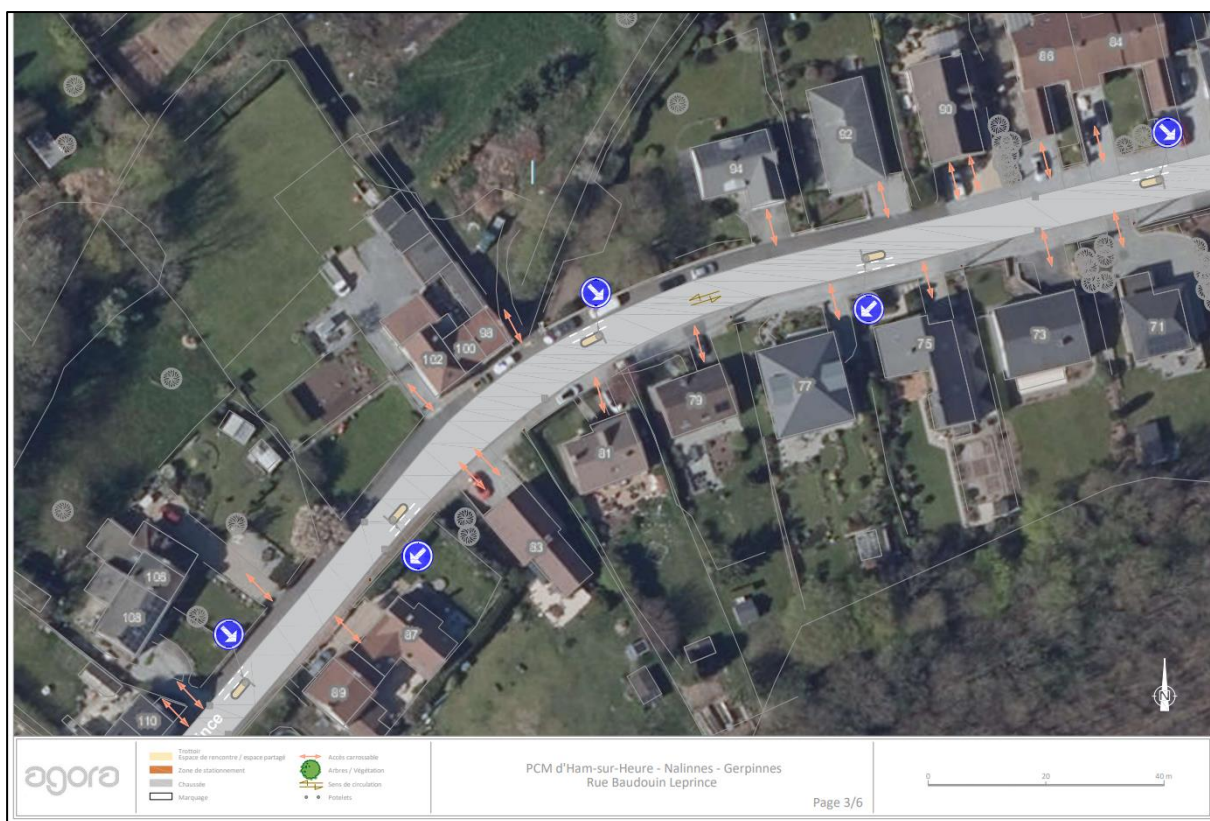


Figure 88 : Esquisse rue Baudouin Leprince - section 3

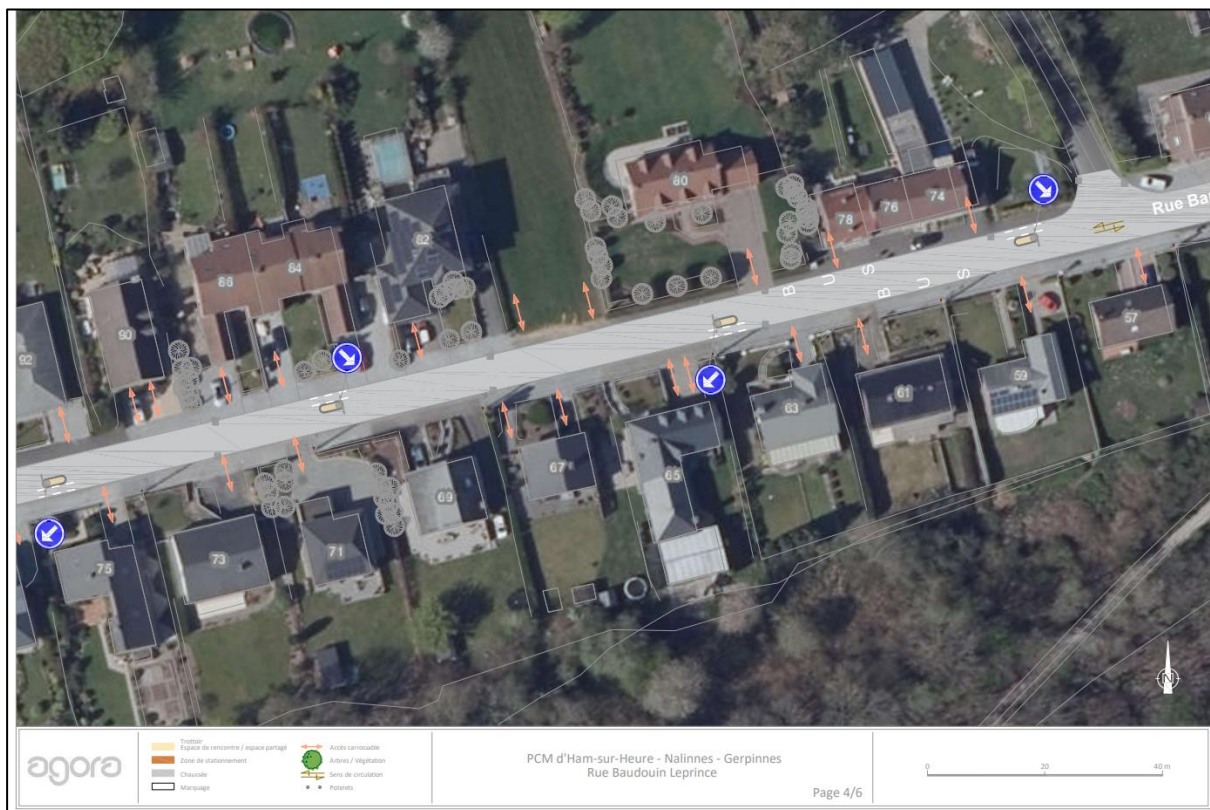


Figure 89 : Esquisse rue Baudouin Leprince - section 4

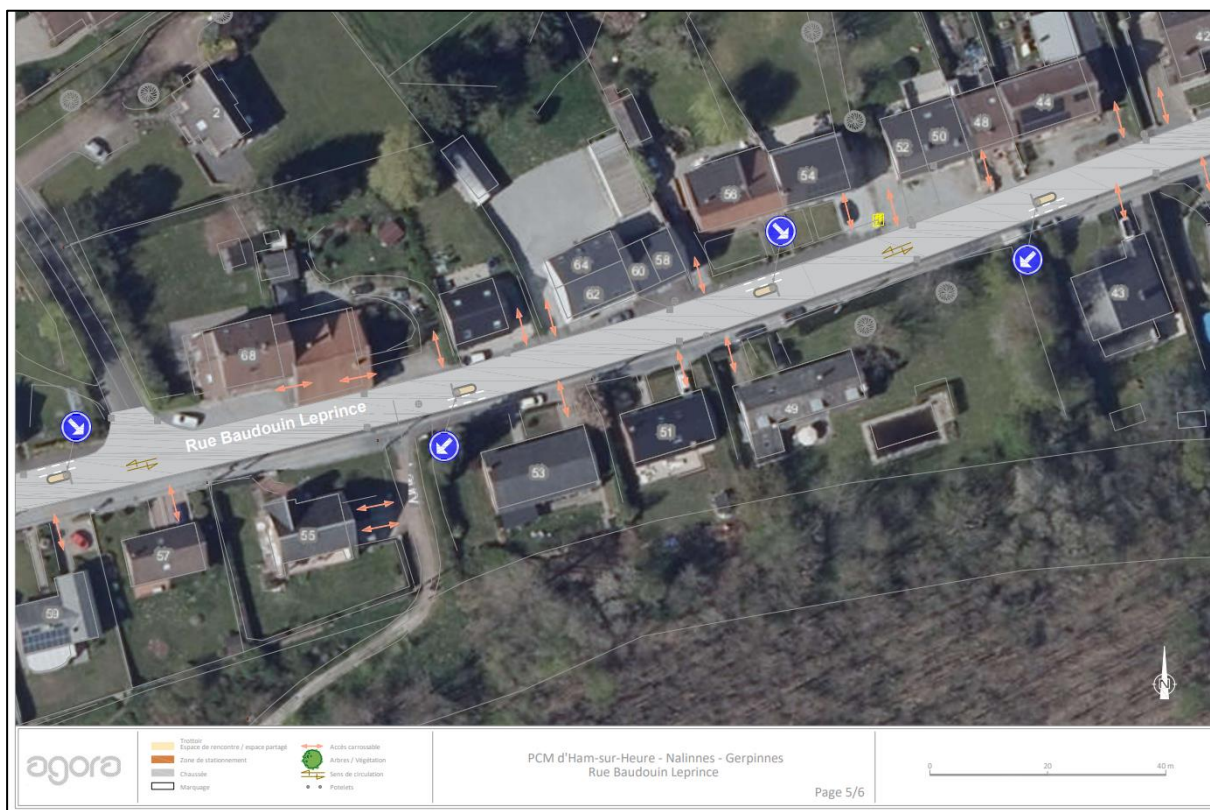


Figure 90 : Esquisse rue Baudouin Leprince - section 5



Figure 91 : Esquisse rue Baudouin Leprince - section 6

A chaque chicane, le passage permet qu'un seul véhicule. Au plus il y a de la circulation, au plus les voitures doivent attendre fréquemment ; ce qui va vite dissuader les automobilistes qui passent par là pour gagner du temps. Le dispositif devient plus efficace lorsque la densité du trafic augmente.

Le bus comme les modes actifs sont privilégiés conformément au principe STOP et la vision Fast 2030.

4.2. Grand'Place

La commune a tenté plusieurs expériences : supprimer, modifier ou réduire le stationnement de la Grand'Place et elle est finalement revenue à sa disposition actuelle.

Il n'est pas aisé de modifier la circulation et le stationnement dans des noyaux d'habitat anciens. Il faut souvent travailler sur des plus grandes surfaces pour bien prendre en compte tous les paramètres et conséquences du moindre changement.

L'idée première est de rendre la place et ses proches abords aux piétons : élargir les trottoirs trop étroits, mettre des sections de l'espace public en zone de rencontre de façade à façade, mesurer la largeur restante et l'affecter à la circulation potentiellement acceptable. Un jeu de boucles de sens uniques avec des angles de giration suffisants pour les bus est à l'étude.

On en arrive à un schéma de circulation projeté où on laisse les bus traverser la place, en maintenant le double sens actuel sur la place, rue Froide, chemin d'Outre-Heure et les sens uniques rue du Cygne, rue des Potiers, rue Sainte-Anne et rue Saint-Roch. On les aménage progressivement en espace partagé de façade à façade redonnant l'aspect historique du centre du village. On remet en valeur le pont, les façades et édifices, la vitesse est réduite, les voitures y sont tolérées, le stationnement y est encouragé en dehors de l'espace piéton, des terrasses sont autorisées et aménagées, l'espace public est occupé de bacs à plantes suivant un procédé modulable permettant de dégager la surface pour les événements : Saint Roch et autres fêtes, ...



Figure 92 : Périmètre d'un espace de rencontre – centre historique- source : Agora

A terme, la place pourrait devenir piétonne moyennant des heures d'accès pour livraisons et la possibilité d'y stationner (PMR, zone de dépose-minute pour l'école maternelle durant les heures d'entrée et sortie, ...). Une étude spécifique doit être confiée à un bureau d'étude en concertation étroite avec les usagers (TEC, commerçants,) et riverains de la zone.

Un itinéraire bus du TEC a été envisagé et une demande de test est en cours pour éventuellement rouvrir le pont de la Cowarte et ainsi ôter le parcours du bus de la zone de rencontre.

On travaille alors avec des boucles de sens uniques : les rues du Calvaire, Abel Dubray, le pont au - dessus de l'Eau d'Heure et La Cowarte.

Cette hypothèse n'est pas approfondie en détail dans le présent PCM

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 de 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 Ham-sur-Heure-Nalinnes 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, 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-même de la commune du trafic de transit est particulièrement difficile.

Aussi, le PiCM attire 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 : réseau routier : hiérarchie viaire
Fiche 10 : cadre de vie et aménagements en zone apaisée

TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ

Court terme
- de 5 ans

Moyen terme
5 à 10 ans

ACTEURS

Commune de Ham-sur-Heure-Nalinnes
Charleroi Métropole

FINANCEMENT

/

ESTIMATION BUDGÉTAIRE

Réalisation d'un SDC.

INDICATEURS DE RÉSULTAT

- Rapport d'évaluation du SDC quand il est existant
- 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 également du choix et de l'utilisation cohérente des matériaux spécifiques employés dans l'espace public.

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 doux peuvent 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.

PMR

Les aménagements intégrant une réflexion sur les personnes à mobilité réduite seront confortables pour tous. Le Guide Régional d'Urbanisme, dans sa partie réglementaire, impose des normes -art. 414 et suivants²²

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 visiteurs 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. Fiche Sécurithèque n° 101

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 la stratégie 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 2500 à 5000 €/place manquante.

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

²² https://lampspw.wallonie.be/dgo4/tinymvc/apps/amenagement/views/documents/juridique/codt/GRU-coordination-officiuse_final.pdf



Pour calculer la mobilité générée par la création de logement, on prend la formule :

$\text{Nb de logements} \times 2,3^* \text{ habitants/logement} \times 3,1^* \text{ déplacements/ personne} / 1,56^* \text{ personne par voiture/ jour} = \text{xx Equivalent voiture privée (EVP) / jour générés par projet}$

(*) données reconnues par Statbel

+ 1 visiteur par 5 logements / jour

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

DES ACTIONS CONCRÈTES À METTRE EN PLACE

La commune de Ham-sur-Heure-Nalinnes a gelé récemment le développement d'une ZACC à la suite grosses conséquences liées aux récentes inondations.

Le Zéro Béton est une des raisons de cette problématique ; la commune a l'avantage de garder son caractère rural et doit continuer à se prémunir de la rurbanisation.

Il y a lieu de s'interroger sur le nombre de véhicules générés par chaque demande de nouveau permis d'urbanisme.

Imposer un local vélo, des places de stationnement en site privé, multiplier les projets mixtes créant des services de proximité (crèche, commerce de proximité, ...), générant peu de déplacements ou des déplacements courts réalisés en mode actif plutôt que de devoir prendre systématiquement la voiture.

Le service « Urbanisme » d'une commune doit être sensibilisé à cette problématique.

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 ou sonore, l'usage parcimonieux de l'eau, le principe de toiture végétalisée, l'usage de l'eau de pluie, les espaces partagés, etc.

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

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

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. Elles partent sur des considérations non vérifiables 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 déplacement, mettre en commun une flotte de trottinettes électriques ne va pas 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

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 : SERVICE DE MOBILITÉ (OFFRE ET DEMANDE) ET 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.

Gérer 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 Ham-sur-Heure-Nalinnes 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.

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

Le territoire rural de Ham-sur-Heure-Nalinnes s'y prête, Nalinnes-Bultia et Ham centre bénéficient 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 Cour-sur-Heure et Marbaix comme certains hameaux 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 : promotion des Transports en commun

TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ

Court terme
- de 5 ans

Moyen terme
5 à 10 ans

ACTEURS

Commune de Ham-sur-Heure-Nalinnes
MobilESEM
Atingo
Tous à Pied
SPW pour le cadre réglementaire
Agglomération de Charleroi
Agence Mobilité Charleroi Métropole
Association de communes éventuelles

FINANCEMENT

Subsides régionaux via les CLM

ESTIMATION BUDGÉTAIRE

€ à €€

INDICATEURS DE RÉSULTAT²³

- 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

- | | |
|---|---|
| + | <ul style="list-style-type: none"> • Optimisation et amélioration de la performance des infrastructures. • Réduction des impacts environnementaux (diminution de la pollution et de l'émission des gaz à effet de serre). • Optimisation de l'utilisation du réseau par des échanges de données en temps réel. |
| - | / |
| | • |

²³ 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 n°6: 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

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 Ham-sur-Heure Nalinnes mais aussi ceux qui y viennent travailler, faire du tourisme, ...

Il serait bien venu que le service communal soit un relais 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

Un call center avec un n° gratuit 0800 est ainsi assuré.



Figure 93 : Extrait site de MobilESEM

Toutefois cette agence accompagne les communes dans l'établissement de projets ou des formations:

PÔLE PROJETS

Le pôle PROJETS vient en appui du service mobilité des communes partenaires via différents axes :

- accompagnement de projets : coordination partenaires, recherche financements, rédaction dossiers subventions,...
- expérimentation de solutions mobilité innovantes : autopartage, vélostations, hubs mobilité, applications sécurisées covoiturage scolaire,....
- relais des enjeux mobilité auprès des autorités compétences : SNCB, TEC-OTW, Fédéral, SPW,...




PÔLE FORMATIONS

Permis



- Permis B théorique
- Test de Perceptions des Risques
- Moniteur Auto-école
- Accidentologie
- Remise à niveau Seniors

Interventions via les Communes et partenaires. Formations "Permis B", "Test de perceptions des risques" et "Moniteur auto-école" réservées aux demandeurs d'emploi et bénéficiaires du CPAS

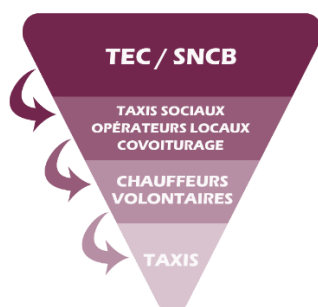
Mobilité Active



- Apprendre la mécanique vélo et devenir autonome pour entretenir et réparer son vélo
- Se déplacer en vélo en toute sérénité:
 - Initiation à la sécurité routière dans les écoles;
 - apprendre l'équilibre;
 - maîtriser son vélo;
 - rouler dans la circulation;
 - encadrer un groupe de cyclistes;
 - s'initier à la micro-mobilité; ...
- Créer des événements et monter des projets autour de la mobilité active

Figure 94 : 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. Ayant peu d'entreprises sur son territoire, il est proposé de concentrer les efforts sur les deux principales gares ferroviaires qui génèrent un trafic automobile important aux heures de pointe, Ham-sur-Heure et Jamioulx. Créer un Mobipôle à la gare de Ham-sur-Heure est la première étape. (projet en cours introduit dans le cadre du PIMACI 2022-2024)
2. Il faudra donc en évaluer l'usage et l'offre : Compatibilité stationnement bus, longueur de l'arrêt, cheminement piéton adapté, dimensionnement du parking vélo, abri voyageurs, abri sécurisé vélo, techniques d'accès à l'abri sécurisé, caméra de surveillance pour éviter le vandalisme, équipement (banc, poubelles, horaires...), bornes électriques voitures, VAE, quai du train adapté pour PMR, places de stationnement réservé pour PMR en suffisance, etc.
3. La seconde gare à aménager en Mobipôle pour être reconnue comme tel par la Région sera Jamioulx.



Figure 95 : Distance piétonne pour Mobipôle - source : Google satellite

Il ne faudra pas négliger la halte de Cour-sur-Heure pour éviter qu'un jour elle soit supprimée. Le potentiel de stationnement à proximité de la gare est très confortable.

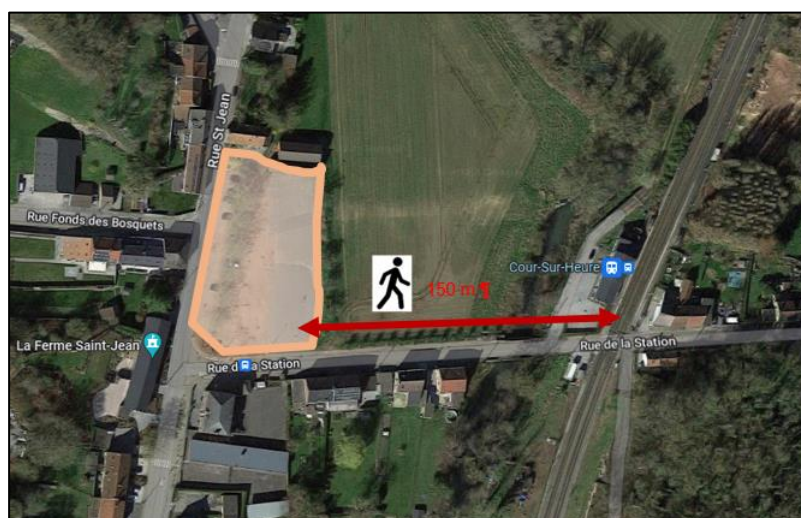


Figure 96 : Potentiel stationnement Cour-sur-Heure – source : Google satellite

4. Concevoir des petites poches de **co-voiturage** pour les automobilistes effectuant de longues distances et situés près des arrêts des transports en commun : parking Saint Martin et parking Cowarte, parking du cimetière de Jamioulx, parking commercial Bultia, parking centre sportif Bertransart, le parking de l'hyperCarrefour de Bomerée – les faire reconnaître au niveau du SPW pour les intégrer sur la carte figurant sur le site de Mobilité.wallonie.be²⁴.
Placer la signalisation Carpool adaptée.
5. 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. À mettre en place avec Gerpinnes au niveau de l'info.
6. Faire la promotion des transports en commun et surtout la future ligne BHNS en diffusant les horaires de bus sachant qu'il est difficile d'adapter les horaires d'une ligne en fonction des coordinations souhaitées sur le territoire d'une commune, indépendamment de l'ensemble de la ligne.
7. Former des référents dans chaque école communale pour motiver, convaincre à changer les habitudes des petits et des grands.
8. Avoir des outils informatiques pour cartographier de manière dynamique l'avancement de la mise en réseaux structurants de la commune en liaison avec les communes limitrophes.
9. Avoir les outils pour mettre à jour les indicateurs de performance.
10. Avoir accès aux modes de communication ; page internet de la commune, page Facebook dédiée à la mobilité ou travailler en étroite collaboration avec le service communication de la Commune ;
11. Avoir son réseau d'acteurs publics et associatifs : locale du GRACQ, ProVélo, Tous à pied, Atingo, zone de police, responsable SPW- infrastructure, planification, sécurité routière pour partager, demander des avis et conseils et communiquer.

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 mises 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.

²⁴ <https://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/un-citoyen/en-voiture/services-et-solutions/covoiturage/parkings-de-covoiturage.html>

✓ **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.

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 transport 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.

Lien internet : Gracq et ProVélo.

TABLEAU DE SYNTHÈSE DES ACTIONS

Tableau de synthèse des actions proposées à Ham-sur-Heure-Nalinnes		Temporalité			Priorité		
		court	moyen	long	1	2	3
Fiche action 1 Piéton	1. utiliser la carte du réseau piéton du PCM pour justifier les aménagements	x			x		
	2. appliquer des charges d'urbanisme à l'aménagement de cheminements continus	x			x		
	3. se référer à la Sécuréthèque	x			x		
Fiche action 2 Vélo	1. utiliser la carte du réseau structurant du PCM pour justifier les aménagements	x			x		
	2. se référer au tableau des aménagements suggérés dans la fiche 2 en assurant les liaisons avec Montigny-le-Tilleul, Thuin et Gerpinnes	x				x	
	3. aménager la liaison Gare de HSH à Nalinnes-Centre suivant l'esquisse proposée		x				x
	4. concevoir avec Gerpinnes 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			x
	5. se référer à la Sécuréthèque	x			x		
Fiche action 3 Signalisation vélo et piéton	1. quand les réseaux sont complets et continus, placer la signalisation adaptée aux usagers piétons et cyclistes			x			x
	# 10 panneaux pour vélos suivant localisation fixée						
	# 17 panneaux pour piéton suivant localisation fixée	x			x		
	2. se référer à la Sécuréthèque						
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. imposer dans les PU des locaux pour stockage vélo dans maisons et surtout immeubles à logements multiples	x			x		
	8. se référer à la Sécuréthèque	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 haltes (accès piétons et vélos, parking voitures, parking vélos, services, accès PMR,)	x			x		
	4. assurer les rabattements cyclables des quartiers mal desservis : (Louvroy, Chêneau, SO de Ham-sur-Heure, quartier rue des Bruyères, ...)			x			x
	5. aménager les quais des bus TEC : abri voyageurs et arceaux vélos - 9 arrêts répertoriés à vérifier au niveau hauteur des quais		x		x		
	6. déplacement arrêts place de Nalinnes suivant esquisse + trottoir piéton, abri et arceaux vélo couverts sur la place			x			x
	7. aménagement Mobipôle gare de Ham-sur-Heure + cheminement piéton	x			x		
	8. projet aménagement Mobipôle à halte de Jamioulx			x			x
	9. projet de Mobipôle à Bultia et Bertransart à inclure dans le développement du BHNS		x		x		
	10. professionnaliser le transport à la demande au vu de la population vieillissante		x			x	
	11. affecter des charges d'urbanisme à l'aménagement des quais et trottoirs alentours des arrêts de bus proches site	x			x		
	12. se référer la Sécurothèque	x			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	
	4. envisager des enquêtes mobilité scolaire sous format digital de type Google Forms			x			x
	4. Beignée						
	4.1. parking commun à bien signaler pour les piétons	x			x		
	4.2. éventuellement plateau rue de l'Eglise au vu de la répartition du site			x			x
	4.3. sécuriser les passages avec le marquage Sécurité Routière proposé	x				x	
	4.4. allonger la zone 30			x			x
	4.5. promouvoir le co-voiturage entre instituteur.trice.s		x				x
	4.6. le réseau cyclable structurant passe par les 2 écoles		x				x
	5. Nalinnes-Centre						
	5.1. assurer une liaison praticable piétonne et cyclable à travers le parc		x				x
	5.2. marquage au sol sécurité scolaire proposé	x			x		
	5.3. le réseau cyclable structurant passe par l'école		x				x
	5.4. promouvoir le co-voiturage entre instituteur.trice.s			x			x
	6. rue Abel Dubray						
	6.1. supprimer le parking en chaussée		x				x
	6.2. inviter les parents à stationner rue La Cowarte		x				x
	6.3. organiser un rang scolaire jusqu'au parking de la Cowarte		x				x

	6.4. marquage au sol sécurité routière proposé				x		
	6.5. aménager au moins un trottoir PMR	x			x		
	6.6. assurer un accès direct par le chemin de la Poste	x			x		
	6.7. promouvoir le co-voiturage entre instituteur.trice.s						x
	6.8. le réseau cyclable structurant passe par l'école		x				x
	7. Bultia - rue des Ecoles						
	7.1. étendre la zone 30 jusqu'au parking Acoz	x			x		
	7.2. entretenir le plateau au carrefour rue des Ecoles- rue d'Acoz	x			x		
	7.3. le réseau cyclable structurant passe par l'école		x				x
	7.4. promouvoir le co-voiturage entre instituteur.trice.s		x				x
	8. Cour sur Heure						
	8.1. profiter du parking en liaison avec la gare	x			x		
	8.2. bien entretenir le passage piéton	x			x		
	8.4. le réseau cyclable structurant passe par l'école		x				x
	9. Jamioulx						
	9.1. aménager un Kiss and Ride devant l'église	x			x		
	9.2. assurer l'entretien du cheminement piéton entre l'arrêt de bus, l'escalier et l'école	x			x		
	9.3. promouvoir le co-voiturage entre instituteur.trice.s		x				x
	9.4. le réseau cyclable structurant passe par l'école		x				x
	10. Marbaix-la-Tour						
	10.1. tester et aménager une rue scolaire rue des Tourettes	x			x		
	10.2. créer un SUL rue Gendebien pour assurer la venue des enfants à l'école à vélo	x			x		
	10.3. signaler le parking de l'église comme parking de dépôt des enfants	x			x		
	10.4. promouvoir le co-voiturage entre instituteur.trice.s		x				x
	10.5. le réseau cyclable structurant passe par l'école		x				x
	11. Nalinnes-Haie						
	11.1. envisager un kiss end ride rue de Marcinelle, si besoin		x			x	
	11.2. maintenir le plateau en état	x			x		
	11.3 promouvoir le co-voiturage entre instituteur.trice.s		x				x
	11.4. le réseau cyclable structurant passe par l'école		x				x
	12. se référer à la CeMathèque	x			x		
Fiche action 7 mobilité alternative	1. promouvoir la vision 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 + dernier km à pied		x			x	
	2 co-voiturage		x				x
	2.1. relancer la plateforme digitale avec publicité	x			x		

	3. Plan déplacement entreprise au sein de l'administration communale.	x			x		
	4. 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. aménagements aux abords de la N5						
	4.1. # N5-rue Acoz : supprimer le stationnement pour fluidifier la circulation - essais		x				x
	4.2. # N5 - rue des Ecoles : supprimer les tournes à gauche		x				x
	4.3.# N5-rue des Boutis : réflexion sur le bienfondé du feu tricolore invitant à emprunter la rue des Boutis		x				x
	4.4. aménager de manière cohérente des accès par la N5 aux voiries adjacentes en concertation avec le SPW et Gerpinnes en limitant les tournes à gauche et répartissant des tournes à droite	x					x
	5. être actif au niveau du BHNS + stratégie des parkings de dissuasion	x			x		
	6. être actif au niveau du PMCM	x			x		
	7. imposer un seul accès Entrée-Sortie à chaque parking privé donnant sur la chaussée de la N5		x			x	
	8. être en relation avec les opérateurs GPS pour ne pas conseiller des itinéraires via Ham-sur-Heure-Nalinnes		x			x	
	9. interdire les PL rue des Carrières et conseiller l'itinéraire Florenchamp pour liaison Thy-le-Château-Marbaix et N53	x			x		
	10. aménager les rues de Nalinnes, Baudoin Leprince , rue Lavalley pour dissuader le trafic de transit et donc les PL - faire respecter les limitations de vitesse	x			x		
	11. dissuader les liaisons au niveau des 2 places centrales : place du Village et Grand'Place en les aménageant en zone de rencontre		x				x
	12. maîtriser les interdictions de PL aux divers carrefours par une signalisation adéquate	x			x		
	14. informer et sensibiliser sur tout changement de signalisation et expliquer pourquoi	x			x		
	15. dresser des avertissements et des procès-verbaux grâce aux radars et caméras ANPR	x			x		
	16. bénéficier d'un système CityDépôt au niveau de Charleroi Métropole pour éviter les livraisons en PL			x			x
Fiche action 9 stationnement	1. pour le vélo, voir fiche 3						
	2. prévoir du stationnement privé dans toute délivrance de PU	x			x		
	3. aménager le Mobipôle gare de HsH	x			x		
	4. prévoir l'aménagement le Mobipôle Jamioulx dans le même esprit - PIMACI - pour garder l'attractivité de la halte ferroviaire		x				x
	5. faire la publicité du parking longue durée de la Cowarte et Saint-Martin à Ham-sur-Heure et ancien dépôt communal à Nalinnes (signalisation piéton, nombre de places, arrêt bus, ...)		x			x	

	6. maintenir la zone bleue sur la Grand'Place et la place de Village et contrôler	x			x		
	7. opter pour des zones bleues 30' devant les commerces à haute rotation (librairie, pharmacie)	x			x		
	8. se référer à la Sécurothèque	x			x		
Fiche action 10 aménagement zones apaisées et sécurisation carrefours	1. Cour-sur-Heure : aménager la rue des Carrières pour interdire les PL	x			x		
	2. Nalinnes						
	2.1. rue Lavalley : série de dispositifs ralentisseurs répétés tout le long de la voirie pour freiner la vitesse et dissuader le trafic de fuite	x			x		
	2.2. rue Praile : dispositif de cassure de la chaussée pour dévier le trafic de transit dans la rue des Monts (début du contournement est)	x			x		
	2.3. chemin du Hameau : dispositif d'infériorité et aménagement du chemin n°4 pour dévier le trafic de transit vers rues d'Ham-sur-Heure et du Dépôt (début contournement ouest)	x			x		
	2.4. # chemin des Lorias - rue de Marcinelle : aménagement d'un plateau pour sécuriser le carrefour et assurer les manœuvres dans le chemin des Lorias pour rejoindre la rue Couture	x			x		
	2.5. sécuriser la piste cyclable en site propre existante non normée en imposant le 70 km/h respecté entre autres grâce à une balustrade tout le long de la PCS - largeur PIC 7m50, largeur cadastre > 17m		x			x	
	2.6. aménager la place du Village en zone de rencontre entendu que le trafic de fuite est dévié en amont de la place au niveau de la rue de Praile, Lavalley et chemin du Hameau		x				x
	3. Jamioulx						
	rue de Nalinnes : aménager un dispositif ralentisseur répété à l'aide de chicanes alternées comme celui des rues Lavalley et Leprince pour freiner la vitesse et dissuader le trafic de fuite	x			x		
	4.Ham-sur-Heure						
	4.1. rue Baudoin Leprince : série de dispositifs ralentisseurs répétés tout le long de la voirie pour freiner la vitesse et dissuader le trafic de fuite	x			x		
	4.2. aménagement de la Grand'Place et ses abords en zone de rencontre tout en maintenant les sens de circulation actuels.			x			x
	5. inventorier tous les aménagements tels que les SUL, zone 30, zone partagée, plateau, passage piétons avec élargissement de trottoirs, passages PMR, ... existants et au fur et à mesure des aménagements	x			x		
	6. se référer à la CeMathèque et la Sécurothèque	x			x		
Fiche action 11 développement territorial	1. réaliser un Schéma de Développement Communal pour sauvegarder le caractère rural de la commune	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. favoriser les projets mixtes pour favoriser les déplacements courts	x			x		

	6. se référer à la CeMathèque et à la CPDT	x			x		
Fiche action 12 Service mobilité et information	1. mettre en place une équipe transversale communale en matière de communication mobilité		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 les Mobipôles et développer les services connexes : point info, casier livraisons de colis, ... pour maintenir les quatre haltes ferroviaires				x		
	5. favoriser le co-voiturage pour les longs déplacements		x				x
	6. professionnaliser le transport à la demande au vu de la population vieillissante		x			x	
	7. soutenir MobilESEM et son call center	x			x		
	8.alimenter un onglet Mobilité sur le site internet de la Commune	x			x		
	9. page Facebook mise à jour au quotidien	x			x		
	10. organiser des événements Grand Public	x			x		
	11. cibler les enfants	x			x		
	12. développer des campagnes d'actions thématiques	x			x		
	13. concerter la population lors de projets d'aménagement	x			x		
	14. expliquer la politique de mobilité de la Commune (Travaux, signalisation, radar, PV, ...)	x			x		





Ham-sur-Heure-Nalinnes

egore