

**MINISTÈRE WALLON DE L'ÉQUIPEMENT  
ET DES TRANSPORTS**



**SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES**



**COMMUNE DE CHATELET**

# PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE CHATELET

## PHASE II : CONTRAINTES - OBJECTIFS





**MINISTERE WALLON DE L'EQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS**

**SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES**

**COMMUNE DE CHATELET**

**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE  
DE CHATELET**

**PHASE II : CONTRAINTES - OBJECTIFS**

**RAPPORT TECHNIQUE FINAL**

**JANVIER 2002**

**0164/JD/BO/bo**

**TABLE DES MATIERES****Page n°**

<b>0.</b>	<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>2</b>
0.1	RAPPEL DU PLAN DE TRAVAIL DE L'ETUDE .....	2
0.2	STRUCTURE DE LA PHASE 2 : CONTRAINTES - OBJECTIFS.....	2
<b>1.</b>	<b>CONTRAINTES.....</b>	<b>2</b>
1.1	LES CONTRAINTES D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME.....	2
1.2	LES PROJETS.....	2
1.2.1	Les projets d'aménagement et d'urbanisme.....	2
1.2.2	Les projets de voirie et d'aménagement d'espaces publics.....	2
1.2.3	Les projets en matière de transports en commun .....	2
<b>2.</b>	<b>OBJECTIFS .....</b>	<b>2</b>
2.1	PROPOSITIONS D'OBJECTIFS A L'ECHELLE DE LA COMMUNE.....	2
2.1.1	Propositions d'objectifs en terme de déplacements automobiles .....	2
2.1.2	Propositions d'objectifs d'amélioration des réseaux de transports collectifs.....	2
2.1.3	Propositions d'objectifs d'amélioration des conditions de déplacements des modes doux.....	2
2.1.4	Propositions d'objectifs d'amélioration de la qualité des espaces publics .....	2
2.1.5	Propositions d'objectifs d'amélioration du jalonnement et de la signalétique .....	2
2.2	PROPOSITIONS D'OBJECTIFS A L'ECHELLE DU CENTRE-VILLE .....	2
2.2.1	Propositions d'objectifs en terme de déplacements automobiles .....	2
2.2.2	Propositions d'objectifs en terme de stationnement.....	2
2.2.3	Propositions d'objectifs d'amélioration des réseaux de transports collectifs.....	2
2.2.4	Propositions d'objectifs d'amélioration des conditions de déplacements des modes doux.....	2
2.2.5	Propositions d'objectifs d'amélioration de la qualité des espaces publics .....	2
2.2.6	Propositions d'objectifs d'amélioration du jalonnement et de la signalétique .....	2



## **LISTE DES FIGURES**

### **Figure n°**

#### **0. Introduction**

0.1 Le déroulement de la phase 2 de l'étude

#### **1. Contraintes**

1.1 Contraintes d'aménagement du territoire et d'urbanisme

1.2 Orientations du schéma de structure communal de Châtelet

1.3 Actions proposées dans le schéma de structure communal

1.4 Projets d'aménagement et d'urbanisme récents, en cours et à venir

1.5 Projets routiers et d'aménagement de voirie / espace public

1.6 Projets en matière de transports en commun

#### **2. Objectifs**

2.1 Objectifs à l'échelle de la commune (déplacements automobiles)

2.2 Objectifs à l'échelle de la commune (transports en commun)

2.3 Objectifs à l'échelle du centre-ville (déplacements automobiles – stationnement)

2.4 Objectifs à l'échelle du centre-ville (transports collectifs – modes doux – espace public)

2.5 Objectifs spécifiques aux déplacements à vélo

2.6 Objectifs spécifiques aux déplacements piétons dans le centre-ville "élargi"





## 0 INTRODUCTION

Le présent rapport contient les éléments techniques de la seconde phase d'étude du Plan Communal de Mobilité de Châtelet, à savoir la définition des contraintes et le cadrage des objectifs en matière d'aménagement du territoire, d'aménagement urbain et de mobilité multimodale.

### 0.1 RAPPEL DU PLAN DE TRAVAIL DE L'ETUDE

Pour rappel, l'étude du Plan Communal de Mobilité (PCM) se compose des trois phases principales suivantes :

Phase 1. Analyse et diagnostic de la situation actuelle <sup>1</sup> ;

**Phase 2. Définition des contraintes et cadrage des objectifs ;**

Phase 3. Plan de Mobilité, composée des sous-phases :

- 3.0 Concept multimodal d'organisation des déplacements ;
- 3.1 Plan des déplacements ;
- 3.2 Politique du stationnement ;
- 3.3 Stratégie de régulation ;
- 3.4 Gestion des marchandises ;
- 3.5 Plan de signalisation et de jalonnement.

En parallèle à ces phases "techniques" de l'étude, un volet important est consacré à la communication auprès des acteurs concernés et de la population en général.

---

<sup>1/</sup> Plan Communal de Mobilité de Châtelet, Phase I : Analyse – Diagnostic, Rapport technique final, Décembre 2001; Transitec Ingénieurs-Conseils, Pissart, EO Design



## 0.2 STRUCTURE DE LA PHASE 2 : CONTRAINTES - OBJECTIFS

Fig. 0.1 La définition des contraintes et le cadrage des objectifs consistent à :

- recenser les principaux projets sur le territoire communal et à proximité pouvant avoir des effets au niveau de :
  - la mobilité ;
  - l'accessibilité ;
  - l'aménagement du territoire ;
  - le développement économique ;
  - ...
- classer ces différents projets selon deux catégories :
  - les projets "lancés" ;
  - les projets "en suspens".
- recenser toutes les contraintes administratives et légales relatives à la mobilité et à l'aménagement du territoire (plan de secteur, règlements d'urbanisme, itinéraires des convois exceptionnels, ...) ;
- définir, en collaboration avec les Elus de Châtelet et les partenaires impliqués dans le projet, les objectifs du PCM de Châtelet en fonction :
  - de l'aménagement du territoire ;
  - de l'aménagement urbain ;
  - des déplacements ;
  - du stationnement ;
  - du jalonnement ;
  - ...



# Le déroulement de la phase 2 de l'étude

## 1. Définition des contraintes

- les projets "lancés"  
(urbanisme, routiers, stationnement,...)
- les projets "en suspens"
- les schémas, plans et réglementations en vigueur
- ...



## 2. Définition des objectifs...

- ... en matière d'aménagement du territoire
- ... en matière d'aménagement urbain
- ... en matière de déplacement
- ... en matière de stationnement
- ... en matière de jalonnement



# 1 CONTRAINTES

## 1.1 LES CONTRAINTES D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME

Le cadre physique de la commune entraîne de nombreuses contraintes en matière de déplacement :

- la Sambre, les zones industrielles et les voies de chemin de fer forment une barrière physique franchissable en un seul point : l'avenue de Châtelet (pont sur la Sambre) ;
- les dénivellations importantes entre la vallée et les plateaux du Nord et du Sud de la commune constituent un obstacle majeur pour les cyclistes.

Fig. 1.1 Les principales contraintes en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire sont :

- le plan de secteur, qui fixe les grandes orientations en matière d'aménagement du territoire ;
- le schéma de structure, qui présente les grandes options d'aménagement pour la commune, dont certaines sont directement liées à la mobilité et doivent être prises en compte dans le cadre du Plan Communal de Mobilité ;
- les plans communaux d'aménagement (PCA) : pour la plupart obsolètes, ils sont essentiellement situés à proximité du centre-ville. Plusieurs d'entre eux sont actuellement en cours de révision, tels que le PCA des « Mottards » et le PCA dit « du centre », qui permettront le développement de divers projets (activités économiques, logements, etc...).

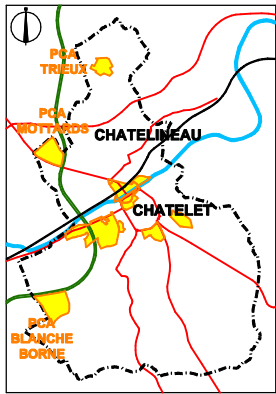
Au centre de la commune, sur les rives de la Sambre, se trouvent d'importantes zones d'activité économique, proches de l'habitat, qui génèrent un trafic lourd important.

Fig. 1.2 Le schéma de structure propose quatre grands objectifs favorables à la mobilité et à l'usage des modes doux :

- **structurer la zone urbaine centrale** : le principal moyen proposé est le regroupement des centres de Châtelet et Châtelineau en un seul centre urbain. Diverses autres mesures visent à améliorer l'accessibilité et la convivialité de ce centre (valorisation du patrimoine et des friches, développement d'espaces publics de qualité) ;
- **augmenter l'attractivité de la fonction résidentielle** : développement du logement social, densification de l'habitat dans le centre, rénovation du noyau de Bouffioulx. Elle passe aussi par une amélioration générale du cadre de vie : assainissement des friches, création d'espaces publics, valorisation du patrimoine naturel et bâti, etc ...
- **favoriser la mixité des fonctions et des activités** : les moyens proposés par le schéma de structure visent à une cohabitation optimale entre l'habitat et les activités économiques (en favorisant l'implantation de PME et de services de proximité dans les zones d'habitat) et entre les différentes activités économiques entre elles (par un bon équilibre entre activités industrielles et services par exemple) ;
- **améliorer le système de communications internes et externes** : les principales mesures à prendre dans ce domaine sont la sécurisation du ring, le développement des infrastructures destinées aux usagers lents dans le centre et au départ de la périphérie, et la réduction de l'effet de barrière généré par la Sambre et les infrastructures ferroviaires et industrielles.



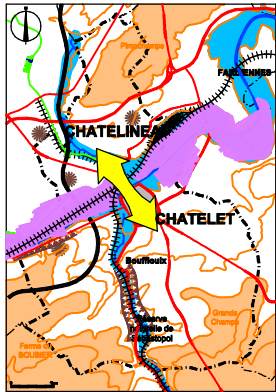
# Les contraintes d'aménagement du territoire et d'urbanisme



Un schéma de structure communal réalisé en 1995 et présentant une série d'options et d'actions liées au PCM.



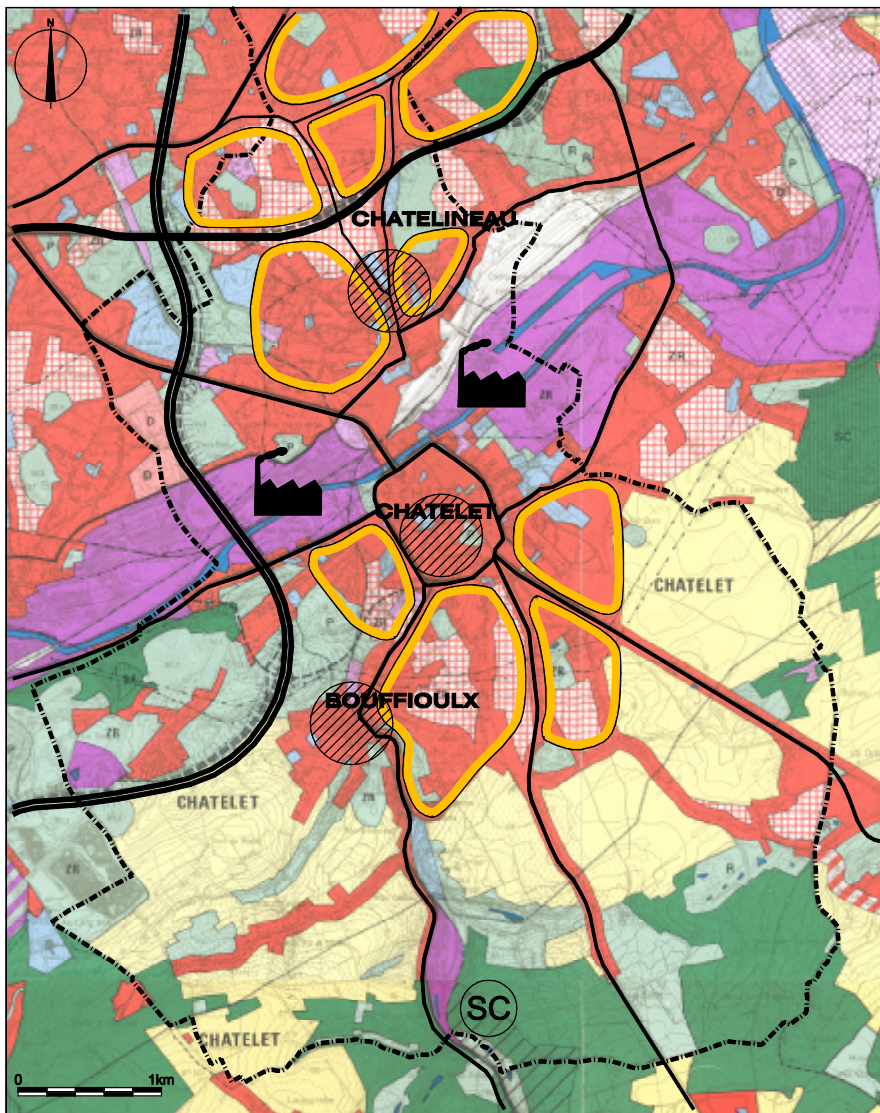
Onze PCA, principalement localisés à proximité du centre-ville, dont la plupart sont obsolètes.



Une barrière physique importante entre Châtelet et Châtelineau formée par la Sambre, le site ferroviaire et les zones industrielles.



Des contraintes topographiques, au nord et au sud de la commune, fragilisant l'usage du vélo.



De vastes zones d'habitat souvent traversées par des axes routiers perturbants (N90, ...)



Des poches d'habitat à protéger



Des zones d'habitat s'étendant en ruban le long des axes routiers (particulièrement au sud) et incitant à une dispersion de l'habitat



Les centres historiques de Châtelet, Châtelineau et Bouffioulx à protéger et valoriser

De nombreuses friches et ZAED qui continuent à ternir l'image de la ville malgré les initiatives lancées



Plusieurs sites classés à protéger et valoriser (Réserve Sébastopol, anciens terroirs, ...)

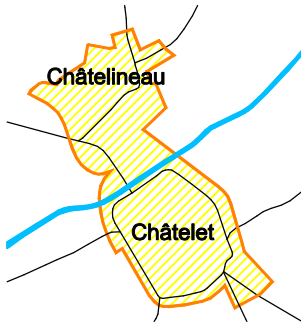


Des zones d'activité économique génératrices de trafic proches des zones d'habitat

# Orientations du schéma de structure communal de Châtelet

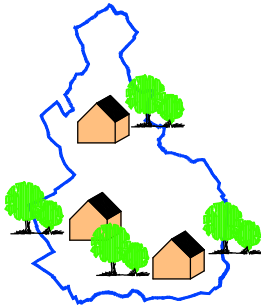
## QUATRE OBJECTIFS PRINCIPAUX

### 1. Structuration de la zone urbaine centrale associée à l'objectif de tertiarisation



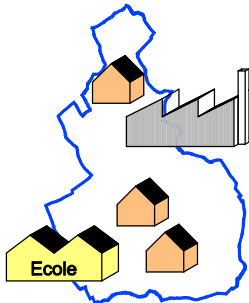
- \* Créer un centre urbain élargi au départ des noyaux de Châtelet et Châtelineau
- \* Valoriser le patrimoine bâti et les friches urbaines
- \* Améliorer l'accessibilité des différents îlots de ce centre élargi (piétons, voitures)
- \* Développer un réseau central qualitatif d'espaces publics

### 2. Augmentation de l'attractivité de la fonction résidentielle



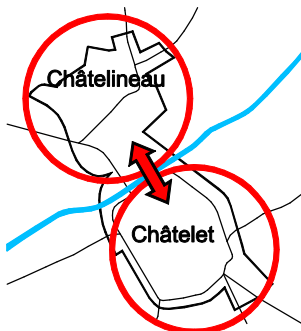
- \* Densifier au sein de l'habitat urbain central
- \* Assainir les friches industrielles et urbaines
- \* Aménager les espaces publics
- \* Valoriser le patrimoine naturel, paysager et bâti
- \* Développer l'habitat social
- \* Rénover le noyau villageois de Bouffioux

### 3. Favoriser la mixité des fonctions et des activités



- \* Favoriser la cohabitation entre l'habitat et les PME
- \* Incrustation de services de proximité dans les zones d'habitat périphériques
- \* Assurer une meilleure cohabitation entre les activités dans les Z.I.
- \* Assurer le maintien d'un équilibre entre activités industrielles et de service

### 4. Amélioration du système de communications internes et externes de l'entité



- \* Sécuriser le trafic empruntant la structure centrale du Ring de Châtelet
- \* Encourager le trafic lent dans le centre élargi et au départ des zones résidentielles et périphériques
- \* Réduire au maximum l'effet de rupture que constitue le franchissement de la Sambre et du faisceau d'infrastructures ferroviaires.

**DES OBJECTIFS QUI FAVORISENT UNE MAITRISE DE LA MOBILITE ET AMELIORENT LES CONDITIONS DE DEPLACEMENT POUR LES MODES DOUX**

Fig. 1.3 Pour répondre à ces objectifs, le schéma de structure propose un certain nombre d'actions concrètes.

Une partie de ces mesures s'adressent aux véhicules motorisés : restructuration du ring, amélioration du franchissement de la Sambre (création d'un nouveau pont), création de parkings, rénovation des principales voies d'accès au centre, création d'une bretelle reliant le ring de Châtelet au ring R3 de Charleroi, réaménagement des principaux carrefours.

Une attention particulière est également portée aux modes de déplacements lents : diminution de la vitesse de circulation dans le centre urbain élargi, aménagement d'un réseau pour trafic lent desservant le centre et développement de liaisons périphériques au départ de Gilly, Bouffioux et en bordure de la Sambre.

**Ces objectifs peuvent être repris dans le cadre du Plan Communal de Mobilité.**

**Par contre, le bouclage du ring par le quartier de la gare tel que proposé dans le schéma de structure n'est absolument pas envisageable, étant donné les objectifs de sécurisation souhaités pour ce secteur et le projet en cours de réaménagement de la place de la Station, au droit de la gare SNCB.**

## 1.2 LES PROJETS

### 1.2.1 Les projets d'aménagement et d'urbanisme

Fig. 1.4 De nombreux projets sont actuellement programmés ou en cours d'élaboration. Il s'agit pour la plupart de projets de construction de logements sociaux. Au total, ce sont plus de 400 logements qui devraient être réalisés. Les deux projets les plus importants sont ceux de l'Espace Wilson (Châtelineau), en cours, et de la rue Franche Chambre (Châtelet – centre).

La rénovation urbaine et l'aménagement d'espaces publics font également partie des préoccupations de la commune. Le centre-ville de Châtelet a déjà été réaménagé et plusieurs rues devraient encore être rénovées dans les années à venir.

De même, d'autres places (Destrée, de la Gare, Guyot et Saint-Roch) sont en cours de réaménagement ou devraient l'être à court terme.

L'attention accordée aux problèmes urbanistiques de Châtelet se traduit également par une actualisation de certains Plans Communaux d'Aménagement (tels que les PCA "du Centre" et "des Mottards"), la plupart étant aujourd'hui dépassés.

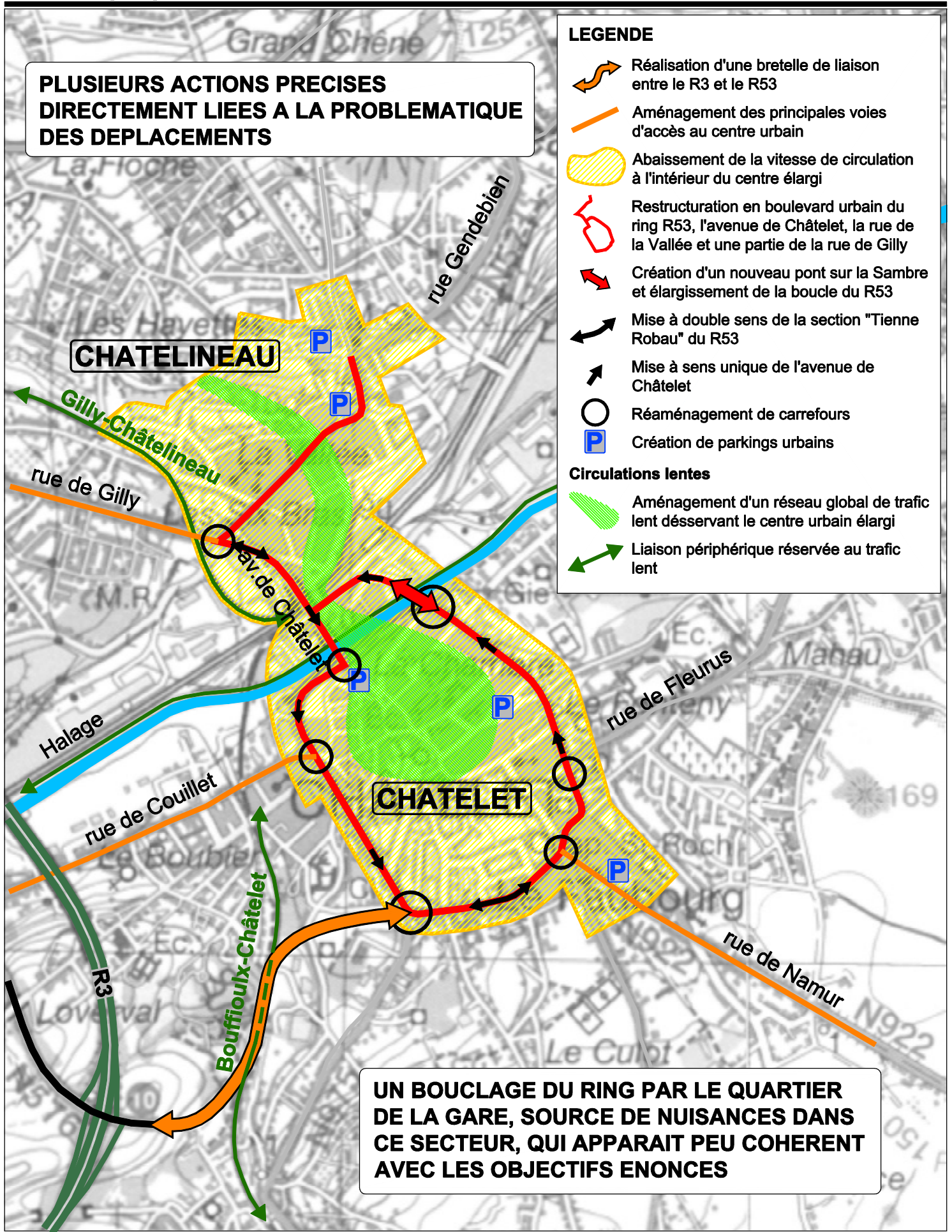
### 1.2.2 Les projets de voirie et d'aménagement d'espaces publics

Fig 1.5 Plusieurs projets constituent des "projets lancés" qu'il convient d'intégrer tels que définis avant l'élaboration du PCM :

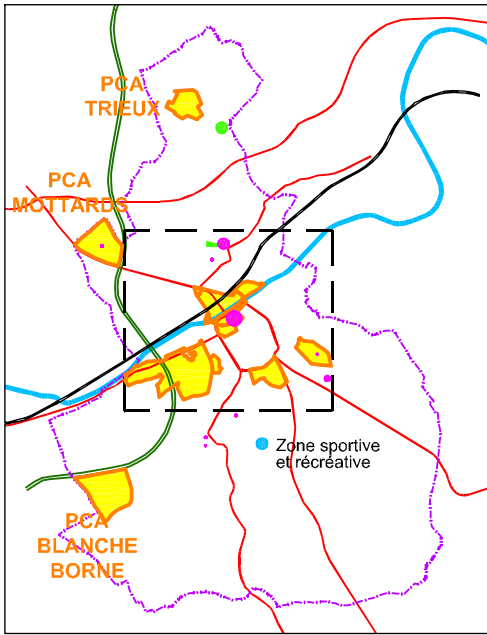
- l'aménagement de la place Destrée à Châtelineau et de la place de la Station au droit de la gare SNCB, dont les travaux sont en cours ou seront réalisés au cours de l'année 2002 ;
- la création d'une liaison routière entre l'échangeur de Châtelet sur le ring R3 de Charleroi et le ring de Châtelet, dont les travaux sont en cours. Toutefois, ce projet va totalement modifier l'accessibilité au centre-ville de Châtelet et aux secteurs situés au Sud de ce dernier. Ainsi, le plan des déplacements (Phase 3.1 du PCM) devra définir les mesures d'accompagnement sur



# Actions proposées dans le schéma de structure communal



# Projets d'aménagement et d'urbanisme récents, en cours et à venir



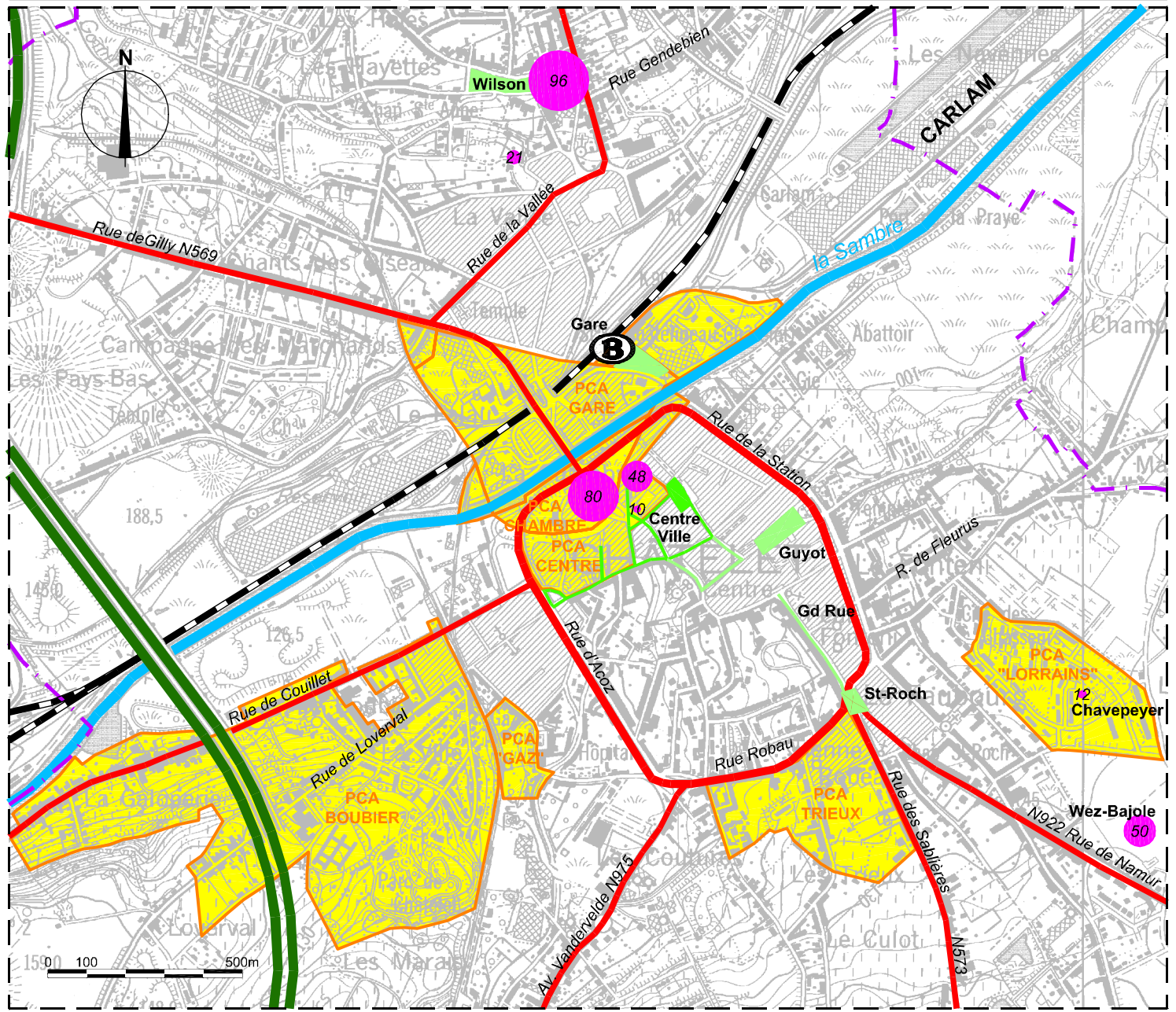
**Nouveaux logements sociaux :**  
 ± 170 dans le centre-ville  
 ± 100 à Châtelineau (Wilson)  
 ± 140 répartis sur le reste de la commune

11 PCA principalement localisés à proximité du centre-ville et dont la plupart sont obsolètes. Deux d'entre eux sont actuellement en révision.

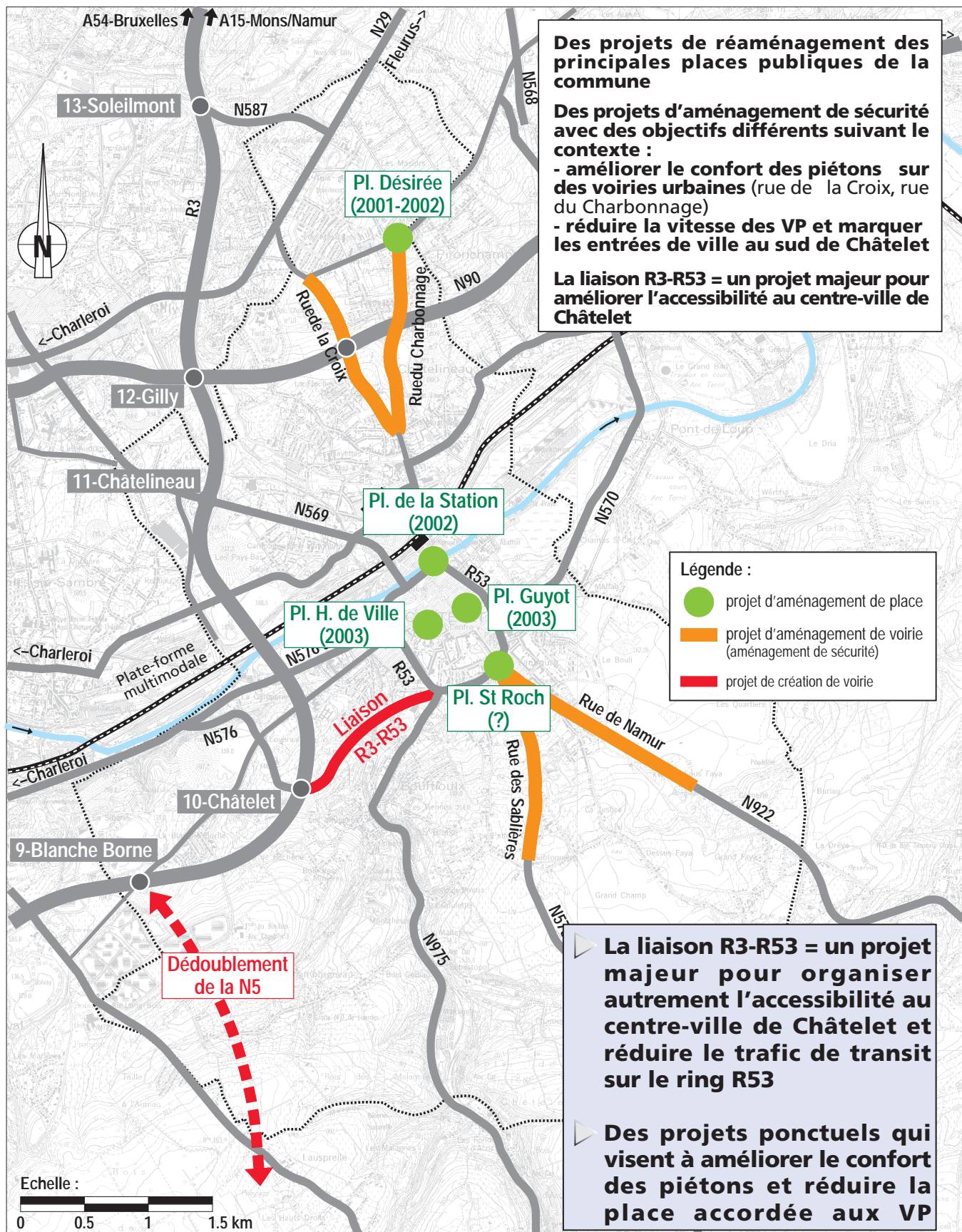
De nombreux projets d'aménagements réalisés et à venir qui témoignent d'une réelle dynamique et qui contribuent à donner à la ville de Châtelet une nouvelle image axée sur l'accueil et la convivialité.

## LEGENDE

- Aménagements d'espaces publics récents ou en cours
- Aménagements d'espaces publics à venir
- Logements récents, en cours et à venir
- Projets divers
- Plans Communaux d'Aménagement (PCA)



# Projets routiers et d'aménagement de voirie / espace public



les autres voiries du centre-ville (en particulier sur le ring de Châtelet), afin de favoriser l'utilisation de cette liaison R3 – R53.

D'autres projets peuvent être qualifiés de "projets en suspens" ou "intentions" à moyen terme, dont le PCM devra mesurer l'opportunité et définir les caractéristiques :

- le réaménagement des radiales vers le ring au Sud du centre-ville de Châtelet (rue de Namur et rue des Sablières) et de deux voiries internes à Châtelineau (rue de la Croix et rue du Charbonnage), avec des objectifs de modération de la vitesse des véhicules ;
- l'aménagement de la place de l'Hôtel de Ville et de la place Guyot dans le centre-ville de Châtelet, où il conviendra de prendre en compte la problématique du stationnement.

### 1.2.3 Les projets en matière de transports en commun

Fig 1.6 A court terme, certaines lignes de bus, circulant uniquement sur le ring, desserviront la place du Marché, située dans le bas du centre-ville de Châtelet (et dont le réaménagement pour permettre le passage des bus a été réalisé au cours de l'automne 2001).

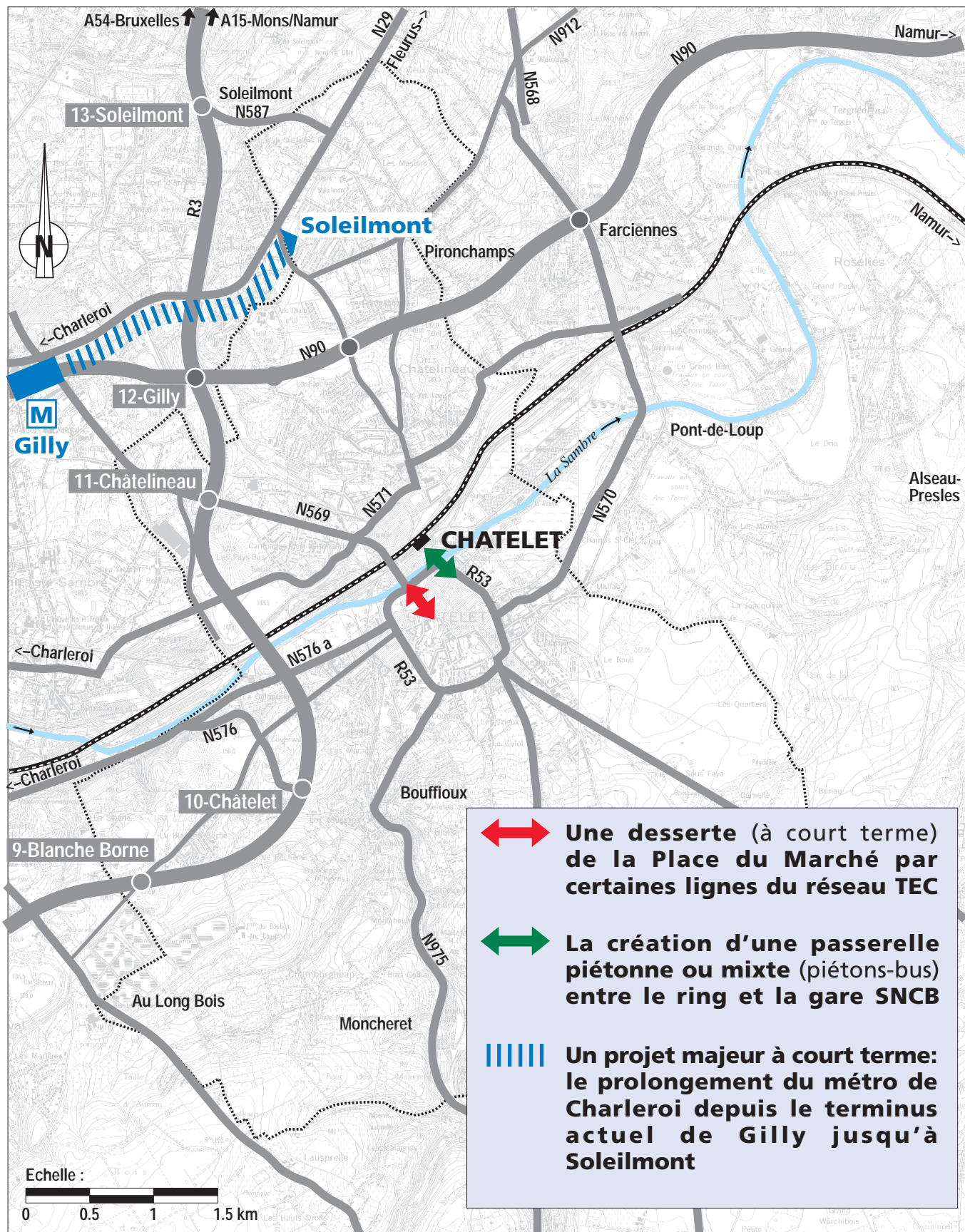
A moyen terme, deux projets vont considérablement modifier l'organisation du réseau TEC :

- le prolongement du métro de Charleroi jusqu'à Soleilmont ;
- la création d'une passerelle mixte piétons + bus au-dessus de la Sambre, entre la gare SNCB et le ring du centre-ville de Châtelet.

Le PCM devra définir les principes de réorganisation des lignes du réseau TEC, en tenant compte de ces deux projets.



# Projets en matière de transports en commun



## 2 OBJECTIFS

### 2.1 PROPOSITIONS D'OBJECTIFS A L'ECHELLE DE LA COMMUNE

#### 2.1.1 Propositions d'objectifs en terme de déplacements automobiles

Fig. 2.1 Les principaux objectifs sont les suivants :

- renforcer le rôle du ring R3 et de la N90 pour les grands flux de transit et d'échange avec les différents secteurs de l'agglomération ;
- reporter sur la liaison R3-R53 le trafic de transit empruntant actuellement le ring de Châtelet, entre les secteurs situés au Sud et à l'Est de Châtelet et le centre de l'agglomération ;
- maîtriser le volume du trafic sur le ring de Châtelet et la N59 (rue de Gilly), afin de favoriser la circulation des transports en commun et d'améliorer le confort des piétons et des cyclistes ;
- maîtriser les vitesses sur les radiales vers le ring de Châtelet, afin de sécuriser et d'améliorer les cheminements piétons et les itinéraires cyclistes ;
- améliorer la qualité de vie des riverains dans les quartiers résidentiels (maîtrise du trafic et des vitesses) ;
- définir et mettre en valeur les entrées de l'agglomération ;
- améliorer le jalonnement et la signalisation routière ;
- réorganiser le jalonnement en intégrant la nouvelle liaison routière entre le ring R3 de Charleroi et le ring R53 de Châtelet.

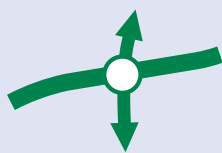
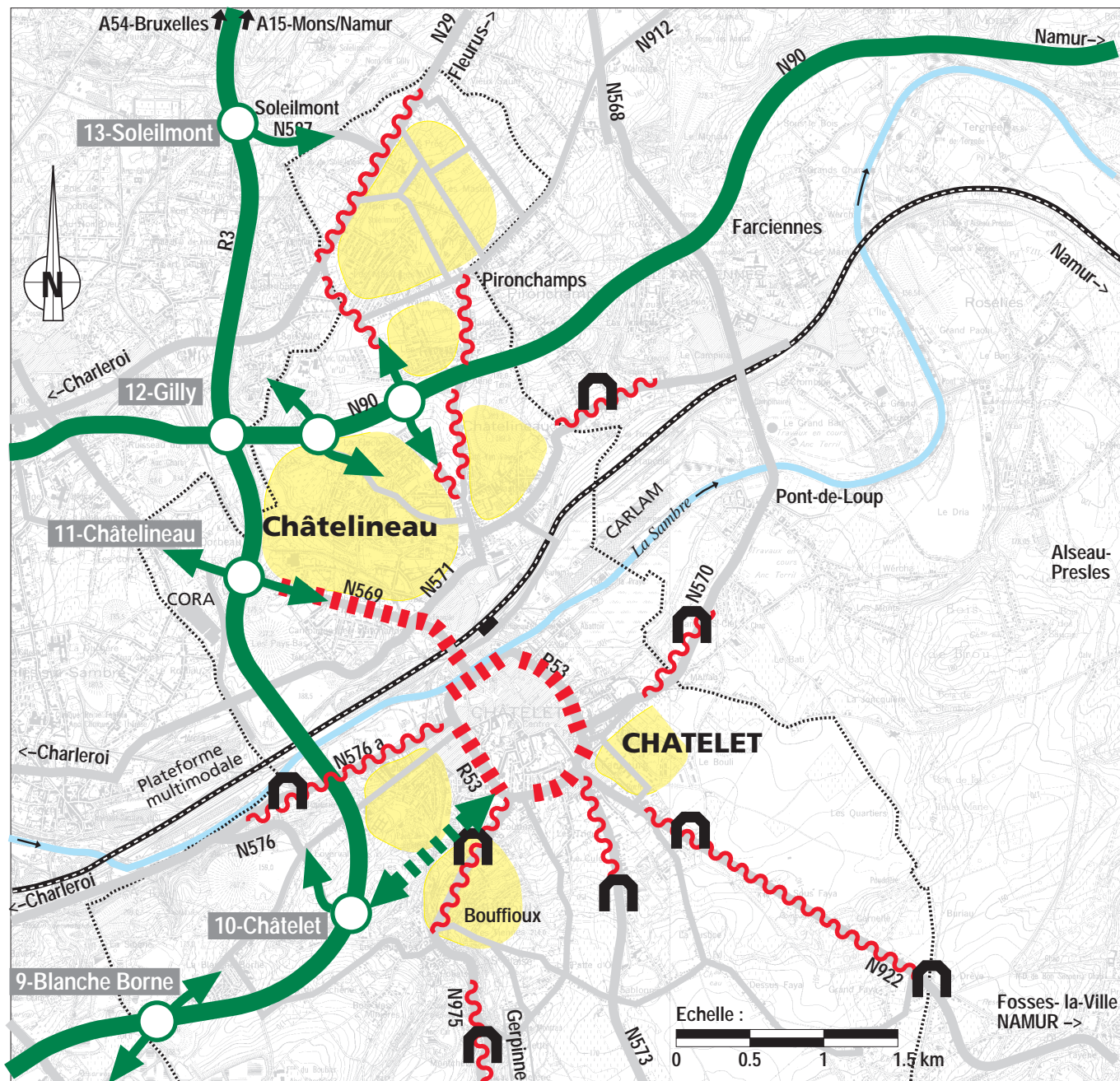
#### 2.1.2 Propositions d'objectifs d'amélioration des réseaux de transports collectifs

Fig. 2.2 L'objectif majeur est de favoriser l'usage du réseau TEC en lui offrant une réelle attractivité par :

- la valorisation des lignes en direction de Charleroi ou à destination des axes lourds de transports collectifs (gare SNCB et métro de Charleroi) :
  - améliorer la vitesse commerciale et la régularité des bus grâce à des aménagements spécifiques (couloir bus, priorité aux feux, ...) ;
  - offrir une fréquence élevée toute la journée ;
- l'amélioration des liaisons entre les différents pôles de la commune :
  - offrir une fréquence élevée aux heures de pointe ;
  - assurer une desserte directe entre Bouffioulx, Châtelet, Châtelineau et Soleilmont;
- l'amélioration de la desserte en transports collectifs et la mise en œuvre des conditions favorisant une réelle intermodalité au niveau de la gare SNCB;
- l'amélioration des conditions d'accueil des usagers à tous les arrêts du réseau TEC.



# Objectifs à l'échelle de la commune (déplacements automobiles)



**Renforcer le rôle du Ring R3 et de la N90 pour les grands flux de transit et d'échanges**  
**Valoriser l'usage du Ring R3 et de la N90 pour les déplacements internes à la commune**



**Maîtriser le trafic sur le Ring de Châtelet et la rue de Gilly (N569)**



**Maîtriser les vitesses sur les radiales vers le Ring de Châtelet**



**Marquer clairement les entrées de l'agglomération**

**Améliorer la qualité de vie des riverains dans les quartiers résidentiels (maîtrise du trafic et de la vitesse)**



### **2.1.3 Propositions d'objectifs d'amélioration des conditions de déplacements des modes doux**

L'amélioration des conditions de déplacements des piétons constitue un autre objectif majeur. Il s'agit notamment :

- de sécuriser et d'assurer la continuité de cheminements piétons à proximité de tous les établissements scolaires ;
- d'offrir aux piétons et aux personnes à mobilité réduite des conditions sécurisées de déplacements homogènes sur l'ensemble du territoire de Châtelet (traversées piétonnes au niveau de toutes les intersections) ;

Favoriser l'usage du vélo pour les trajets quotidiens est aussi un objectif à atteindre. Pour cela, il convient de sécuriser des itinéraires cyclables et de développer des dispositifs de stationnement au niveau de tous les pôles générateurs de trafic.

### **2.1.4 Propositions d'objectifs d'amélioration de la qualité des espaces publics**

Un effort particulier doit être apporté pour le réaménagement des espaces publics au cœur des différents quartiers, notamment à Châtelineau (places de la Madeleine et Arembert). Il s'agit de redonner à ces "places-parkings" un rôle dans l'animation du centre commerçant : créer des lieux de vie, avec des bancs publics, des jeux pour enfants, des arbres, ...

### **2.1.5 Propositions d'objectifs d'amélioration du jalonnement et de la signalétique**

Le plan de jalonnement devra être défini en corrélation avec les objectifs liés à la maîtrise des déplacements automobiles, notamment par le report sur la liaison R3-R53 des grands flux de transit à l'échelle du centre-ville de Châtelet.



## 2.2 PROPOSITIONS D'OBJECTIFS A L'ECHELLE DU CENTRE-VILLE

### 2.2.1 Propositions d'objectifs en terme de déplacements automobiles

Fig. 2.3 Les principaux objectifs sont les suivants :

- supprimer le trafic de transit à travers le centre-ville de Châtelet ;
- diminuer le trafic de "shunt " (entre l'avenue de Gilly et la rue de la Vallée) à travers le centre commerçant de Châtelineau ;
- améliorer la sécurité sur le ring de Châtelet (maîtrise de la vitesse et amélioration de la visibilité au niveau des intersections) ;
- améliorer l'accessibilité aux principaux parkings depuis le ring.

### 2.2.2 Propositions d'objectifs en terme de stationnement

Fig. 2.3 Les principaux objectifs sont les suivants :

- maîtriser le stationnement des usagers de longue durée et favoriser l'accueil des usagers de courte durée dans l'hypercentre commerçant ;
- développer des parkings relais P+ Marche en bordure du centre-ville pour l'accueil des usagers de longue durée ;
- favoriser le stationnement des habitants du centre-ville ;
- faire respecter la réglementation du stationnement ;
- mettre en place un jalonnement des parkings depuis le ring ;
- améliorer les conditions de livraisons dans les rues commerçantes.

### 2.2.3 Propositions d'objectifs d'amélioration des réseaux de transports collectifs

Fig. 2.4 Les principaux objectifs sont les suivants :

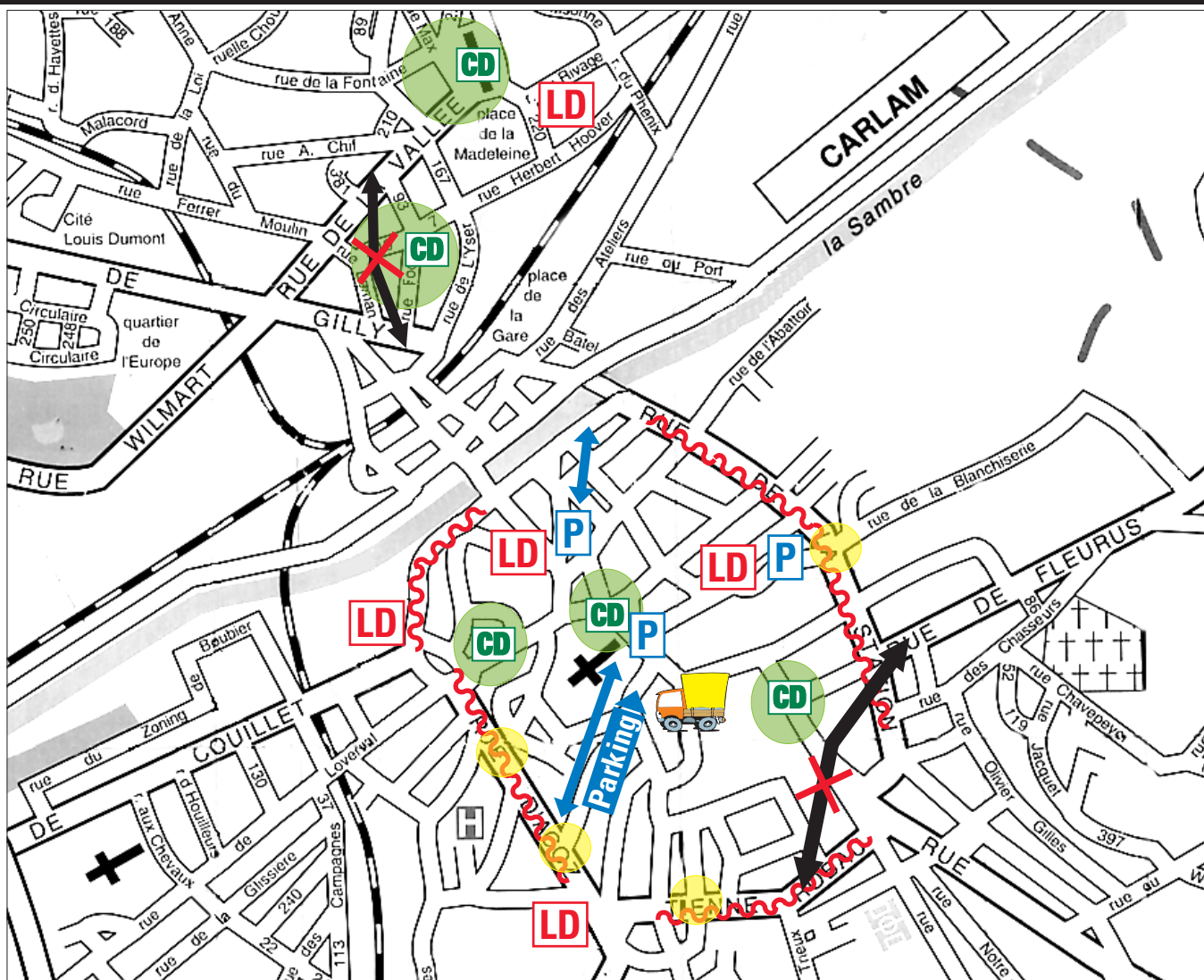
- améliorer la desserte en transports collectifs de la gare SNCB depuis Châtelet et Châtelineau ;
- favoriser la circulation des transports en commun sur le ring de Châtelet.

### 2.2.4 Propositions d'objectifs d'amélioration des conditions de déplacements des modes doux

Fig. 2.4 Les principaux objectifs sont les suivants :

- améliorer la liaison entre Châtelet et Châtelineau pour les piétons et les cyclistes ;
- favoriser et sécuriser les déplacements piétons en relation avec la gare SNCB ;
- poursuivre la politique de mise en valeur des ruelles du centre-ville de Châtelet ;
- améliorer le confort et la sécurité des déplacements des piétons et des personnes à mobilité réduite (notamment par le marquage de traversées piétonnes au niveau de tous les carrefours) ;
- limiter l'encombrement des trottoirs par du mobilier urbain ;
- interdire le stationnement sur les trottoirs ;
- renforcer le contrôle du stationnement illicite sur les passages piétons et les trottoirs.





### LES DÉPLACEMENTS AUTOMOBILES

**Renforcer le rôle de boulevard de distribution du ring**



**Supprimer le trafic de transit à travers le centre-ville**



**Diminuer fortement le trafic de "shunt" (entre l'avenue de Gilly et la rue de la Vallée) à travers le centre commerçant de Châtelineau**



**Améliorer la sécurité sur le Ring (maîtrise de la vitesse)**



**Améliorer la sécurité aux intersections sur le Ring (visibilité depuis les voies sécantes)**



**Améliorer l'accessibilité aux principaux parkings depuis le Ring**

### LE STATIONNEMENT ET LES LIVRAISONS



**Mettre en place un jalonnement cohérent des parkings depuis le Ring**



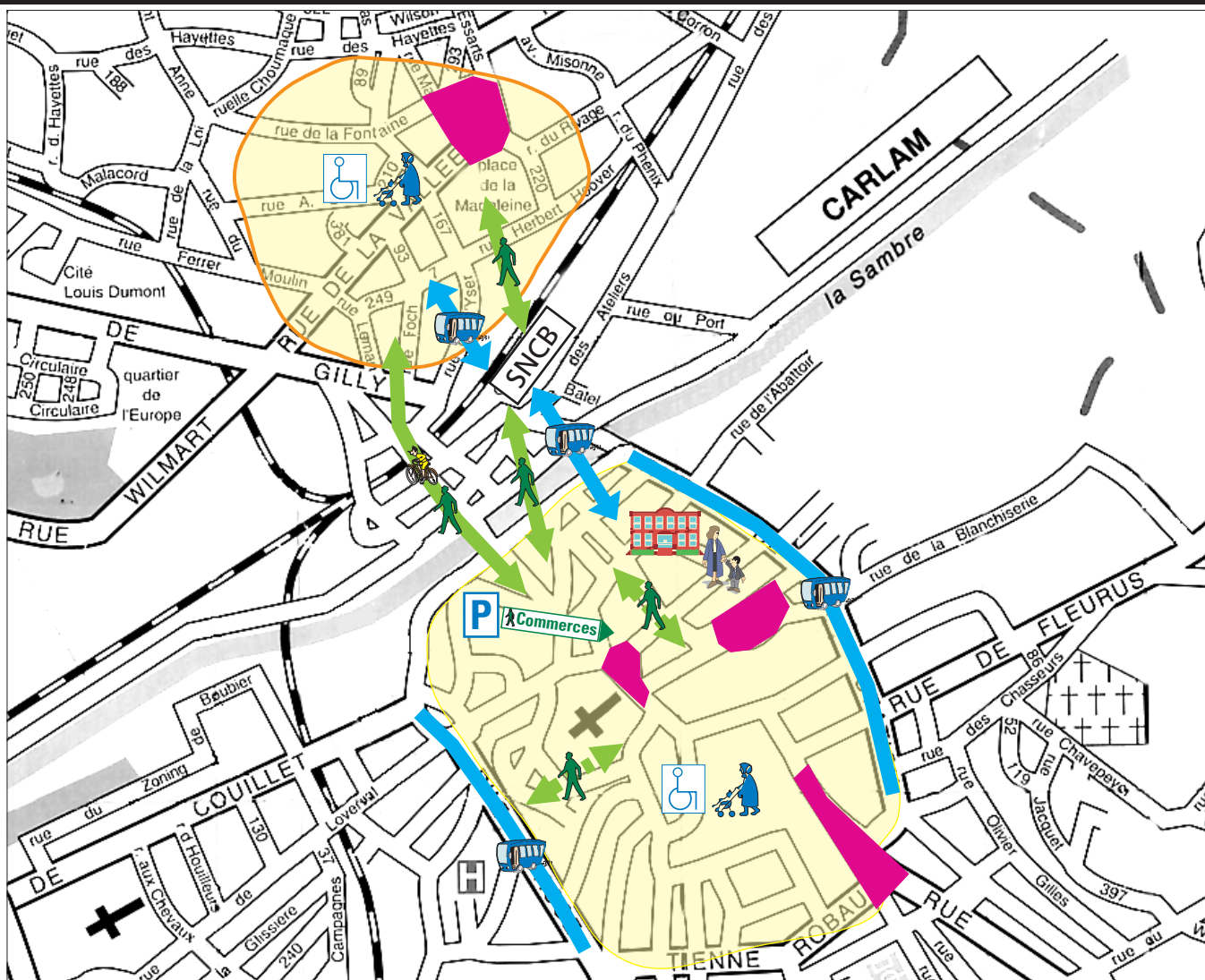
**Favoriser le stationnement des usagers de courte durée à proximité des commerces et services**



**Favoriser le stationnement des usagers de longue durée sur des parkings "périphériques" et le long du ring**









**Améliorer les conditions de livraisons dans le centre-ville de Châtelet**



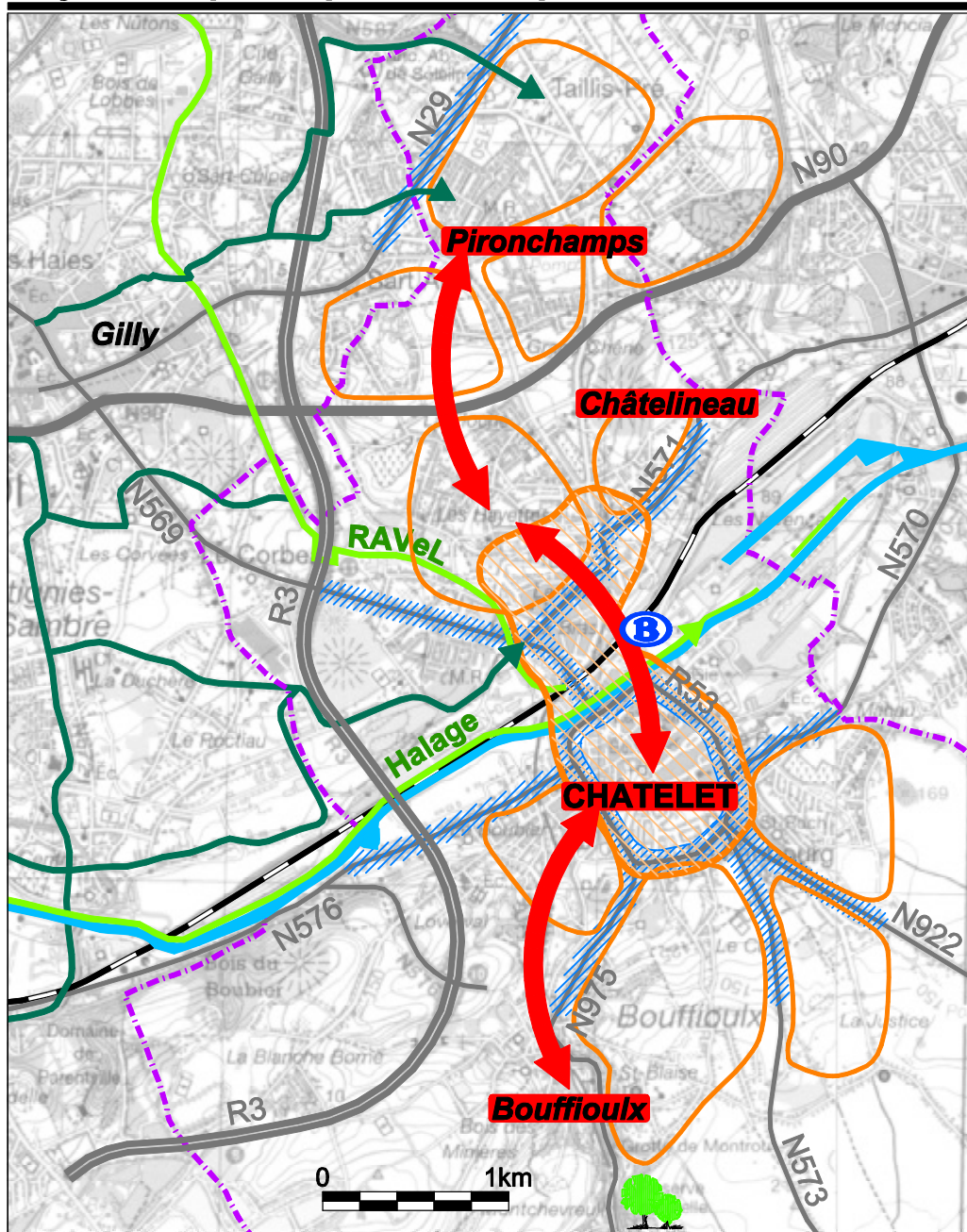
### LES TRANSPORTS EN COMMUN








-  **Améliorer la desserte en transports en commun de la gare SNCB depuis Châtelet et Châtelineau**
-  **Favoriser la circulation des transports en commun sur le ring de Châtelet**

### LES MODES DOUX - L'ESPACE PUBLIC

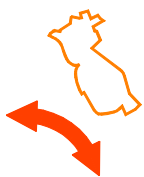
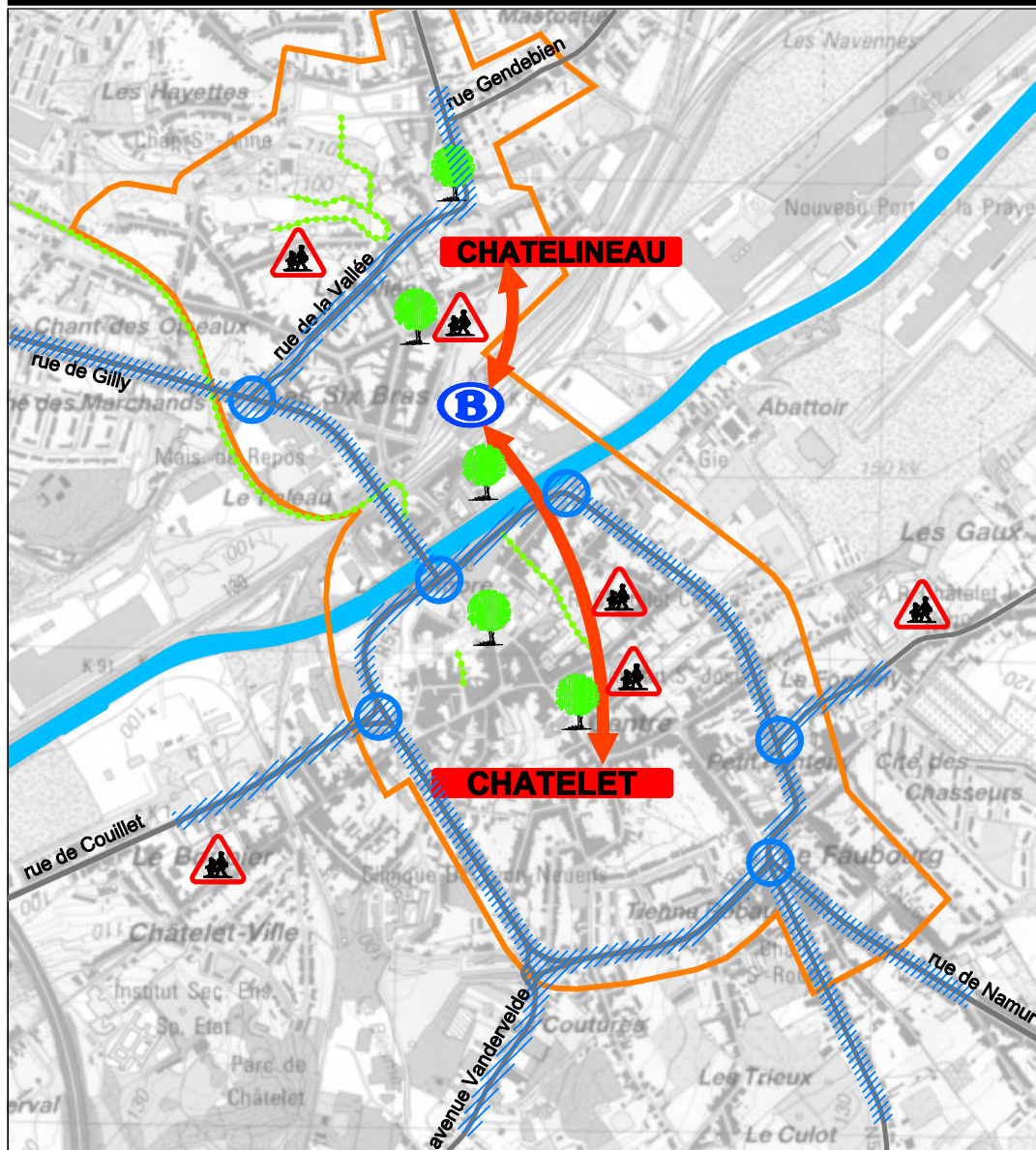
-  **Améliorer la liaison entre Châtelet et Châtelineau pour les piétons et les cyclistes**
-  **Favoriser et sécuriser les déplacements piétons en relation avec la gare SNCB**
-  **Poursuivre la politique actuelle de mise en valeur des ruelles du centre-ville pour les piétons**
-  **Améliorer la sécurité des cheminements piétons aux abords des écoles**
-  **Améliorer les conditions de déplacement des personnes à mobilité réduite (accessibilité dans les bus, qualité des revêtements)**
-  **Améliorer la qualité de l'espace public (requalification des "places parkings")**

## Objectifs spécifiques aux déplacements vélo



-  Valoriser l'usage du RAVeL, du halage et des réseaux cyclistes existants
-  Assurer la continuité des itinéraires cyclables de Charleroi et du halage
-  Etablir des liaisons entre les 4 principaux secteurs de la commune : Châtelet, Châtelineau, Bouffioux et Pironchamps
-  Sécuriser les axes d'accès au centre de la ville et la N29
-  Sécuriser les poches d'habitat et le centre-ville élargi
-  Promouvoir l'usage du vélo
-  Développer des itinéraires touristiques vers Bouffioux et la Réserve Naturelle Sébastopol

# Objectifs des déplacements piétons dans le centre-ville "élargi"



Encourager les déplacements piétons dans le centre élargi et au départ des zones résidentielles et périphériques

Améliorer les liaisons piétonnes entre Châtelet, la gare et Châtelineau



Encourager la création ou la valorisation de venelles piétonnes et du RAVeL dans le centre-ville



Renforcer la sécurité des piétons aux abords des écoles et améliorer leur accessibilité piétonne



Sécuriser les déplacements piétons sur le ring, les axes de pénétration du centre-ville (rue de Couillet, rue de Gilly, avenue de Châtelet, rue de Namur, avenue Vandervelde).



Intégrer les besoins des personnes à mobilité réduite dans les aménagements et aux abords des équipements publics



Améliorer la qualité des espaces publics et cheminements piétons

Fig. 2.5. Pour favoriser plus spécifiquement les déplacements cyclistes, le Plan Communal de Mobilité propose plusieurs objectifs :

- valoriser et sécuriser les itinéraires existants (notamment RAVeL et chemin de Halage) ;
- permettre certains raccordements vers les itinéraires cyclables de Charleroi ;
- créer de nouvelles liaisons entre les villages périphériques (Pironchamps et Bouffioulx) et les centres de Châtelet et Châtelineau ;
- mettre en place des itinéraires touristiques vers Bouffioulx et la réserve naturelle de Sébastopol ;
- organiser des campagnes d'information visant à promouvoir l'usage du vélo.

Fig. 2.6. Concernant les piétons et personnes à mobilité réduite, l'objectif principal est de favoriser les déplacements piétons dans le centre-ville élargi. Il s'agit plus particulièrement d'améliorer l'accessibilité de l'extérieur vers le centre, de sécuriser les abords du ring, d'améliorer la qualité des espaces publics et du réseau piétonnier, et de développer un réseau de cheminements propres aux piétons dans le centre-ville.

### 2.2.5 Propositions d'objectifs d'amélioration de la qualité des espaces publics

Fig. 2.4 Les principaux objectifs sont les suivants :

- mettre en valeur la place de l'Hôtel de Ville, qui fonctionne actuellement essentiellement en parking, alors qu'elle constitue le cœur du centre-ville de Châtelet et qu'elle accueille des bâtiments symboliques : l'Hôtel de Ville et l'église ;
- requalifier la rue du Calvaire et la Grand'Rue, afin d'améliorer la convivialité et donc l'attractivité de l'hypercentre commerçant de Châtelet.

### 2.2.6 Propositions d'objectifs d'amélioration du jalonnement et de la signalétique

Les principaux objectifs sont les suivants

- développer un jalonnement en relation avec les objectifs de report du trafic de transit en dehors du centre-ville de Châtelet ;
- améliorer la lisibilité et simplifier la signalétique actuelle (mélange d'informations directionnelles et de services) ;
- développer un jalonnement spécifique pour les piétons et les cyclistes en relation avec les objectifs de développement du réseau RAVeL.

Pour les bureaux d'études :

TRANSITEC  
Ingénieurs-Conseils SA

J.-M. Dupasquier      L. Bonnard

Lausanne, le 23 janvier 2002

0164/JD/BO/at

