Plan Inter-communal de Mobilité
Florennes – Gerpinnes - Walcourt

Phase 3

Rapport final

Propositions

Commune de GERPINNES

Mars 2007

SOMMAIRE

1 HIERARCHISATION 4

1.1 Proposition d'intervention en voirie à Gerpinnes 5

1.2 La sécurisation des routes 6

1.3 Sécurisation de la traversée de Gougnies : 10

1.4 Sécurisation du accès d'Hymiée à la N975 11

1.5 Sécurisation de la traversée de Flaches par la N574 13

1.6 Sécurisation de la traversée de Gerpinnes Centre 15

1.7 Réorganisation du parking « hyperpointe » au centre de Gerpinnes 16

1.8 Mesures : Réorganisation du parking « hyperpointe » au centre de Gerpinnes 17

1.9 Mesures : Réorganisation du schéma de circulation du centre de Gerpinnes 18

1.10 Action : Aménagement de la N5 (en cas d'un tracé E420 Est ou Ouest) 19

1.11 Action : Aménagement de la N5 (en attendant le cas d'un tracé E420 Est ou Ouest) 20

1.12 Action : Aménagement de la N5 (en attendant la liaison E420) 22

2 MODES DOUX 27

2.1 Réseau cyclable communal de Gerpinnes 29

2.1.1 Principes de conception 29

2.1.2 Aménagements cyclables 33

2.1.3 Mise en place d'un stationnement vélo 36

2.2 Déplacements piétons et PMR au niveau communal 38

2.2.1 Premier objectif 38

2.2.2 Second objectif 41

3 ESQUISSES D'AMÉNAGEMENTS 43

3.1 Esquisses d'aménagements proposées dans le centre-ville de Gerpinnes 44

3.1.1 Mise en œuvre de bandes cyclables suggérées sur des voiries d'évitement 44

3.1.2 Le carrefour des rues Amand Histace, Marcel Nicolas et rue Armand Dancart 46

3.1.3 Aménagement d'un cheminement piéton sécurisé entre La Poste, l'Hôtel de Ville, le pôle sportif, l'ensemble scolaire Saint-Augustin 48

3.1.4 Sécurisation le long de l'avenue Albert Ier 50

3.1.5 L'aménagement des rues étroites pour une sécurisation des déplacements piétons en centre-ville 52

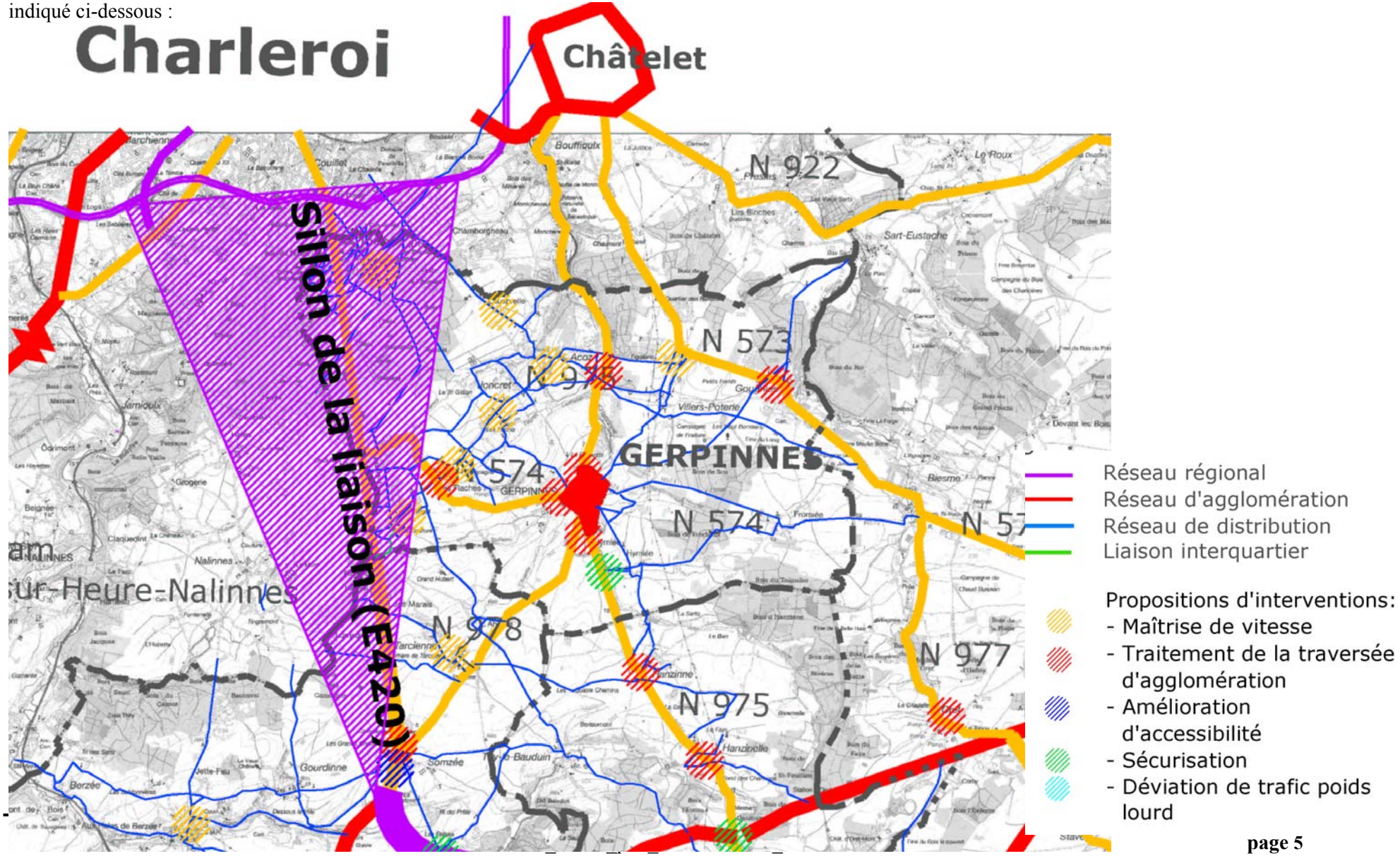
3.2 Esquisses d'aménagement proposées pour la commune d'Acoz 54

3.3 Aménagements des écoles des Flaches et d'Hymiée 56

1 HIERARCHISATION

1.1 Proposition d'intervention en voirie à Gerpinnes

L'ensemble des interventions en voirie sur le territoire de Gerpinnes est indiqué ci-dessous :



1.2 La sécurisation des routes

INTRODUCTION

Des vitesses excessives s'observent, de manière récurrente aux différentes entrées des zones urbanisées de la commune de Walcourt. La simple présence de panneaux de limitation de vitesse ne suffit pas à faire respecter la réglementation en place, si l'infrastructure permet à l'automobiliste de rouler plus vite. Enfin, au-delà des problèmes de sécurité, de tels niveaux de vitesse sont également synonymes de nuisances sonores et environnementales.

OBJECTIF

L'entrée d'agglomération est un espace qui demande donc un effort particulier d'aménagement pour éviter que les usagers pénétrant dans l'agglomération aient tendance à conserver ces comportements antérieurs, notamment en matière de vitesse. Il est donc nécessaire d'aménager ce que l'on nomme **des effets de porte** et **des espaces de transition** au niveau des entrées d'agglomération dans le souci de :

- Modérer les vitesses en entrée d'agglomération ;
- Marquer le changement d'environnement, depuis un espace rural à un espace urbain ;
- Inciter les automobilistes à adapter leur conduite lors de leur entrée dans un environnement urbain ;
- Améliorer le cadre de vie des riverains.

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'implantation isolée d'un aménagement spécifique au cœur d'une zone agglomérée a toutes les chances d'être inefficace.

C'est dès l'entrée dans l'entité qu'il est nécessaire d'inciter les automobilistes à changer leur comportement.

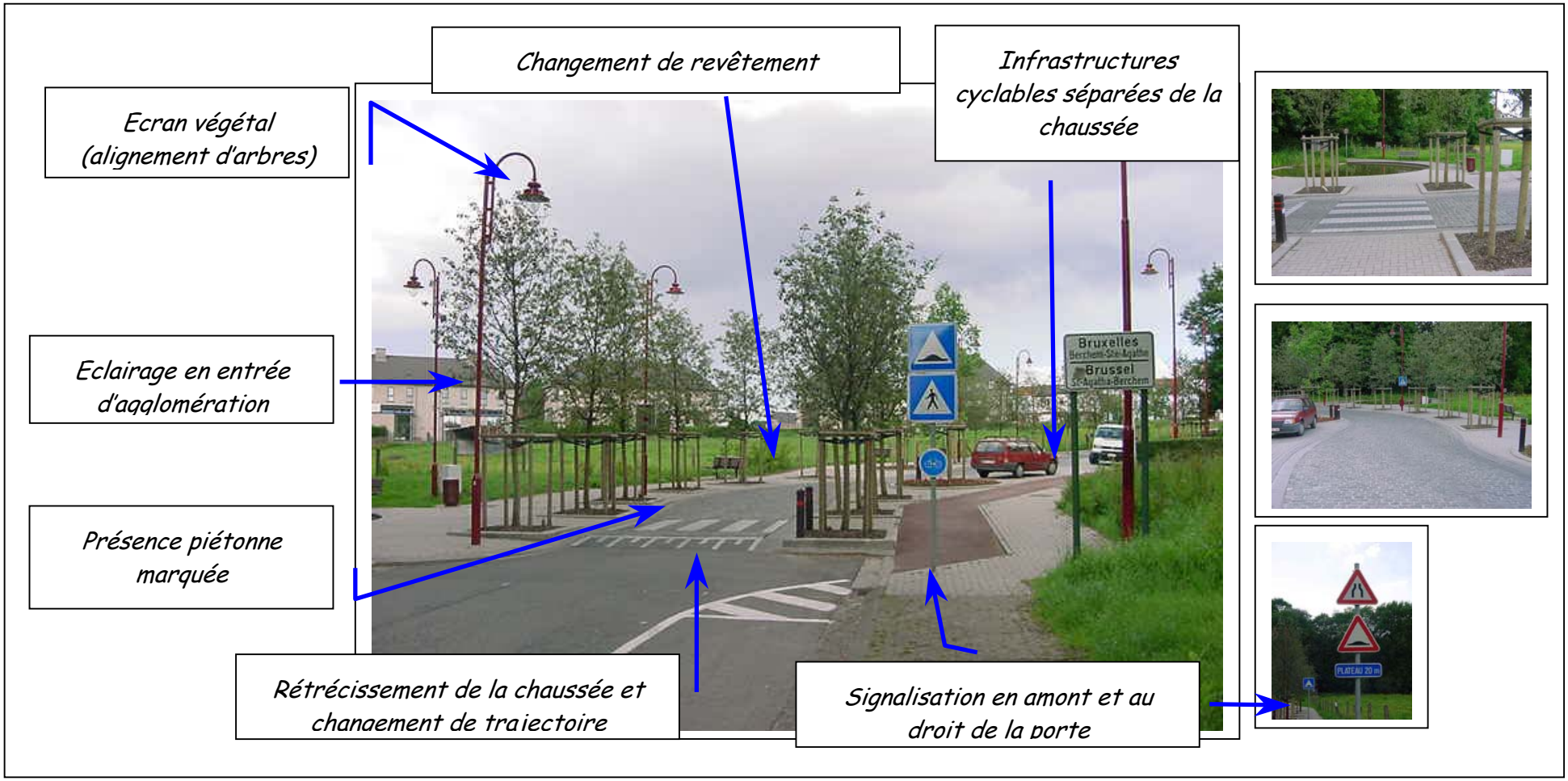
Une première « porte d'entrée » doit confirmer, dans l'espace réel, les informations fournies par les panneaux ou la modification de l'environnement**.**

Il existe différents types d'effets de porte mais un des grands principes est de réduire la largeur de la chaussée au niveau de l'effet de porte pour attirer l'attention de l'usager et l'inciter à ralentir.

L'effet de porte doit être un aménagement de la chaussée, mais aussi une modification de son environnement immédiat. Il peut prendre des formes variées :

- Chicane ou terre-plein central le long de la zone de rétrécissement ;
- Plantations ou mobilier urbain de part et d'autre de la chaussée ;
- Revêtement différencié (pavés, bitume coloré par exemple) ;
- Aménagement d'une traversée piétonne, s'il y a des flux piétons au niveau de l'effet de porte ;
- Recours à un éclairage urbain nuancé au niveau de l'effet de porte (hauteur, couleur, orientation différente) ;
- Aménagement de bandes cyclables ;
- …

Exemple d'aménagement d'un effet de porte



En amont de cet effet de porte, il convient d'aménager également une **zone « tampon »** ou « zone de transition » entre la rase campagne et l'effet de porte. Au sein de cette zone tampon, la vitesse est limitée à 70km/h et le traitement de l'espace diffère de celui existant en rase campagne en terme de signalisation verticale et d'aménagement de voirie (présence d'accotements en dur, de bordures, d'alignement, d'éclairage).

L'association « effet de porte + espace de transition » est un aménagement qu'il est souhaitable de réaliser sur les axes de la N978.

Exemples de zone de transition
entre l'espace urbain et l'espace rural.

Dans les zones sensibles, les rétrécissements d'axe ne sont pas suffisants, particulièrement aux heures creuses et aux périodes nocturnes où les lignes droites trop « tentantes » génèrent toujours des vitesses qui ne respectent pas l'environnement ambiant. Dès lors, il est nécessaire de créer des points singuliers de ralentissement dont le représentant le plus usité est le rond-point de taille limitée :

- mini-giratoire (18m < diamètre <24 m.) ou
- giratoire compact (22< diamètre < 35)

Les petits giratoires bénéficient d'avantages intéressants pour les zones urbaines et aux interfaces entre le réseau de desserte et le réseau d'agglomération :

- réduction de vitesse importante à toutes les périodes de la journée
- emprise au sol réduite (pas besoin de bande de tourne-à-gauche)
- demi – tour possible
- diminution des largeurs à traversées
- peu de maintenance nécessaire

Enfin, la démarche de modération de la vitesse s'inscrit avant tout dans une démarche « paysagère » qui s'appuie sur les particularités des sites traversés et sur la qualité de l'aménagement mis en place.

1.3 Sécurisation de la traversée de Gougnies :

CONTEXTE

La N573, ne subissant aucun changement de configuration en agglomération, n'incite pas à une conduite plus prudente dans la traversée de Gougniez. Pourtant le trafic sur cette axe est important.

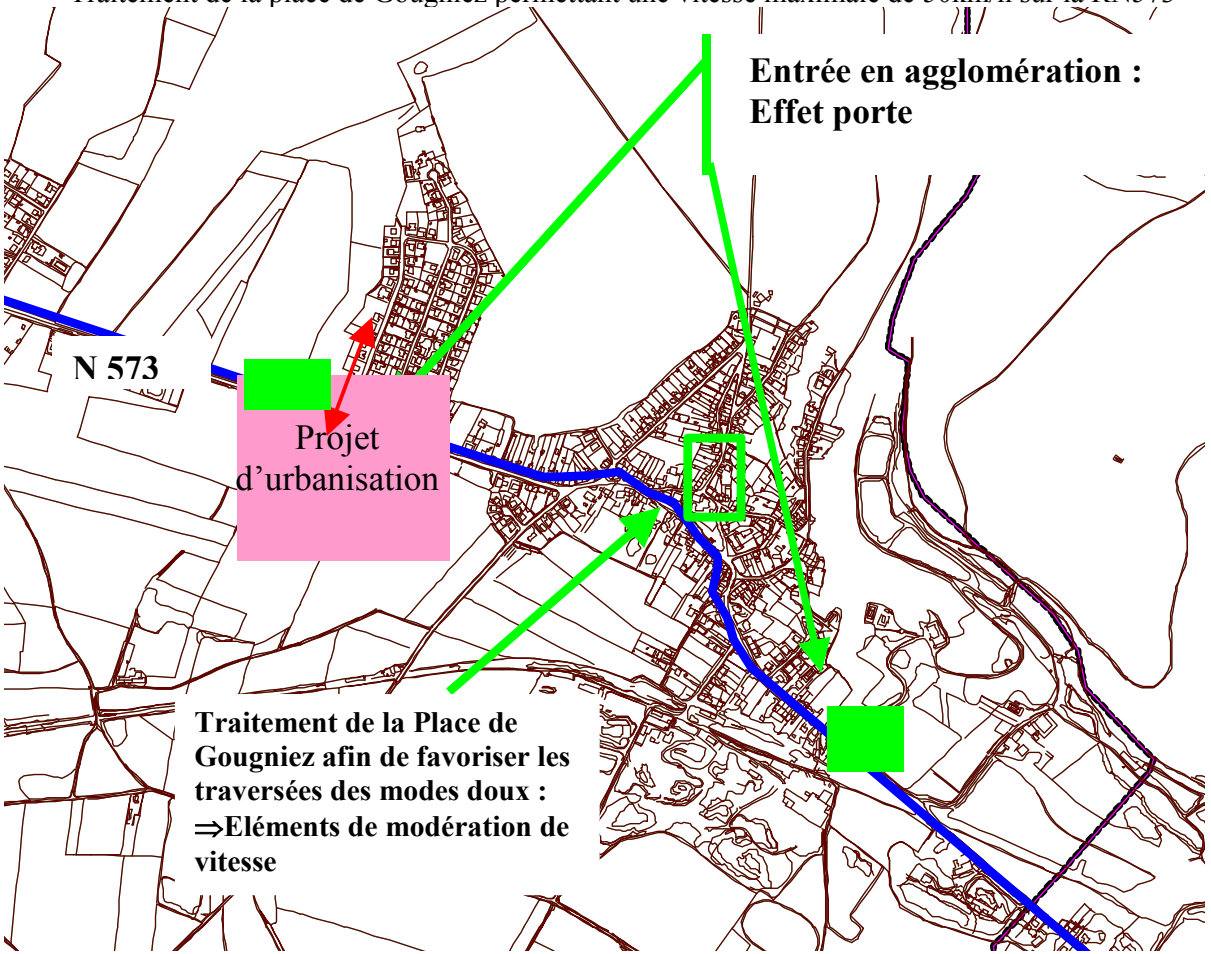
De plus, il convient de combiner la sécurisation du centre villageois avec l'organisation d'accès du quartier résidentiel existant et futur de la Rue de la Briqueterie.

OBJECTIF

- Sécuriser l'insertion des mouvements transversaux
- Sécuriser les différentes traversées
- Modérer les vitesses afin de ne pas favoriser le grand transit.

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Maîtrise des vitesses par deux effets de porte aux entrées en agglomération sur la RN573
- Intégration de l'accès aux quartiers résidentiels Ouest (rue de la Briqueterie) dans l'effet de porte Ouest
- Traitement de la place de Gougniez permettant une vitesse maximale de 50km/h sur la RN573



1.4 Sécurisation du accès d'Hymiée à la N975

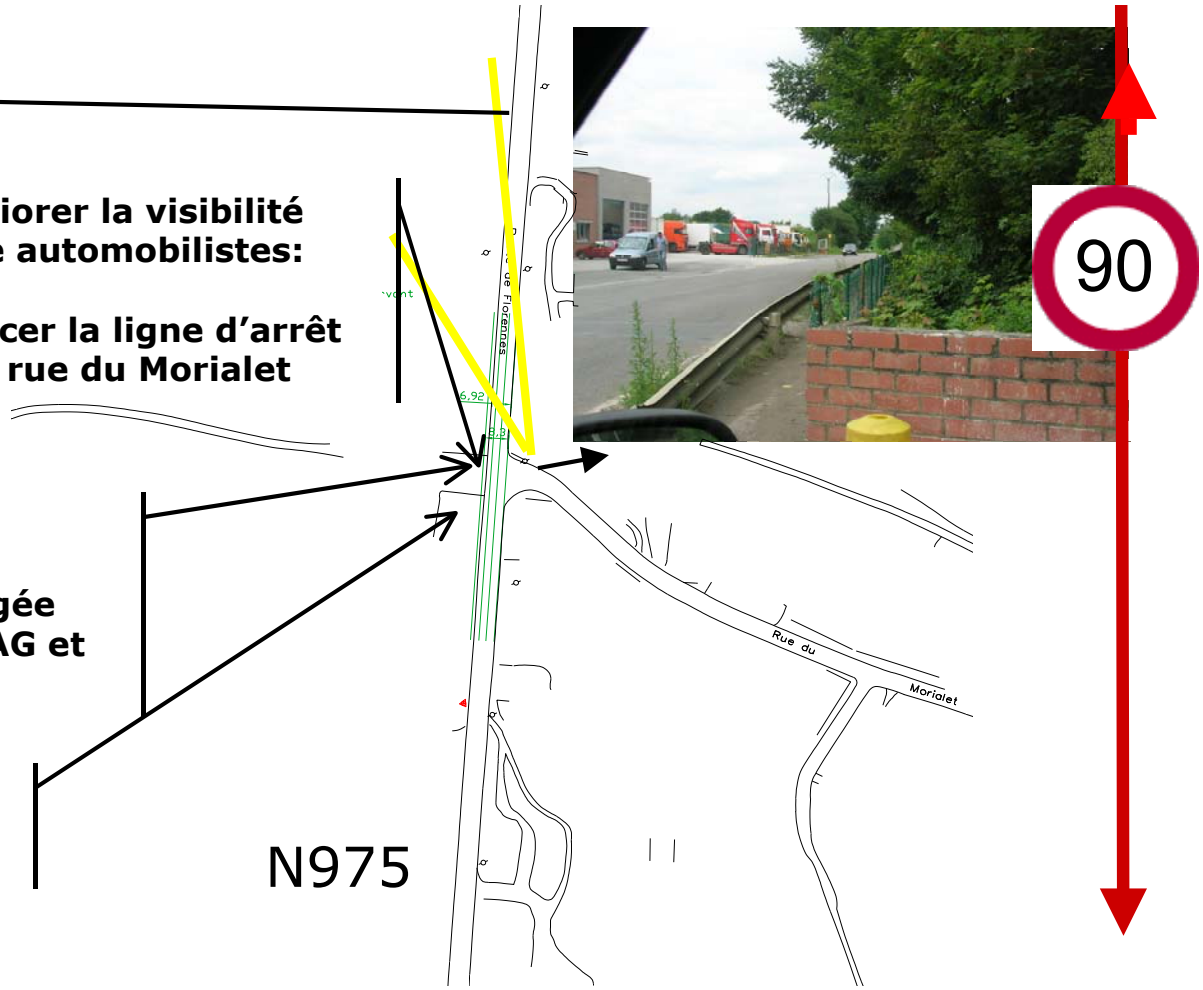
CONTEXTE

L'accès à la rue du Morialet révèle un manque de visibilité en combinaison avec un excès de vitesse récurent sur la N975 (>90km/h).

OBJECTIF

Sécuriser l'insertion des mouvements transversaux de la Rue du Morialet (liaison inter-quartier) et la N975 (réseau de distribution)

DESCRIPTION DE L'ACTION



Améliorer la visibilité entre automobilistes:

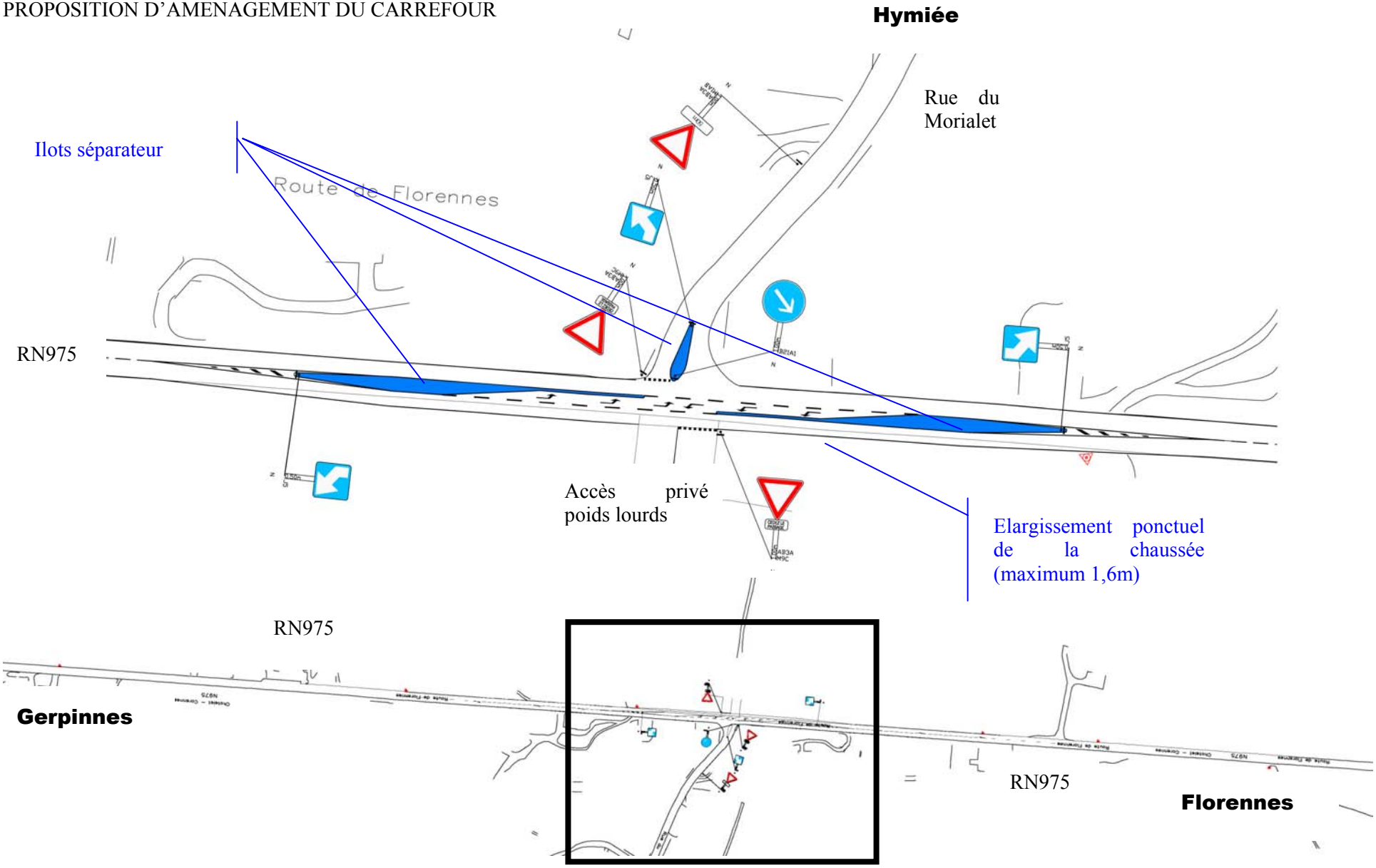
Avancer la ligne d'arrêt de la rue du Morialet

Améliorer la lisibilité du carrefour:

Création d'une voie centrale protégée par îlots servant comme voie de TAG et voie d'accélération

Modération l'excès de vitesse:
- **traitement paysagère**
- **rétrécissement de la voirie**

PROPOSITION D'AMENAGEMENT DU CARREFOUR



PROPOSITIONS

1.5 Sécurisation de la traversée de Flaches par la N574

CONTEXTE

La N574 entre Gerpinnes Centre et Le Bultia est un axe marqué par son tracé sinueux et ses rives en grande partie bâties.

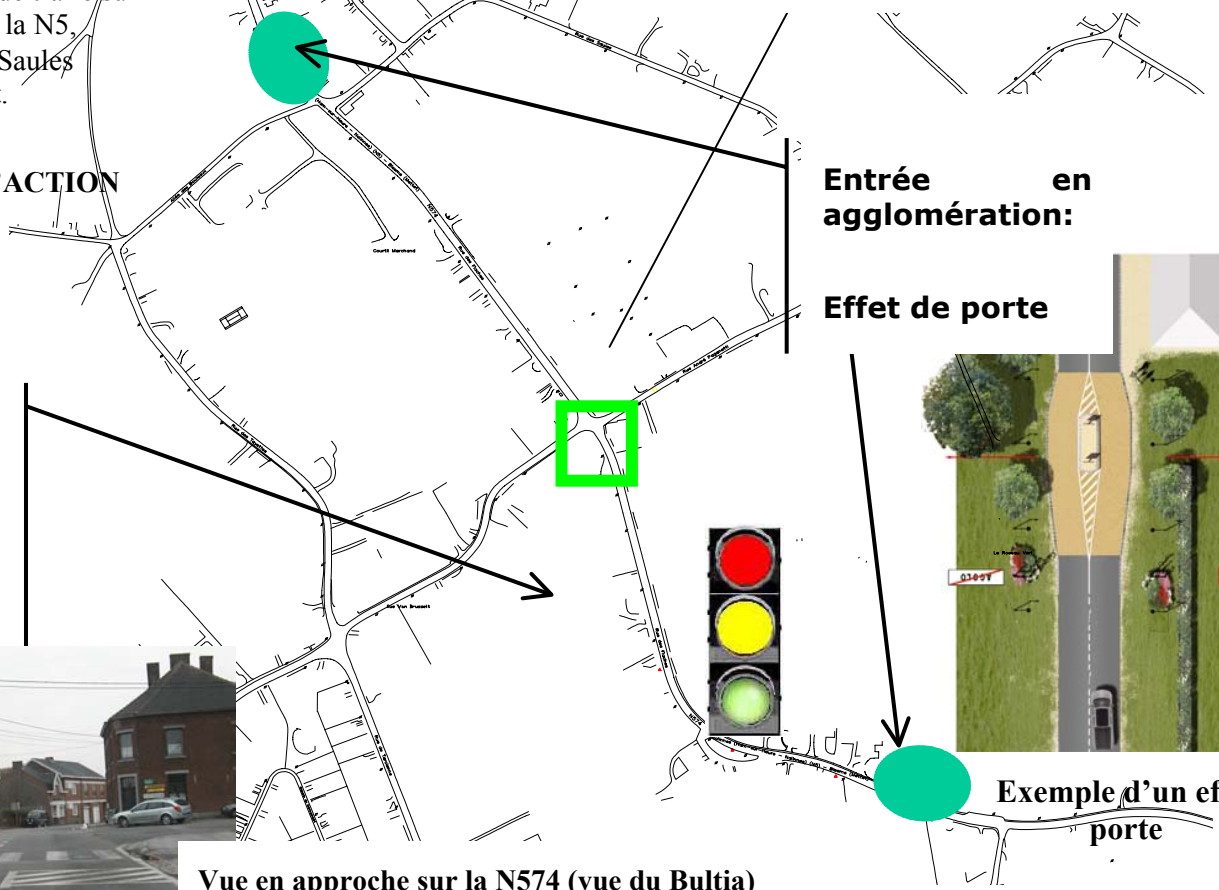
OBJECTIFS

N574

- Sécuriser la traversée du centre villageois de Flaches en modérant les vitesses ,
- Favoriser les traversées piétonnes des écoles,
- Ne pas inciter au report de trafic sur les voiries en parallèle à la N5,
- Protection de la rue des Saules contre le trafic de transit.

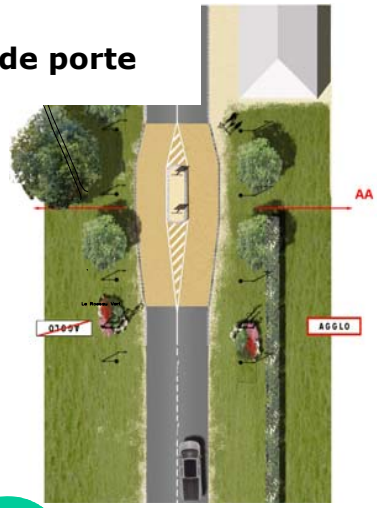
Vue en approche sur la N574 (vue du Bultia)

DESCRIPTION DE L'ACTION



Entrée en agglomération:

Effet de porte



Exemple d'un effet porte

Carrefour actuel :

- une visibilité faible entre automobilistes
- un flux transversal important pendant l'heure de pointe du matin sur le réseau inter quartier via la rue A. Paganetti
- Liaison piétonne entre arrêt bus et école dans le rue Paganetti peu sécurisante

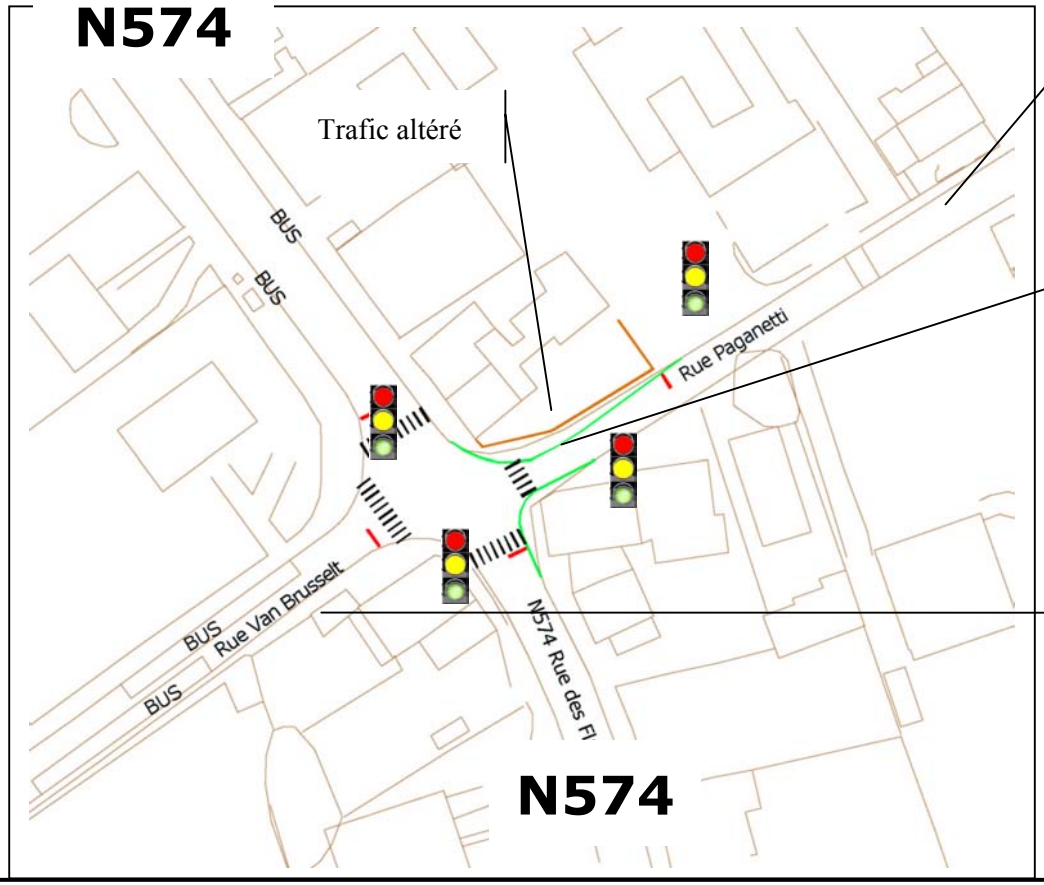
⇒ **Implantation feux tricolores**

Vue en approche sur la N574 (vue du Bultia)

PROPOSITIONS

FONCTIONNEMENT PROPOSE DU CARREFOUR N574 / RUE PAGANETTI / RUE J VAN BRUSSELT:

- Priorité du flux sur la N574 assurée par l'adaptabilité des feux tricolores,
- La priorité des bus intégrée dans le cycle des feux tricolores
- Exploitation du carrefour en trois phases avec un recul de la ligne d'arrêt d'environ 20m dans la Rue Paganetti (trafic altéré sur ces 20 mètres),
- Elargissement des trottoirs de part et d'autre de la rue Paganetti,
- Réfection des trottoirs dans la zone 30 et mesures d'anti-stationnement sur ces trottoirs.



1.6 Sécurisation de la traversée de Gerpinnes Centre

CONTEXTE

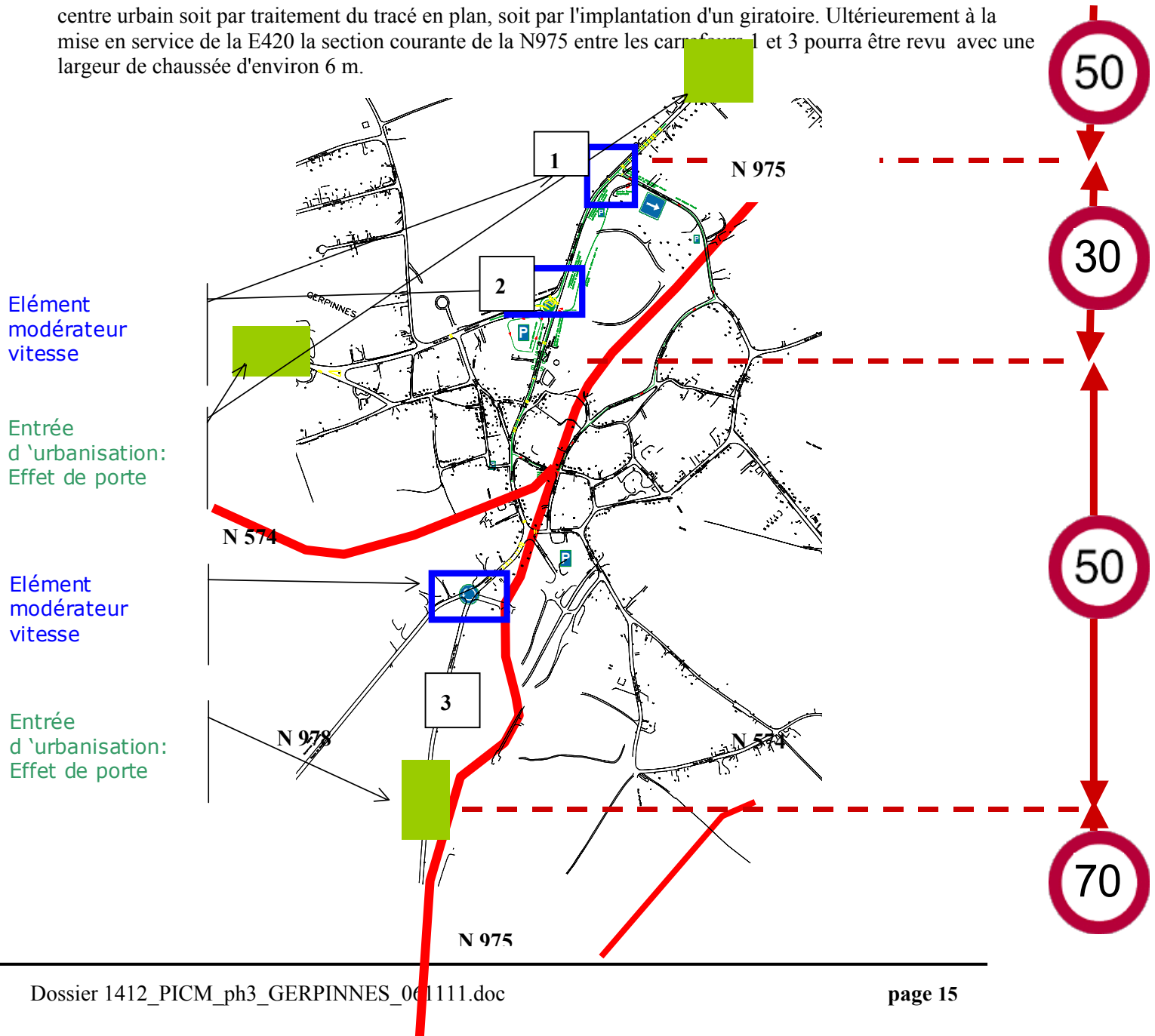
La traversée de Gerpinnes est quotidiennement exposée à un niveau considérable de trafic d'échange et de transit avec une part importante de poids lourds traversant le centre sur la N975.

OBJECTIFS

Sécuriser la traversée en imposant au trafic la vitesse réglementaire.

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Création des effets protes aux trois entrées principales
- Unifier la zone 30 sur l'entrée Nord
- Implantation des éléments modérateurs de vitesse :
  1. Traitement paysager
  2. Giratoire compact
  3. Carrefour plan renforçant clairement l'effet porte du centre urbain soit par traitement du tracé en plan, soit par l'implantation d'un giratoire.
- Carrefour plan renforçant clairement l'effet porte du centre urbain soit par traitement du tracé en plan, soit par l'implantation d'un giratoire. Ultérieurement à la mise en service de la E420 la section courante de la N975 entre les carrefours 1 et 3 pourra être revu avec une largeur de chaussée d'environ 6 m.



PROPOSITIONS

1.7 Réorganisation du parking « hyperpointe » au centre de Gerpinnes

CONTEXTE

Le centre de Gerpinnes sature quotidiennement, saturation largement provoquée par la superposition sur la N975 du trafic de transit et du trafic de desserte scolaire, en grande partie des « taxi-parents ».

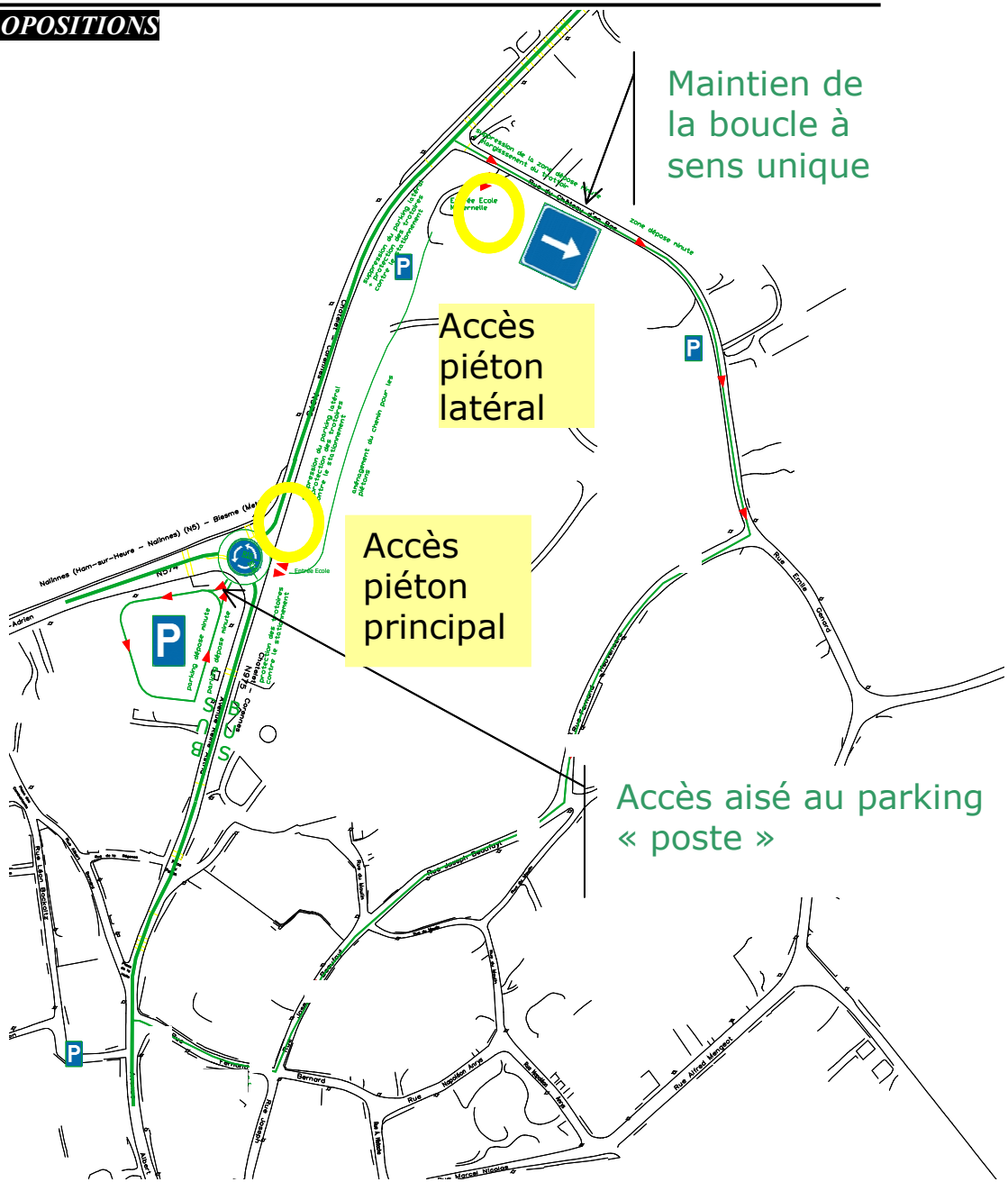
OBJECTIFS

- Sécuriser l'accès au collège Saint Augustin et son école maternelle
- Eviter la congestion par blocage du carrefour N975 / N574

DESCRIPTION DE L'ACTION

Réorganisation de l'accès scolaire par :

- Création d'un accès aisé au parking « poste » par l'implantation d'un giratoire compact (22 m<diamètre<35 m),
- La réorientation du parking dépose-minute pratiqué sur la chaussée en face de l'accès piéton principal vers le parking « poste »,
- Favoriser la marche-à pied entre le parking « poste » et l'établissement scolaire,
- Le maintien et la sécurisation de la boucle à sens unique pour les parents de l'école maternelle et l'accès au collège en bas de la rue Château d'en Bas.



PROPOSITIONS

1.8 Mesures : Réorganisation du parking « hyperpointe » au centre de Gerpinnes

Création d'un trottoir plus large

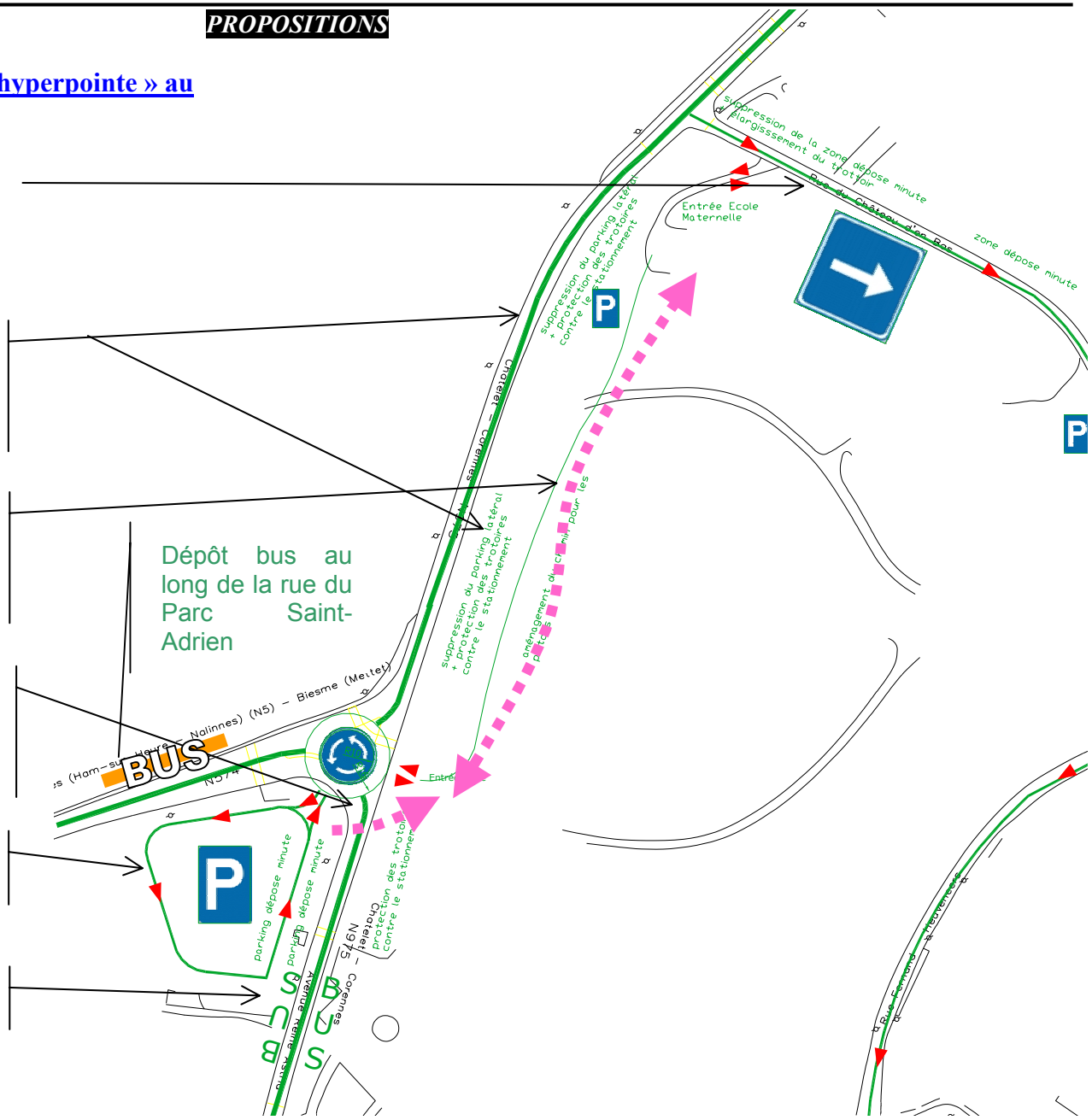
Protection du trottoir contre le stationnement

Aménagement sécurisé et confortable pour des piétons

Traversée mode doux sécurisé et confortable

Circulation en boucle au sein du parking

Aménagement dune zone dépose minute sur le parking au droit de la N975



1.9 Mesures : Réorganisation du schéma de circulation du centre de Gerpinnes

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Maintien du sens unique de la rue Château d'en Bas
- Mise en sens unique de la rue Bernard
- Mise en sens unique de la rue Heuveneers

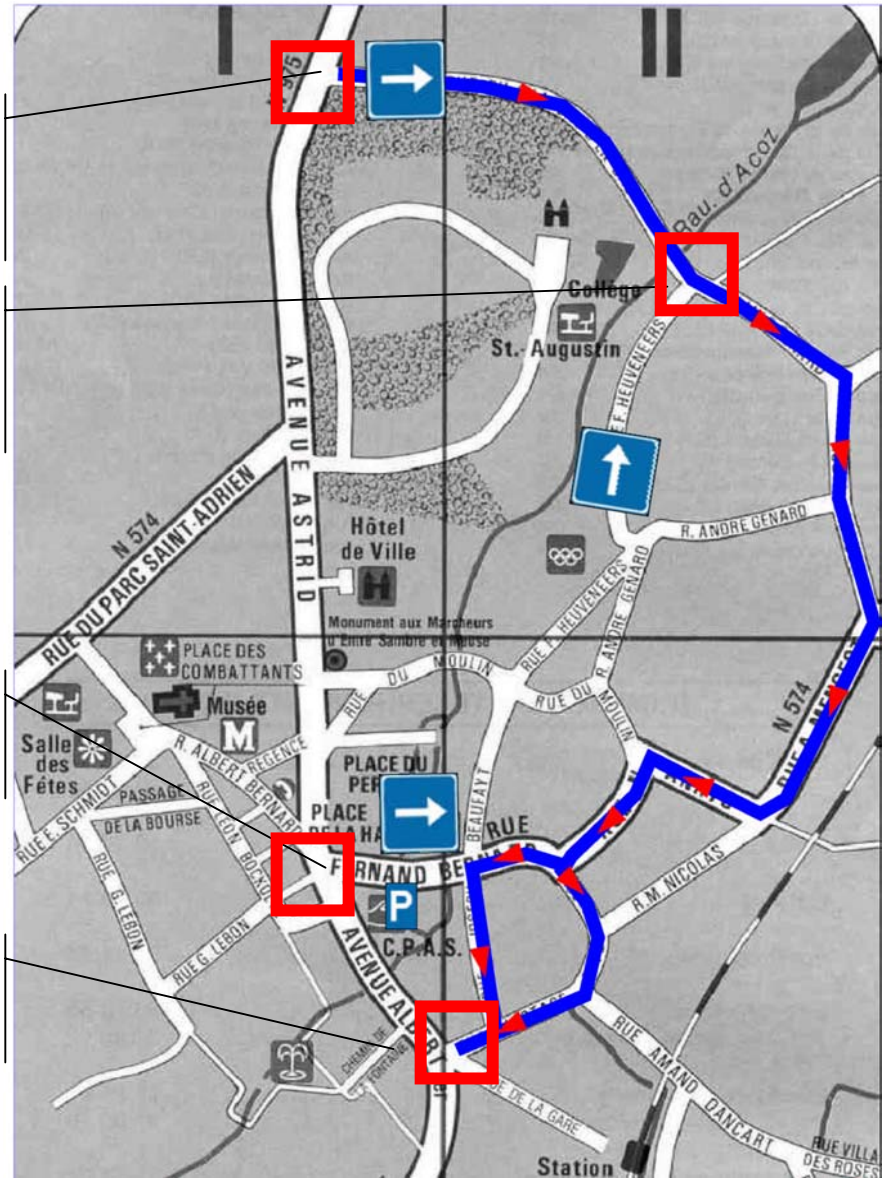
L'itinéraire « scolaire » des parents de l'école maternelle est indiqué en bleu.
Le carrefour permettant de rejoindre la N975 sera reporté de la Place de la Halle vers le carrefour entre la rue A. Histache et l'Avenue Albert 1er pour des raisons de sécurité routière.

Maintien d'un carrefour plan ordinaire en T avec la rue du Château d'en Bas en sens unique

Aiguillage du trafic vers la N574

Simplification du carrefour avec la rue Bernard en sens unique

Le carrefour N975 / Rue A. Histache offre une visibilité nettement meilleure



1.10 Action : Aménagement de la N5 (en cas d'un tracé E420 Est ou Ouest)

CONTEXTE

Le report de trafic attendu de la liaison E420 entre le R3 de Charleroi et Somzée permettra d « calmer » le trafic sur ce tronçon de la N5 et de le classer en tant que réseau de distribution.

En conséquence, on pourra lui attribuer un rôle plus urbain.

OBJECTIFS

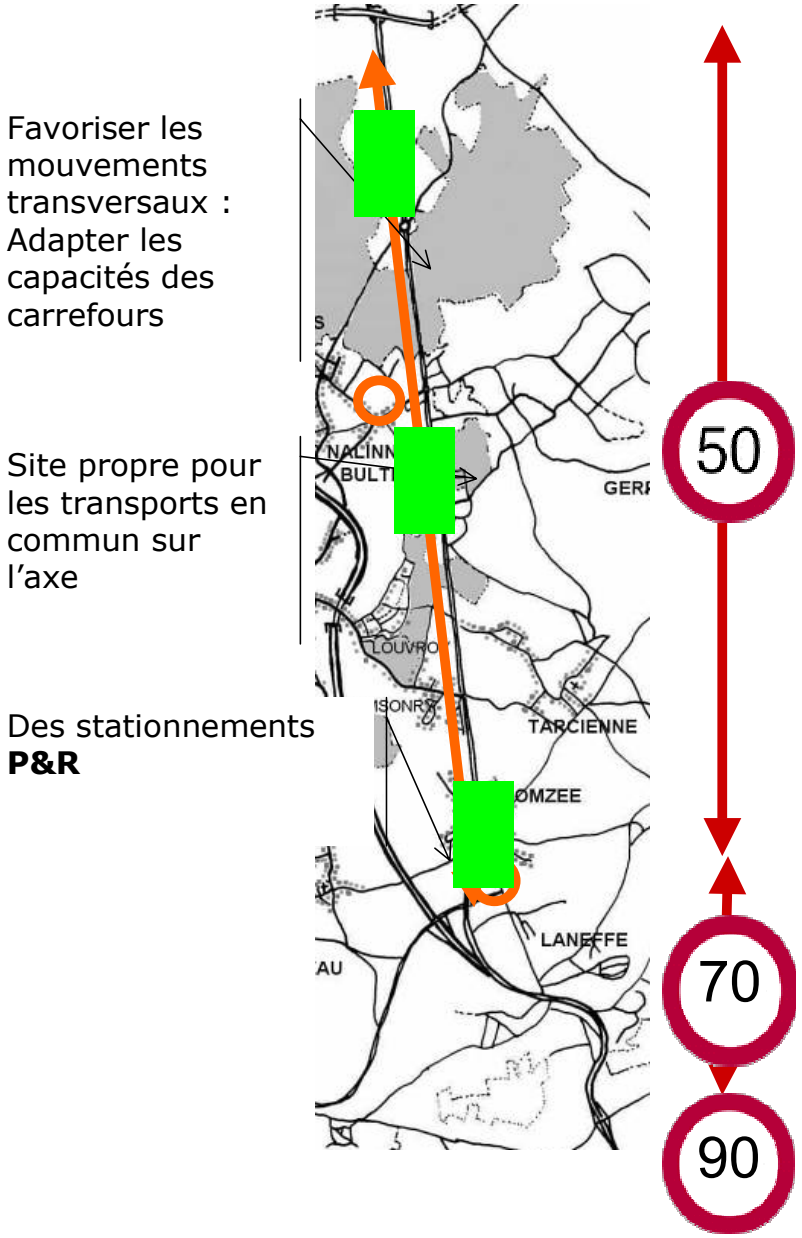
- Sécuriser l'insertion des mouvements transversaux
- Modérer les vitesses afin de ne pas favoriser le grand transit
- Sécuriser les différentes traversées (écoles)
- Inciter à l'intermodalité en renforçant le transport en commun lié à des Parking Relais

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'adaptation des capacités des carrefours, aujourd'hui fort saturés, permettra de favoriser les mouvements d'entrée et de sortie de la N5 d'un côté, mais aussi les traversées entre l'Est et l'Ouest de cet axe. Ce thème de traitement se répète sur l'ensemble des carrefours sur ce tronçon. Dans les parties urbanisées comme Loverval, Bertransart, et Somzée, toutes les traversées pourront faire objet d'un traitement en terme de sécurité routière en faveur du trafic de desserte, y compris les modes doux. La vitesse réglementaire pourrait baisser sensiblement.

L'implantation d'un axe transport en commun fort sera accompagné :

- D'une haute fréquence pendant toute la journée
- D'un traitement prioritaire et systématique des passages du Transport en commun lors des carrefours mais aussi en section avec le but d'organiser une alternative attractive au trajet au centre de Charleroi en voiture.



1.11 Action : Aménagement de la N5 (en attendant le cas d'un tracé E420 Est ou Ouest)

CONTEXTE

En ignorant la date de réalisation de la E420, on spécifie les actions urgentes dans une phase intermédiaire sur l'axe de la N5 entre Somzée et Couillet.

Les mesures proposées relèvent d'une nature provisoire.

OBJECTIFS

Sécurisation des carrefours suivants :

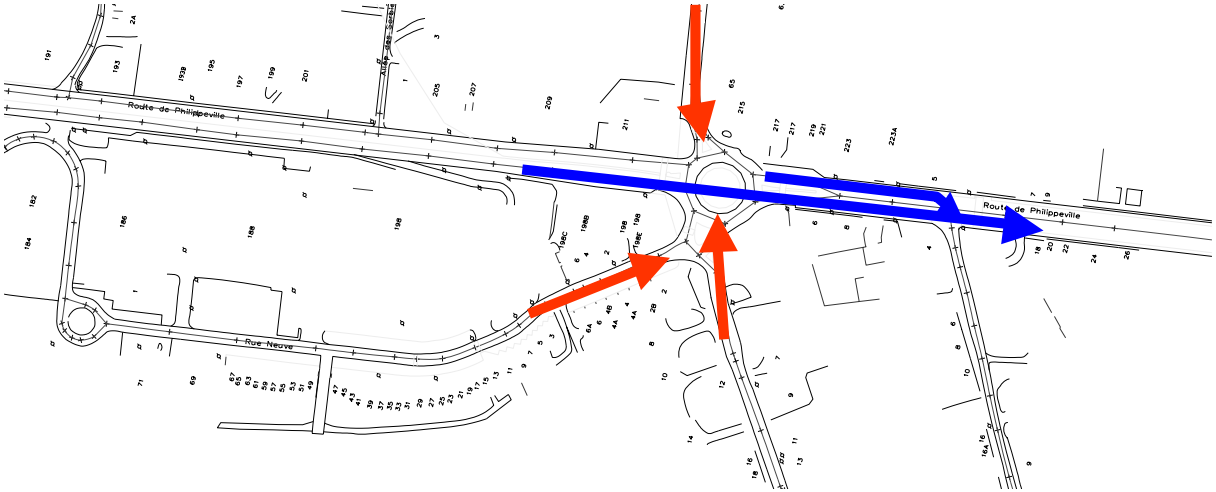
- Carrefour Bultia sur la N5
- Carrefour N5 / Allée des Sports/ Rue du village
- Carrefour N5 / Allée des Templiers/ Allée Notre Dame de Grâce
- Carrefour N5 / Rue de Bertranssart

DESCRIPTION DE L'ACTION

CARREFOUR BULTIA N5 / N574 RUE DU BULTIA

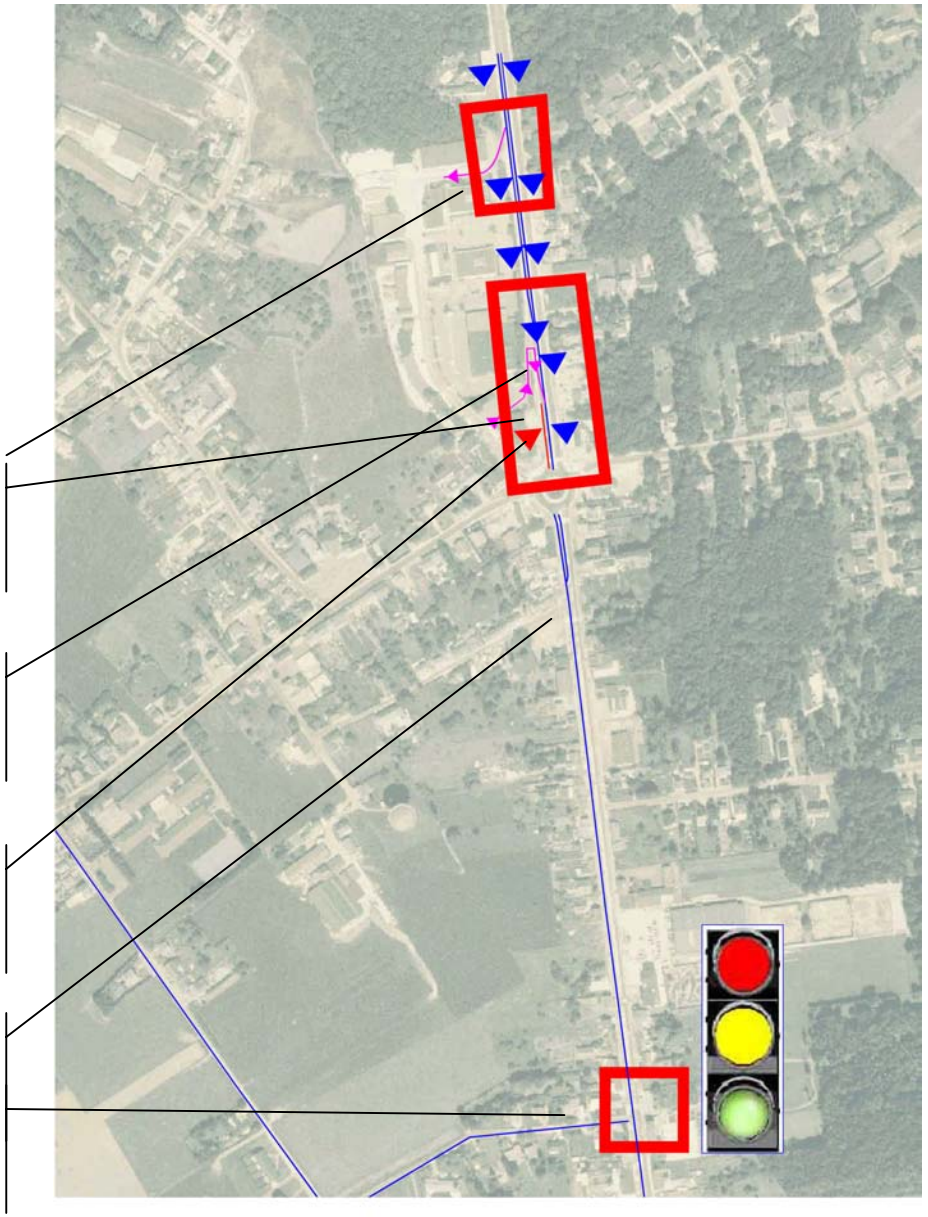
Diagnostic :

La réduction de deux à une voie an aval du giratoire et le fonctionnement des feux tricolores du carrefour N5 / Rue des Boutis diminuent la capacité de la N5 et de la N574. Dans l'état actuel, la remonté de file traversant le giratoire bloque le giratoire aussi pour la rue de Bultia (N574) et la Rue d'Acoz.



INTERVENTIONS PROPOSEES:

- Réduction à une voie en amont du giratoire Bultia
  Effet: La remonté de file sur la N5 ne bloque plus le giratoire pour les mouvements transversaux
- Etablissement d'une sortie et d'une entrée au centre commercial à la N5
- Création d'une courte voie spéciale pour bus en amont du giratoire
- Avancé du trottoir et modification du plan de feux tricolores au carrefour N5 / Rue des Boutis



1.12 Action : Aménagement de la N5 (en attendant la liaison E420)

CARREFOUR BULTIA N5 / ALLÉE DES SPORTS/ RUE DU VILLAGE

Objectif :

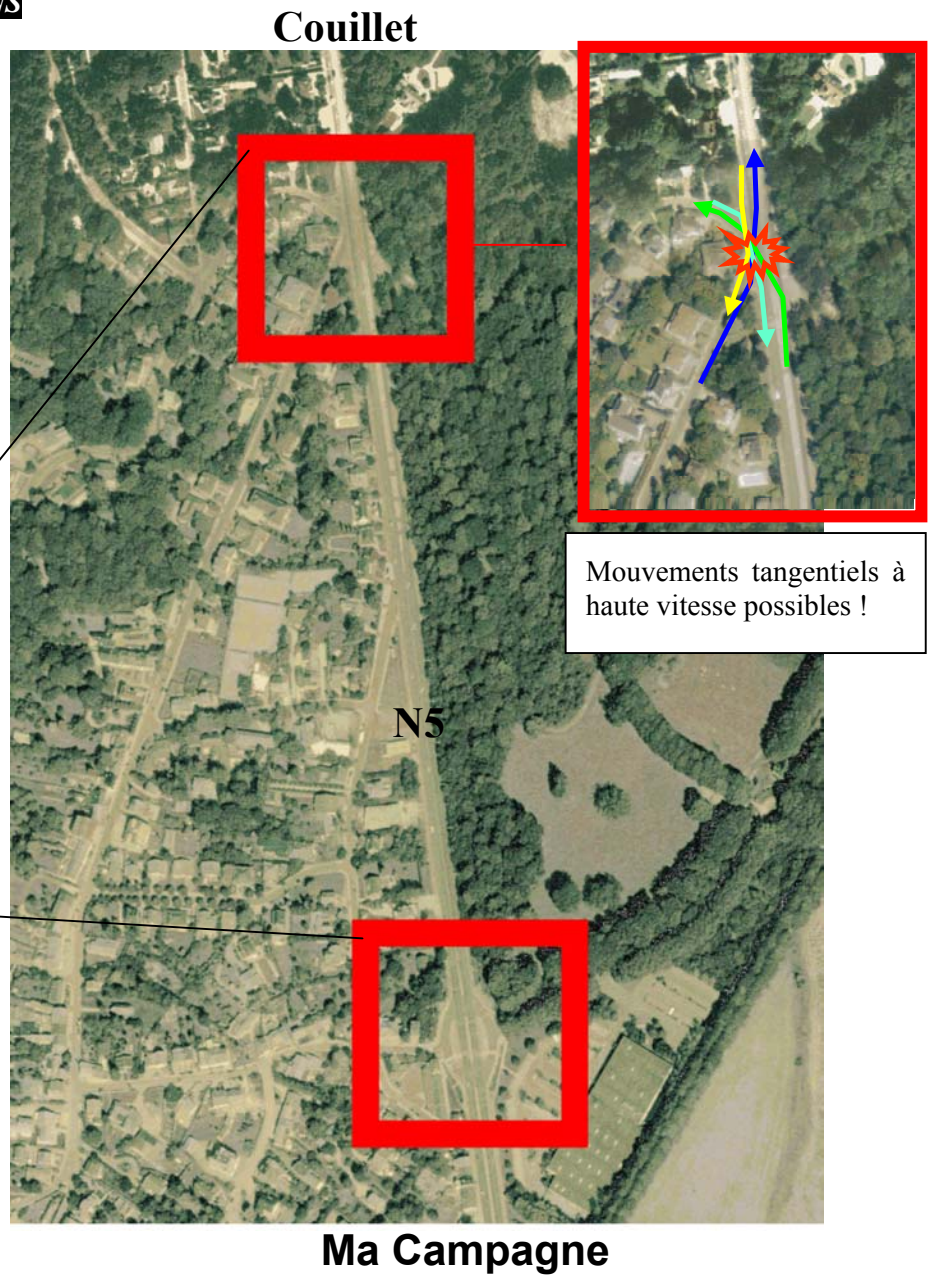
- Sécuriser le carrefour N5 / Allée des Templiers/ Allée Notre Dame de Grâce
- Faciliter les mouvements de demi-tour au carrefour N5 / Allée des Sports/ Rue du village

Carrefour N5 / Allée des Templiers/ Allée Notre Dame de Grâce

- Redresser la géométrie du carrefour
- Traitement du mouvement tourne-à-gauche en sortie des rues Allée des Templiers et de l'Allée Notre de le Grâce (voir page suivante)

Carrefour « Bricolage » N5 / Allée des Sports/ Rue du village

- Revoir le plan de feux permettant le demi-tour plus aisément
- Etudier l'aménagement en carrefour giratoire

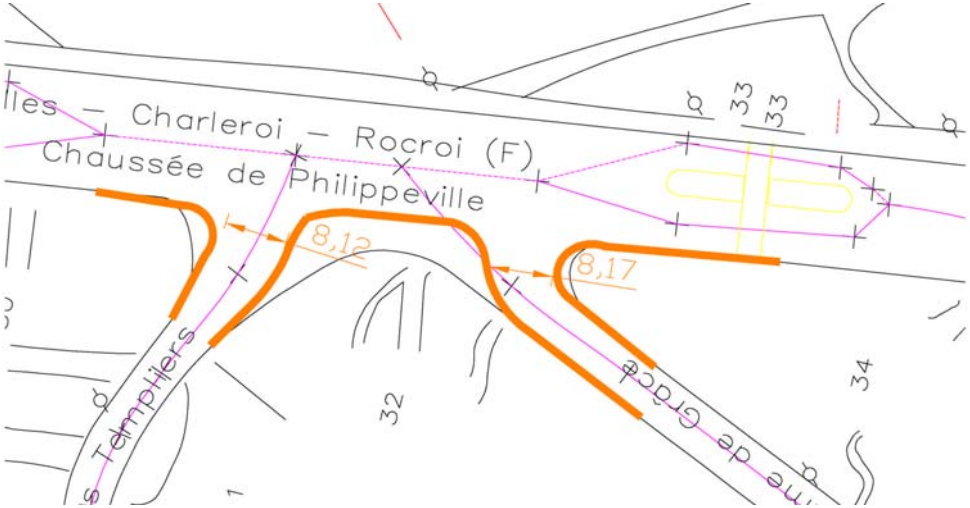


Carrefour N5 / Allée des Templiers/ Allée Notre Dame de Grâce

Dans l'optique d'une amélioration locale par la E420 le PICM fait des propositions pour améliorer les conditions de circulation sur l'axe de la N5. Il se dégage plusieurs options de fonctionnement pour le carrefour N5 / Allée des Templiers/ Allée Notre Dame de Grâce :

DESCRIPTION DE L'ACTION :

A. Redressement de la géométrie du carrefour pour proscrire les mouvements tangentiels à haute vitesse entre les deux rues locales et la N5.



B. Réorganiser le fonctionnement du carrefour pour le sécuriser. Trois variantes sont évoquées lors du PICM:

- ❑ La suppression de conflit par l'interdiction du mouvement tourne-à-gauche en sortie des deux rues résidentielles Allée des Templiers et l'Allée Notre Dame de Grâce.
  La possibilité d'un demi-tour au carrefour « Mr.Bricolage » récompense cette interdiction de mouvement.
  Avantages :
  - Facilité de sa mise en oeuvre
  -Très peu d'impact sur la circulation de la N5.

  Inconvénient :
  - Vu la remonté de file vers Charleroi sur la N5 le matin, détour non négligeable pour les riverains des deux rues voulant tourner vers Charleroi

- ❑ La création d'un carrefour à feux permettant tous les mouvements. La faisabilité technique de cette variante est à l'étude par le service spécialisé du MET.
  Avantages
  - Sécurisation complète par phase de temps verts pour tous les mouvements du carrefour

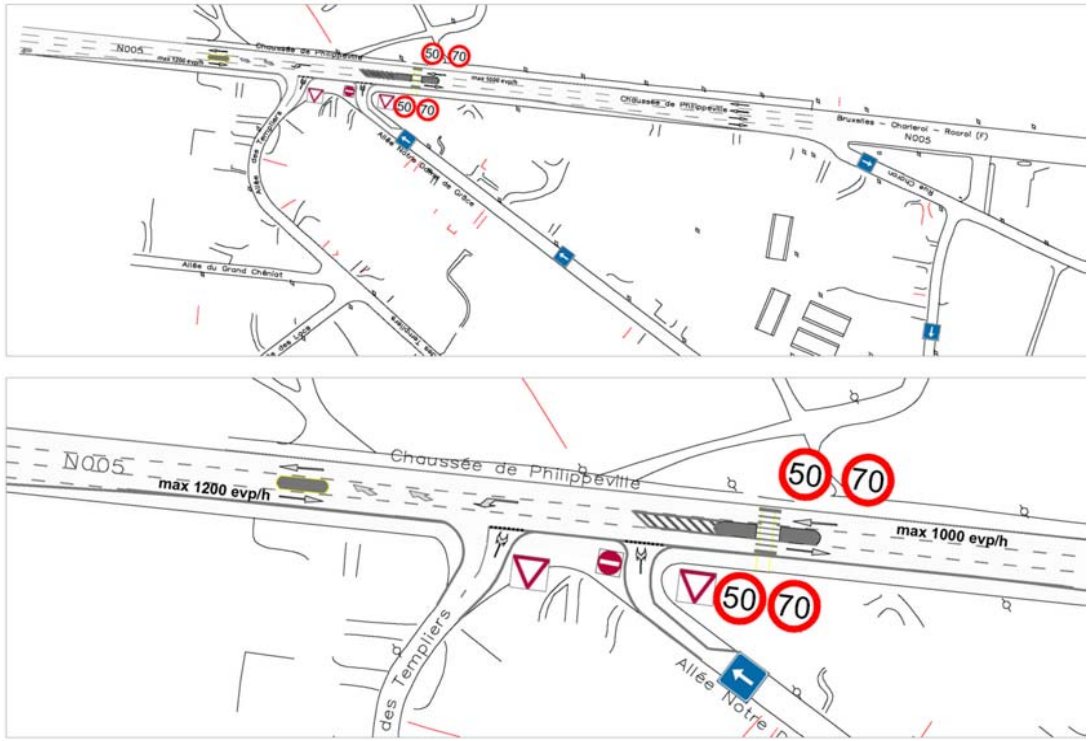
  Inconvénients :
  - Coûts de réalisation élevés
  - Impact considérable sur la circulation de la N5

PROPOSITIONS

❑ Aménagement du carrefour afin de permettre les mouvements tourne-à-gauche en sécurité par la :

- réduction générale de vitesse à 50km/h
- Réduction à une voie par sens

Proposition d'aménagement du carrefour N5/ Rue des Templiers / Allée Notre Dame de Grâce



- Création d'une zone d'insertion pour les mouvements Tourne-à-gauche
- Mise en sens unique partiel de l'Allée Notre Dame de Grâce

Le plan de circulation pour l'Allée Notre Dame de Grâce

Mesure : Mise en sens de l'Allée Notre Dame de Grâce

1. Accessibilité du coté de Charleroi : via l'Allée des Mésanges
2. Accessibilité du coté du Bultia : via la Rue du Village

Avantages

-Coûts de la mise en service relativement modérés

- Réduction permanente de vitesse au droit de l'entrée d'école

Inconvénients :

- Complexité du plan de circulation par la mise en sens unique partiel de l'Allée Notre Dame de Grâce
- Impact sur la circulation de la N5 :
Prolongation de la zone 50 par …mètres sur la N5 entre l'agglomération de Couillet jusqu'au carrefour concerné

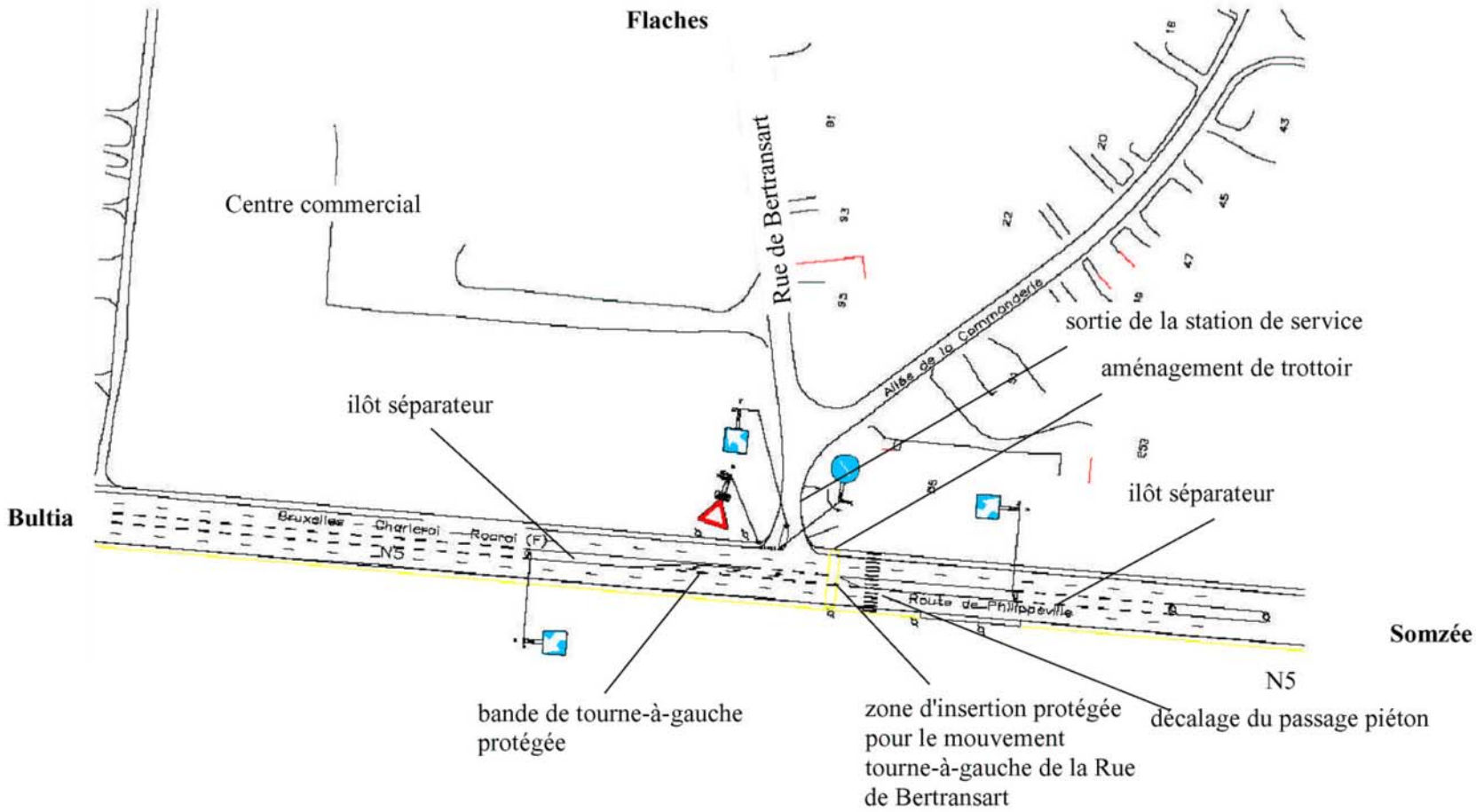
Carrefour N5 / Rue de Bertransart

DESCRIPTION DE L'ACTION :

Sécurisation du carrefour par la matérialisation d'une zone centrale protégée par des îlots. Elle sert pour les mouvements tourne-à-gauche en entrée et sortie de la Rue Bertransart.

L'îlot sert également à protéger le passage à niveau en terre plein central en milieu de la traversée.

Il s'agit d'une action d'amélioration de la situation actuelle en attendant un report de trafic par la E420, qui permettra de réduire les vitesses et le nombre de bandes de la N5.



2 MODES DOUX

2.1 Réseau cyclable communal de Gerpinnes

2.1.1 Principes de conception

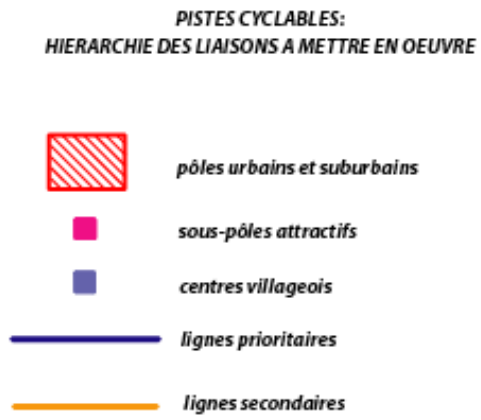
Objectifs

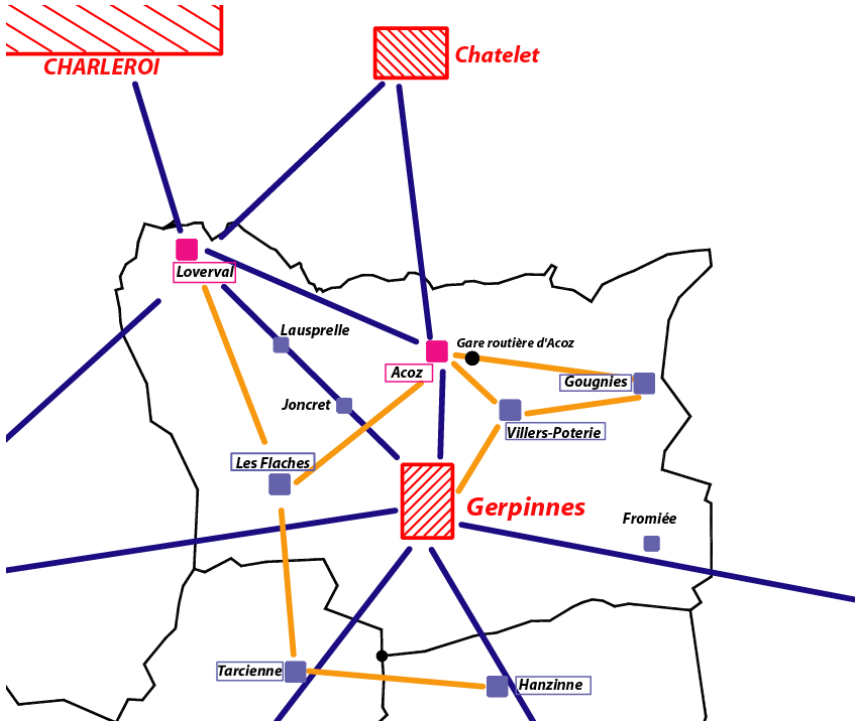
Permettre et encourager les déplacements à vélo à travers le territoire communal sur des itinéraires commodes et sécurisants, choisis en fonction des aptitudes et desiderata des cyclistes (existants ou potentiels).

Favoriser des déplacements vélos sécurisés dans un contexte de rayonnement et d'attractivité scolaire.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Le réseau cyclable sur le territoire de Gerpinnes s'appuie sur le principe de maillage suivant :



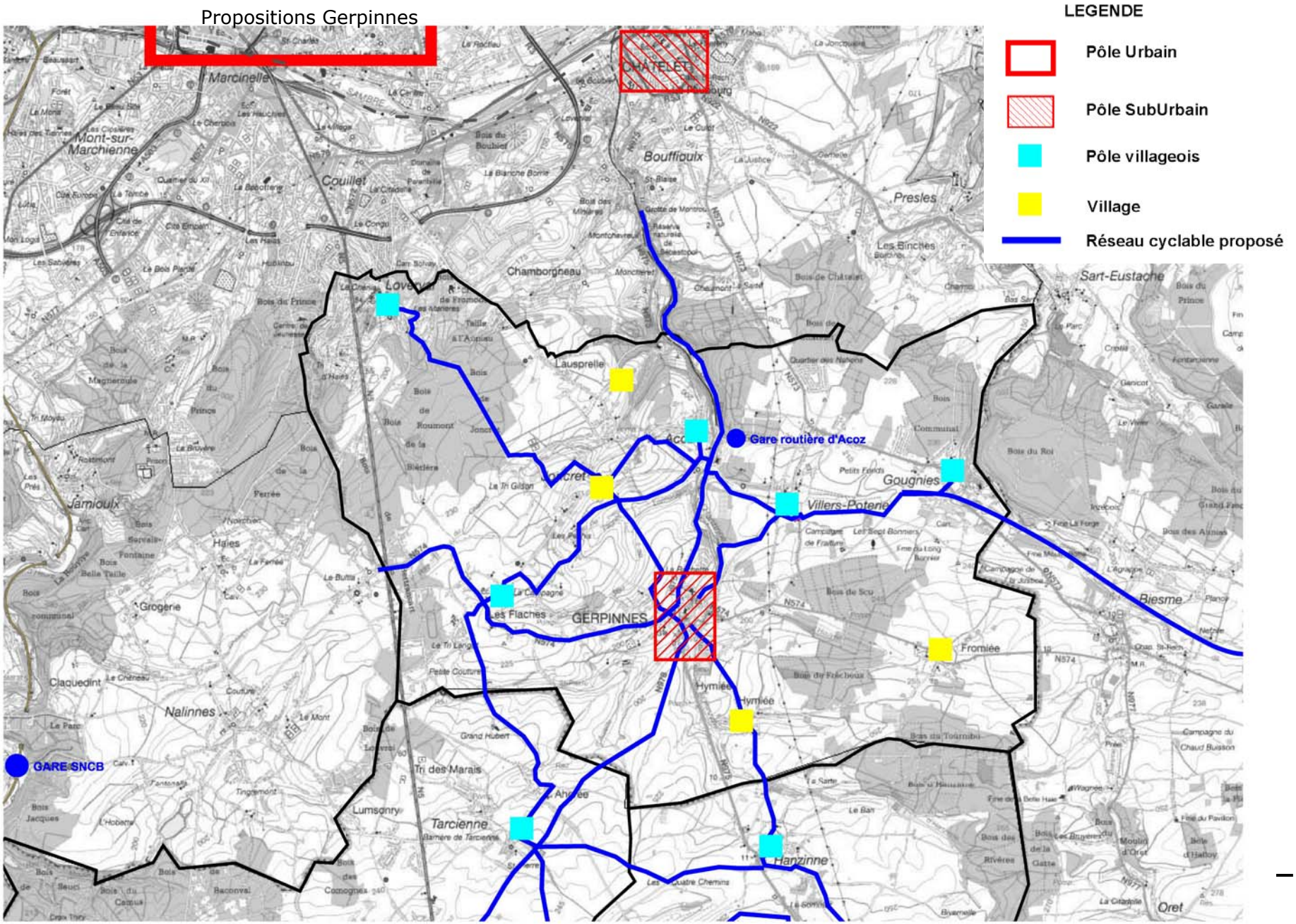


Les itinéraires prioritaires à développer sont les suivants :

- **Gerpinnes - Acoz - Châtelet**. Il suit l'itinéraire de la N975 où des aménagements de sécurisation des déplacements vélos devront être réalisés.
  -
- **Gerpinnes- Loverval (via Joncret)- Charleroi / Châtelet**. Entre Gerpinnes et Joncret, l'itinéraire emprunte la rue Saint Roch puis un sentier rural à aménager remontant via le Champ de la Chapelle Notre-Dame juquu'à la rue du Bonbie à Joncret
  -
- **Somzée / Gerpinnes** : le parcours propose un lien direct entre Somzée et Gerpinnes dans la volonté de promouvoir les déplacements scolaires

RESEAU COMMUNAL/ PISTES CYCLABLES ***PROPOSITIONS***

Propositions Gerpinnes



2.1.2 Aménagements cyclables

CONTEXTE

Le réseau cyclable proposé emprunte, sur certains tronçons, trois axes structurants de voiries régionales que sont les N 975 (Gerpinnes-Acoz-Chatelet), la N574 (le Bultia-les Flaches-Gerpinnes) et la N978 notamment entre Somzée et Gerpinnes.

Les profils de ces voiries permettent des aménagements sécurisés de pistes cyclables. Des aménagements spécifiques seront donc nécessaires.

cf. esquisses d'aménagement

Sur le reste du réseau se sont essentiellement des voiries communales qui sont empruntées. Sur ces voiries, des aménagements cyclables de type séparatif ne sont pas nécessaires. Une modération du trafic par le biais d'aménagements généraux doit en effet permettre la cohabitation entre tous les usagers.

cf. fiches aménagements types

OBJECTIFS

- Sécurisation du réseau cyclable communal par des aménagements appropriés au niveau des sections courantes et des traversées.
- Permettre aux enfants des alentours de se rendre de façon sécurisée sur le pole scolaire de Gerpinnes en vélo.

DESCRIPTION DE L'ACTION

A. Les sections courantes

Sur les voiries communales, les mesures à prendre sont essentiellement de nature modération de trafic (30 km/h dans les villages, 50 km/h entre les villages)

cf. fiches aménagements types

Par contre, sur les voiries régionales des aménagements renforcés doivent être mis en place pour une plus grande sécurité. Il s'agira ici de mettre en œuvre de véritables pistes cyclables.

cf. esquisses d'aménagement

B. Les traversées

La traversée cyclable de la commune de Gerpinnes doit être sécurisée :

- Le long de l'**avenue Astrid**
- Le long de l'**avenue Albert 1er**

Des carrefours restent également problématiques :

- Le carrefour des **rues Armand Histace, Marcel Nicolas, Armand Dancart** Un espace de traversée pour les cyclistes et les piétons devra être prévu dans un souci de sécurité renforcée.
- Le carrefour entre l'avenue Albert 1er et la **rue Amand Histace** devra veiller à la sécurisation des traversées cyclables.

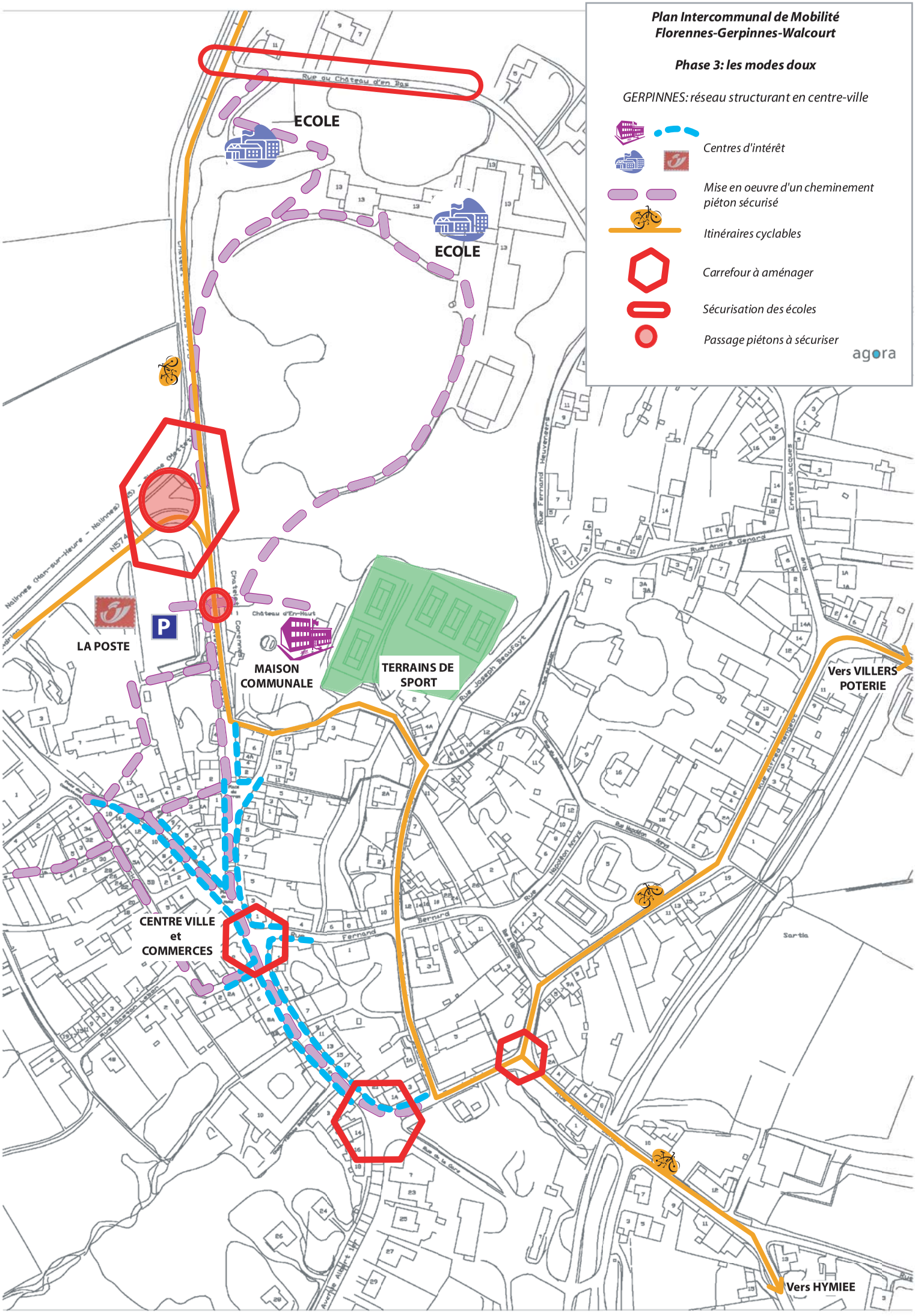
cf. esquisses d'aménagement

Les autres traversées qui devraient être aménagées sont :

La **traversée cyclable d'Acoz** notamment entre le château et la gare routière. Le tracé de la piste cyclable nécessite la mise en œuvre d'un travail de profil de la voirie pour sécuriser les déplacements aussi bien cyclables que piétons (problématiques des accotements, des vitesses excessives et du découpage de l'assiette actuelle…).

-

cf. esquisses d'aménagement


Plan Intercommunal de Mobilité
Florennes-Gerpinnes-Walcourt
Phase 3: les modes doux
GERPINNES: réseau structurant en centre-ville
Centres d'intérêt
Mise en oeuvre d'un cheminement piéton sécurisé
Itinéraires cyclables
Carrefour à aménager
Sécurisation des écoles
Passage piétons à sécuriser
agora
ECOLE
ECOLE
LA POSTE
MAISON COMMUNALE
TERRAINS DE SPORT
CENTRE VILLE et COMMERCES
Vers VILLERS POTERIE
Vers HYMIEE

2.1.3 Mise en place d'un stationnement vélo

Il s'agira de mettre en œuvre une infrastructure de parking adaptée, de qualité et en suffisance.

On localisera le stationnement principalement sur :

- Les places des différents villages
- Les sorties d'école
- Les rues commerçantes de Gerpinnes
- Le centre sportif de Gerpinnes
- Le parking de la Poste de Gerpinnes qui peut faire office de « parking en entrée de ville » et être un relai de stationnement pour les parents d'élèves du complexe scolaire Saint Augustin.
- Le « parking relais » de la rue de la Gare
- La gare de bus d'Acoz.

On privilégiera un matériel :

- visible (F59 + M1 et E9a + M1) standard et solide
- confortable : facilitant les manœuvres d'accès et de fixation et couverts pour le stationnement longue durée
- en nombre suffisant

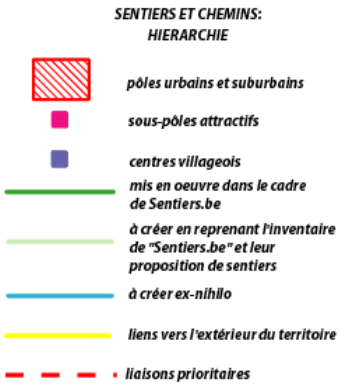
2.2 Déplacements piétons et PMR au niveau communal

2.2.1 Premier objectif

Mise en place d'un réseau de déplacements piétons entre les inter-villages (au sein de l'entité de Gerpinnes) et intercommunal.

NB : 2 types de réseaux sont mis en œuvre

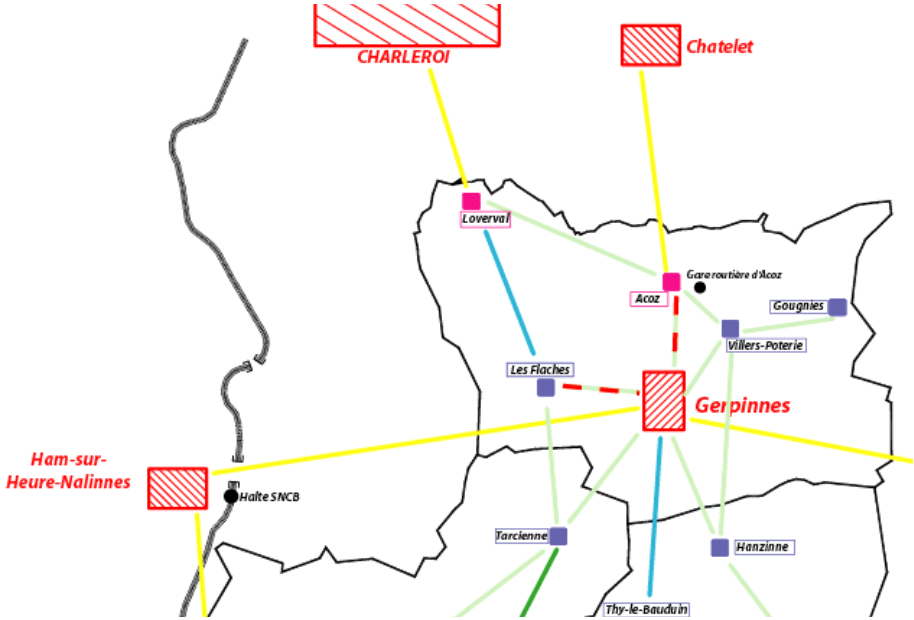
Le réseau piéton en centre ville pour des usages quotidiens sécurisés et le réseau de loisirs mettant en place des itinéraires de promenade.



DESCRIPTION DE L'ACTION

Le réseau piétonnier sur le territoire de Gerpinnes s'appuie sur le principe de maillage suivant :

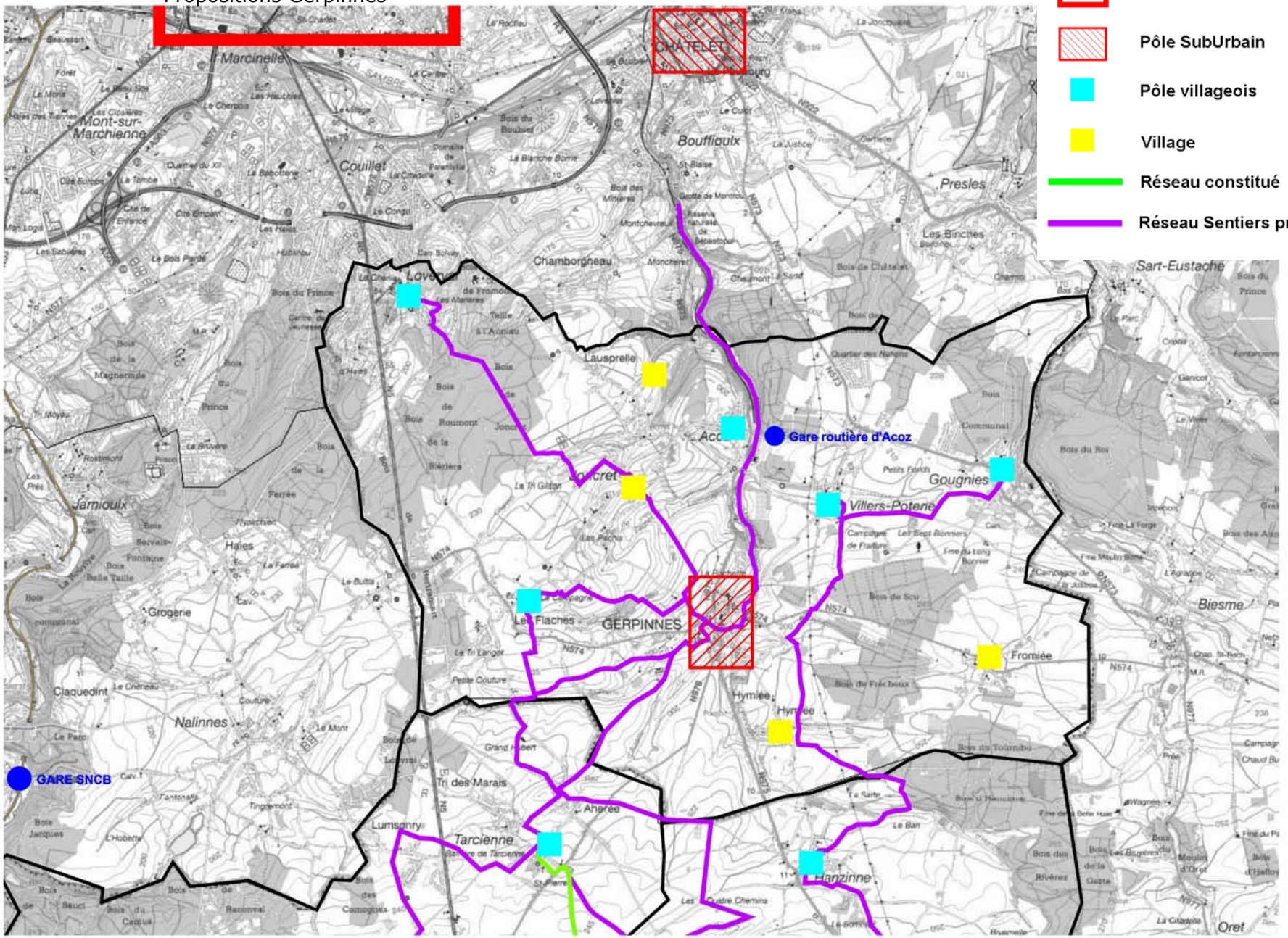
- **Les Flaches – Gerpinnes** via la rue du Petchi, le lieu dit la Campagne, les étangs de Basinprés et l'allée des Tarins
- **Acoz – Gerpinnes** via le pré-Ravel, parallèle à la N975



RESEAU COMMUNAL : SENTIERS

PROPOSITIONS

Propositions Gerpinnes



2.2.2 Second objectif

Mise en place d'un réseau piétons et PMR prioritaire reliant les différents centres d'intérêts présents dans le centre de Gerpinnes.

Cf. carte du réseau structurant en centre-ville

DESCRIPTION DE L'ACTION

Sur la commune de Gerpinnes, le réseau prioritaire proposé assure une continuité piétonne entre les centres d'intérêts suivants :

- Collège Saint-Augustin
- Ecole Maternelle et Primaire de la Communauté Française
- Collège Saint-Augustin
- Haute Ecole Charleroi-Europe
- La Poste et son parking (utilisable par les parents des élèves le matin en dépose des enfants…)
- Le parking de la rue de la Gare
- Hôtel de Ville
- Le pôle sportif

Sur ce réseau, des aménagements devront être réalisés à moyen terme dans une optique visant à rendre ces cheminements accessibles, confortables et sécurisants pour les piétons et PMR.

3 ESQUISSES D'AMÉNAGEMENTS

3.1 Esquisses d'aménagements proposées dans le centre-ville de Gerpinnes

3.1.1 Mise en œuvre de bandes cyclables suggérées sur des voiries d'évitement

CONTEXTE

L'axe de la N 975 que sont les avenues Astrid et Albert 1er est l'épine dorsale de la commune. Cet axe supporte un trafic automobile (et poids lourds) de transit mais aussi de circulation locale vers les commerces qui ponctuent ces avenues.

Cette voie par son calibre variable ne permet pas d'envisager la mise en œuvre de piste cyclable hors voirie ou de piste cyclable marquée de façon suffisamment sécurisée.

Le PICM fait des propositions de réaménagements de l'avenue Albert Ier afin de sécuriser et rendre agréable les déplacements piétons.

Toutefois on préfèrera encourager des déplacements vélos sur des voiries autres que la N975 qui maille ainsi mieux le territoire tout en desservant les centres d'intérêt de la commune.

OBJECTIFS

Mise en œuvre de Sens Uniques Limités (SUL)

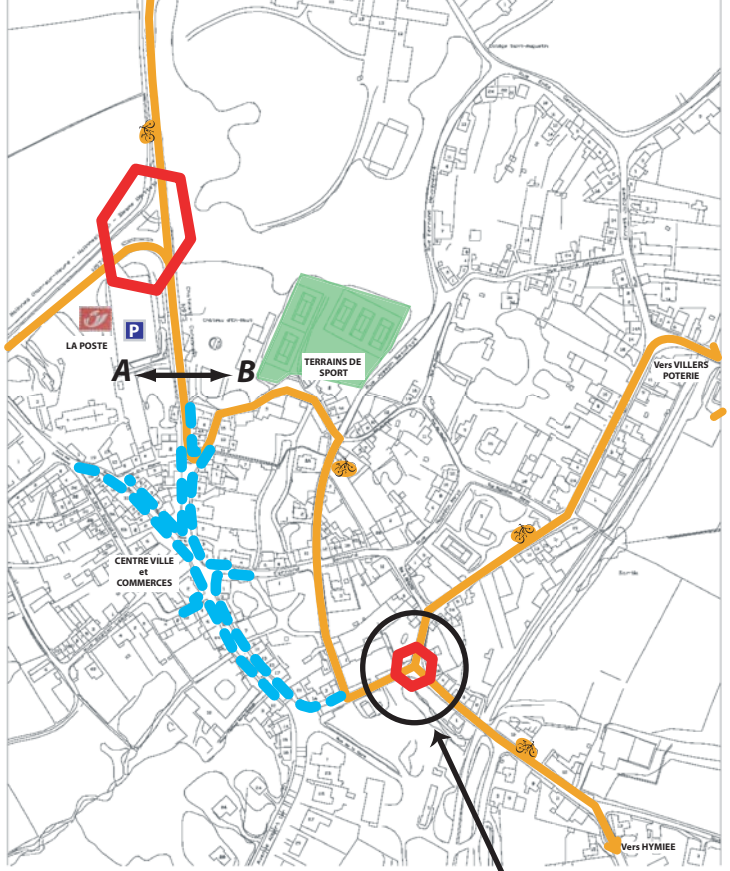
DESCRIPTION DE L'ACTION

L'itinéraire emprunte l'avenue Astrid qu'au nord pour bifurquer ensuite vers la rue du Moulin, la rue Joseph Beaufayt, la rue Histache.

On envisagera :

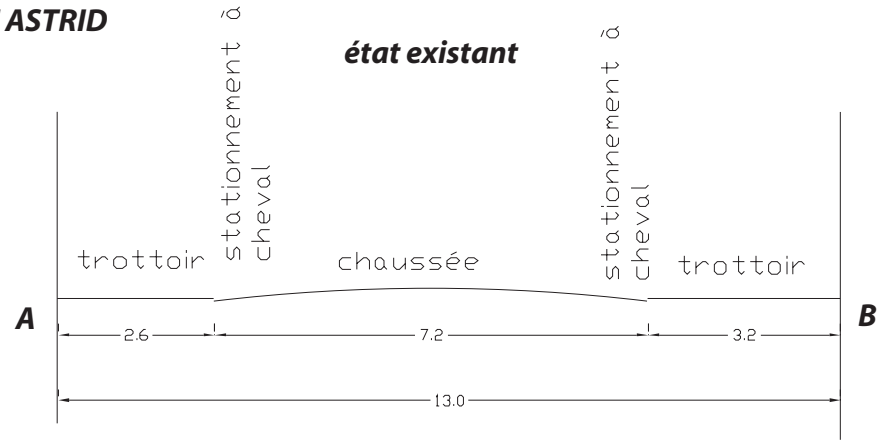
- ✓ mise en œuvre de SUL. Les panneaux de signalisation placés en début de chaussée autorisent les cyclistes à y circuler dans le sens inverse de la circulation automobile.
- ✓ Des mesures de modération de trafic dans ces rues ainsi que la systématisation (au cas où cela ne serait pas le cas…) du stationnement dans le sens de la circulation des voitures.

Cf. fiches aménagements types

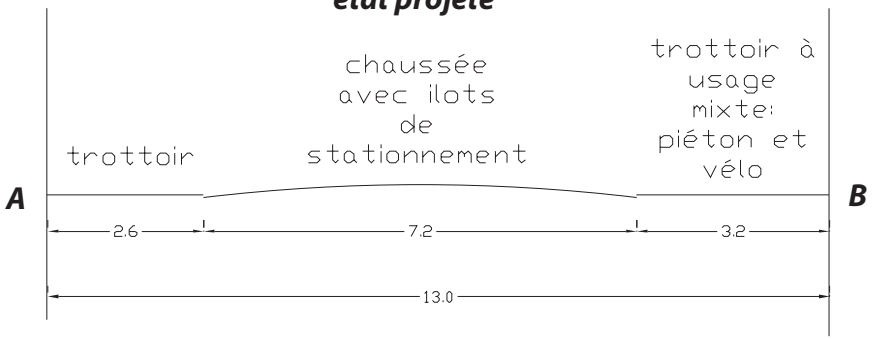


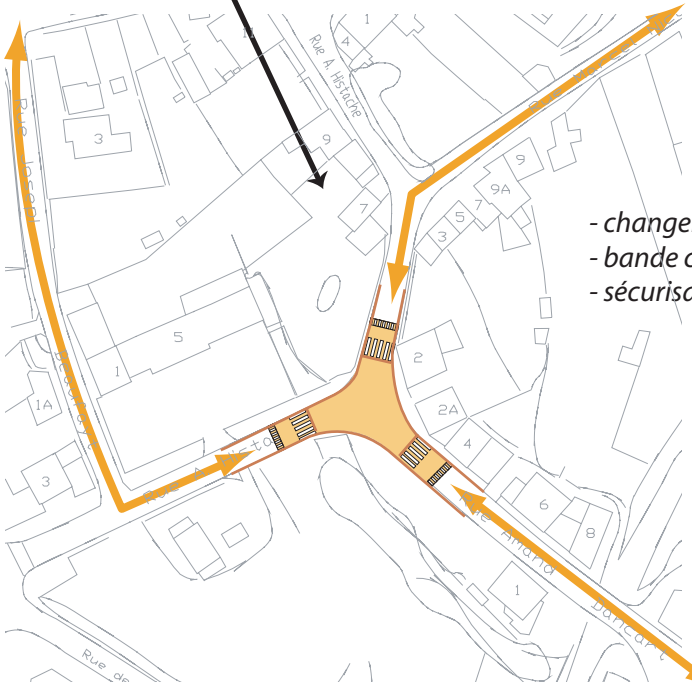
AVENUE REINE ASTRID

état existant



état projeté





- *changement de revêtement*
- *bande cyclable suggérée*
- *sécurisation des traversées*

Plan Intercommunal de Mobilité
Florennes-Gerpinnes-Walcourt

Phase 3: les modes doux

GERPINNES: bandes cyclables

Itinéraires cyclables

Carrefour à aménager

agora

3.1.2 Le carrefour des rues Amand Histace, Marcel Nicolas et rue Armand Dancart

CONTEXTE

Le parcours cyclable de Gerpinnes se divise ici par les deux itinéraires partant vers Villers Poterie et vers Hymiée.

OBJECTIFS

Sécuriser la traversée cyclable au niveau du carrefour.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Il pourrait être mis en œuvre un changement de revêtement au niveau du carrefour (avec ou sans plateau). Il s'agit de forcer l'attention du conducteur.

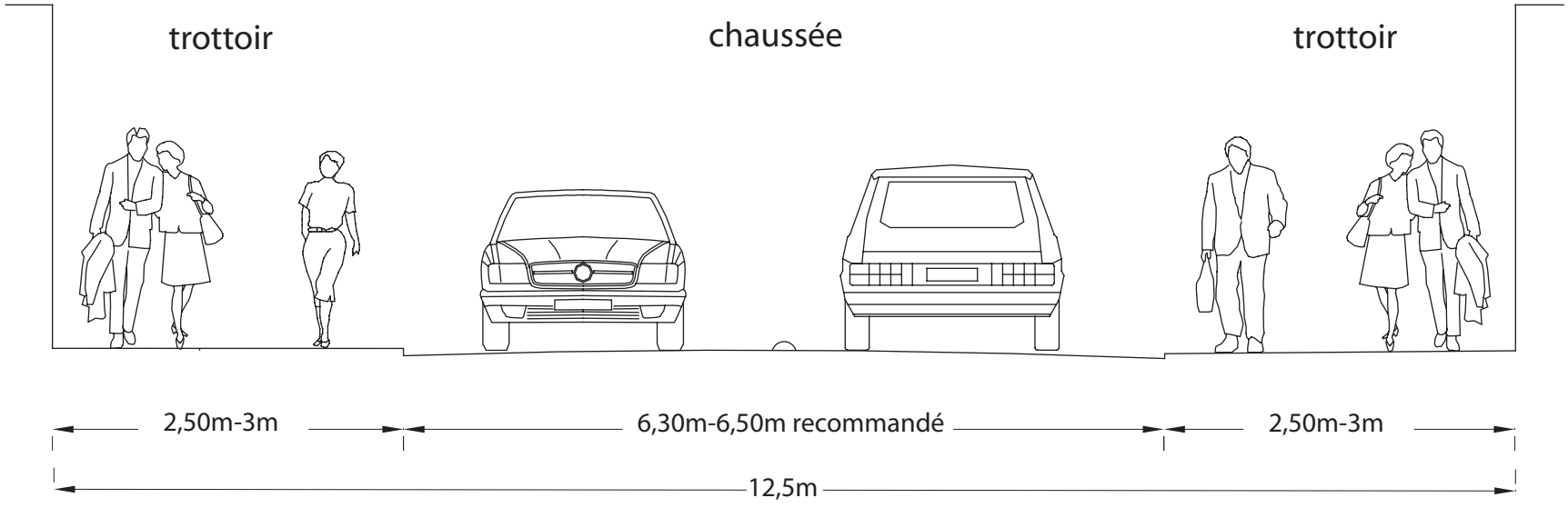
Le parcours cyclable sera suggéré par la mise en place d'un marquage au sol en amont et aval du carrefour.

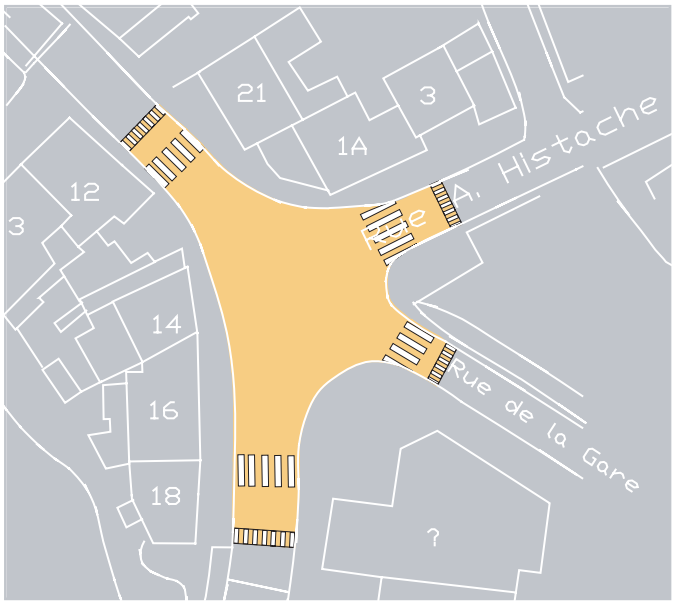
Les traversées cyclables seront couplées aux traversées piétonnes.

Cf. page suivante

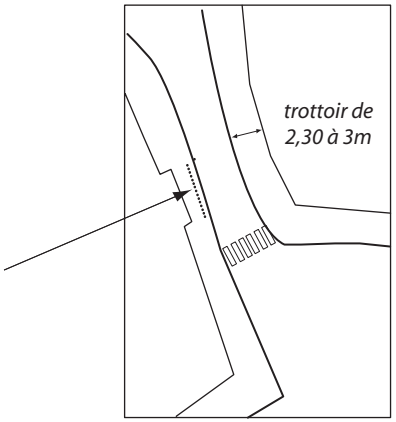
AVENUE ALBERT Ier

Profil de base à moduler





- mise en oeuvre d'un plateau marquant le nécessaire ralentissement à 30km/h.
- sécurisation des traversées
- prise en compte des PMR via des dispositifs pour malvoyants, inflexions des trottoirs...



au niveau du resserrement des trottoirs des plots sont mis en place pour empêcher les voitures de stationner

Plan Intercommunal de Mobilité
Florennes-Gerpinnes-Walcourt

Phase 3: les modes doux

GERPINNES: proposition d'aménagement de l'avenue Albert I er

agora

3.1.3 Aménagement d'un cheminement piéton sécurisé entre La Poste, l'Hôtel de Ville, le pôle sportif, l'ensemble scolaire Saint-Augustin

CONTEXTE

Les entrées/sorties de l'ensemble scolaire Saint Augustin sur la rue du Château d'En Bas génèrent des trafics automobiles importants. Cela provoque embouteillages dans la rue et remontées de fille sur la N 975.

Pour éviter ce genre de problèmes et dans la volonté de favoriser/encourager les développements piétons à l'échelle de la commune, des aménagements peuvent être envisagés.

OBJECTIFS

Favoriser les déplacements piétons entre les différents pôles d'intérêt de la commune en les sécurisant.

DESCRIPTION DE L'ACTION

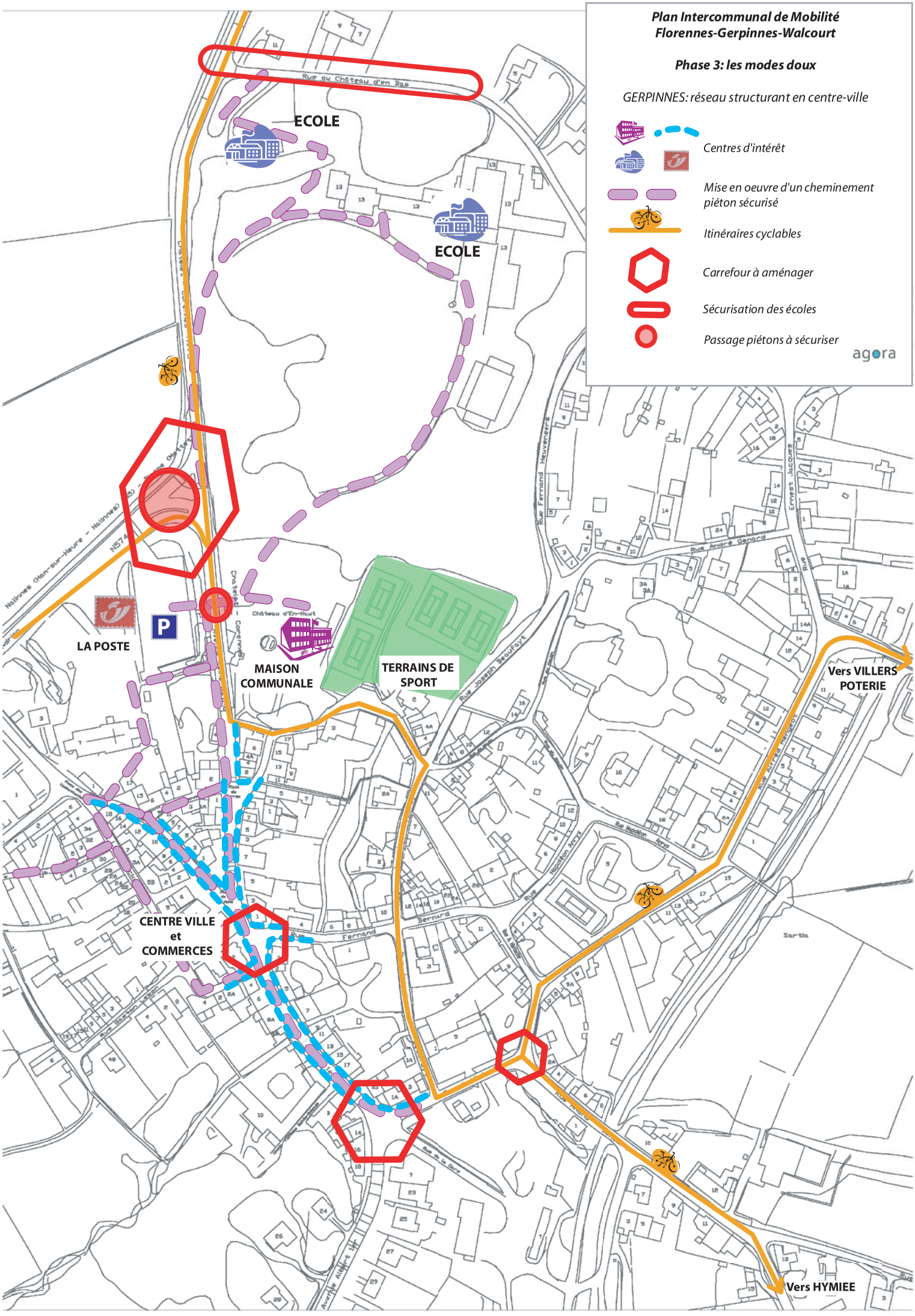
Il est suggéré de réaliser un cheminement piéton sécurisé depuis la parking de la Poste jusqu'aux établissements scolaires.

En effet, les parents peuvent parquer leur voitures sur le parking généralement sous utilisé aux heures d'entrée et sortie des écoles, déchargeant de fait la rue du Château d'En Bas.

Les déplacements piétons se feraient en sécurité de l'autre coté de l'enceinte de l'espace vert de l'actuelle Maison Communale hors de toute circulation automobile.

Cet itinéraire permet de desservir à pied et en sécurité, la Poste, l'Hôtel de Ville, le pôle sportif…

Cf. page suivante


Plan Intercommunal de Mobilité
Florennes-Gerpinnes-Walcourt
Phase 3: les modes doux
GERPINNES: réseau structurant en centre-ville
Centres d'intérêt
Mise en oeuvre d'un cheminement piéton sécurisé
Itinéraires cyclables
Carrefour à aménager
Sécurisation des écoles
Passage piétons à sécuriser
agora
ECOLE
ECOLE
LA POSTE
MAISON COMMUNALE
TERRAINS DE SPORT
CENTRE VILLE et COMMERCES
Vers VILLERS POTERIE
Vers HYMIEE

3.1.4 Sécurisation le long de l'avenue Albert Ier

CONTEXTE

Cet axe est l'épine dorsale traversant Gerpinnes du nord au sud. Il dessert de nombreux centres d'intérêt de la commune : maison communale, commerces, les rues qui lui sont adjacentes remontent vers le centre-ville. De par son rôle cet axe supporte un trafic de transit et de desserte locale important (y compris poids lourds). Le stationnement y est souvent chaotique lié aux activités commerciales.

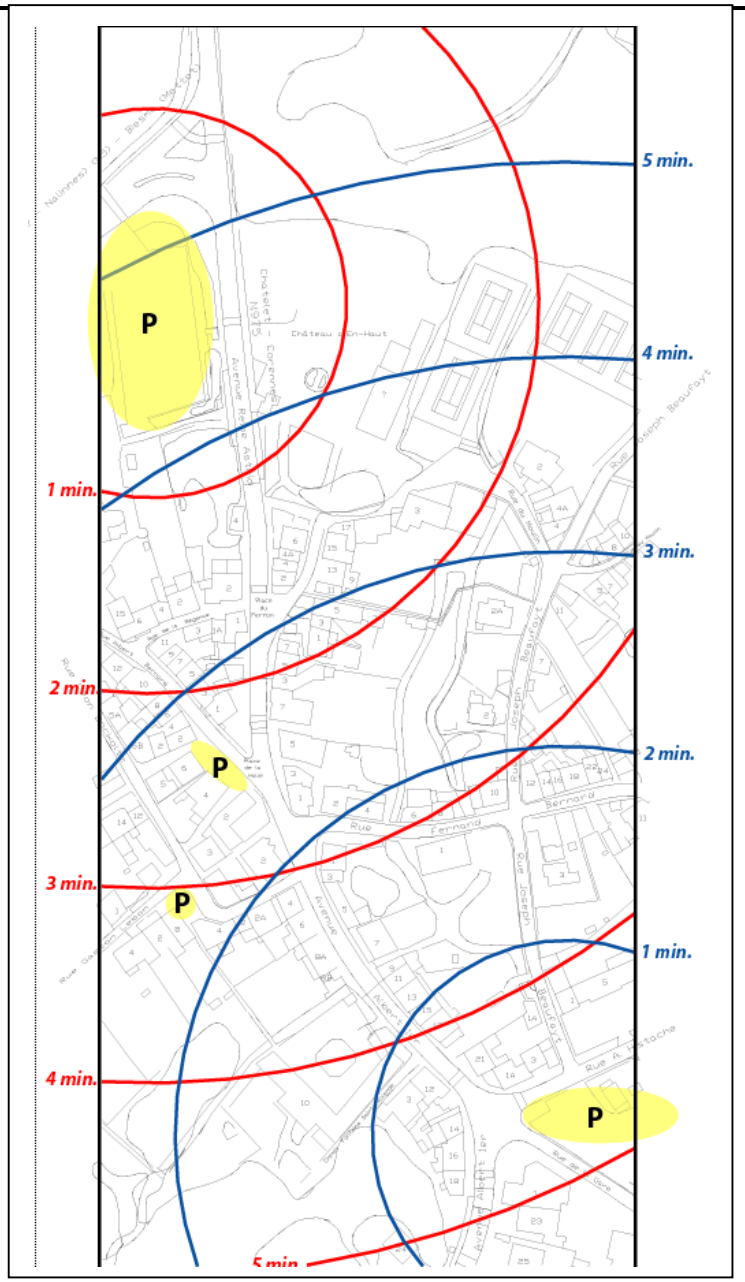
OBJECTIFS

Faciliter encourager et sécuriser les déplacements piétons sur cette voirie structurante en gérant leur cohabitation nécessaire entre le trafic dense et la vie locale des commerces et des habitants.

DESCRIPTION DE L'ACTION

La formalisation d'un stationnement longitudinal sur l'intégralité de l'avenue ne semble pas une solution adéquate car les largeurs de la voirie imposent de réduire au strict minimum les espaces réservés aux piétons.

Il s'agit plutôt d'encourager les déplacements piétons sur cette axe commerçant de la ville.



Les parkings de la Poste et de la rue de la gare peuvent se présenter comme des parkings relais sur lesquels on reportera le stationnement pour dégager des espaces piétons dignes de ce nom.

En effet, ces deux parkings se trouvent en moyenne à 2-3 minutes de marches des commerces comme l'illustre la chrono ci-avant. La signalisation de ces parkings sera mise en place.

Ainsi l'espace dédié aux piétons est confortable. Il pourra varier selon le profil de l'avenue entre 2,5m à 3m…

La voie de circulation elle-même pourra varier de 6,3m à 6,5m.

A cela on ajoutera

- La réglementation de la vitesse à 30 km/h depuis la place du Perron jusqu'à l'aval du carrefour avec la rue A.Histache. Notons qu'au regard du profil de l'avenue la vitesse ne peut dépasser les 30-40 km/h effectifs.
- Marquage au sol des traversées piétonnes
- Au niveau des rétrécissements de trottoirs, mise en place de plots pour empêcher le stationnement de voitures sur le trottoir.
- L'aménagement du carrefour avec les rues de la Gare et Histache.

3.1.5 L'aménagement des rues étroites pour une sécurisation des déplacements piétons en centre-ville

CONTEXTE

Sur les voiries où les trottoirs sont étroits il s'agira de donner la priorité aux mobilités douces sans y interdire les transports motorisés.

Ex : rue du Moulin, rue de la Régence, rue Gaston Lebon.

OBJECTIFS

2 objectifs :

- interdire le stationnement à cheval sur le trottoir
- créer des aménagements spécifiques pour les rues où les trottoirs sont d'une largeur inférieure à 1m ou compris entre 1m et 1.5m en moyen ou mauvais état

cf. carte des qualités de cheminements piétons ci-après

DESCRIPTION DE L'ACTION

Créations de voie à trafic modéré développant une mixité dans le partage de la voirie : pas de trottoir tout est mis au même niveau que la voirie, aménagement d'îlots de stationnement sur la voie ou d'éléments décoratifs (mobilier urbain ou plantations) pour imposer le ralentissement de la voiture et faciliter les mouvements piétons en les sécurisants.

Il sera nécessaire de travailler à un changement de revêtement de sol (différencié de l'asphalte classique).

Plan Intercommunal de Mobilité
Florennes-Gerpinnes-Walcourt

Phase 3: les modes doux

GERPINNES: travail sur les voiries pour une sécurisation des déplacements piétons

Voiries:
- sans trottoir
- avec des trottoirs d'une largeur inférieure à 1m
- avec des trottoirs d'une largeur entre 1m et 1.5m en état moyen voire mauvais.

agora

3.2 Esquisses d'aménagement proposées pour la commune d'Acoz

CONTEXTE

Cette voirie régionale supporte un trafic dense de voitures et de poids lourds de façon quotidienne.

Son profil donne la part belle à la chaussée mais s'avère dangereuse pour tout déplacement piéton et cycle.

Ainsi plusieurs constats peuvent être faits

- Dangerosité pour les piétons : Rue de Moncheret jusqu'à la pharmacie aucun trottoir ni accotement pour les piétons
- Dangerosité pour les vélos et les piétons au niveau du château d'Acoz : il n'y a pas de trottoir, la ligne droite favorise la vitesse à laquelle s'ajoute un trafic important. Peu de largeur pour les piétons : de nombreux obstacles obligent le piéton a se déporter sur la chaussée. Les camions mordent sur l'accotement.
- Le seul passage piéton n'offre pas de lisibilité.

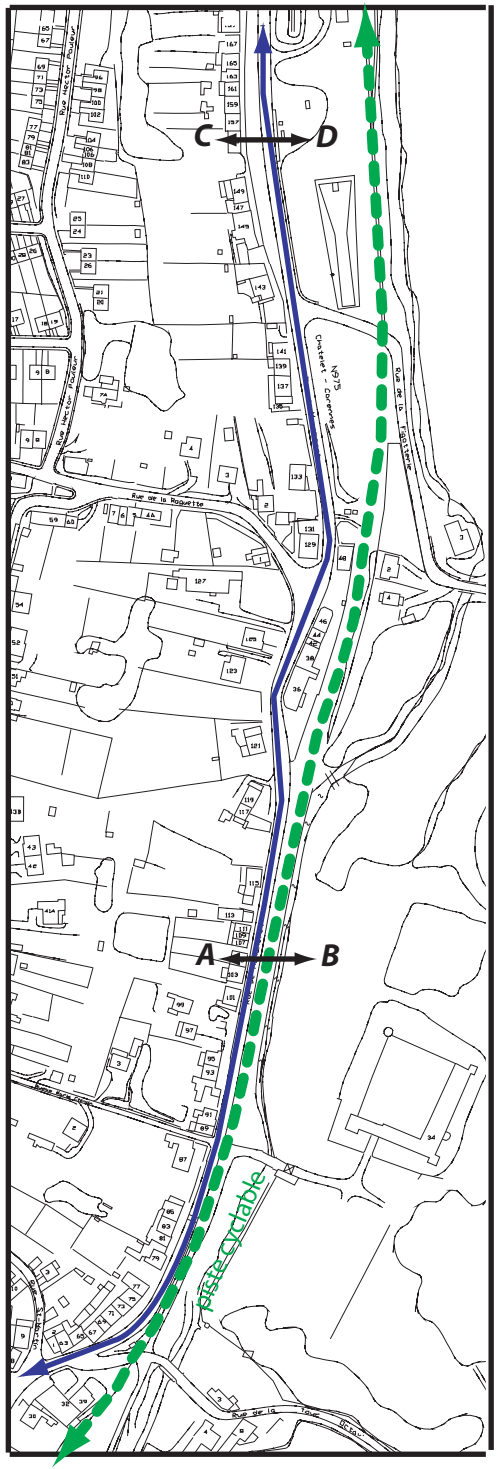
OBJECTIFS

Redimensionnement de l'assiette de la voirie

DESCRIPTION DE L'ACTION

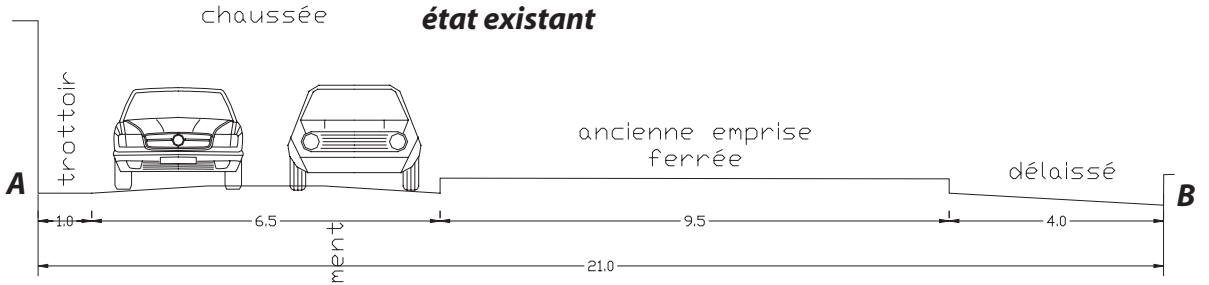
- Travail de signalisation pour des rappels de limitation de vitesse
- mise en place de trottoirs
- la piste cyclable et les déplacements de loisirs récupèrent l'ancienne emprise de voie ferrée
- mise en œuvre d'une piste cyclable bidirectionnelle séparée par une barrière végétale
- mise en œuvre au niveau du château de stationnements en complément à ceux qui y sont offerts (manifestations exceptionnelles)
- stationnement longitudinal formalisé.

Cf. page suivante

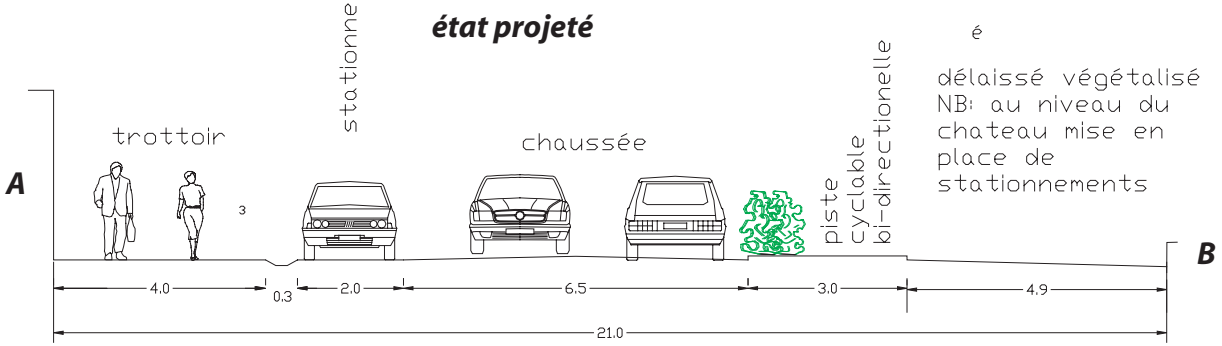


RUE DE MONCHERET

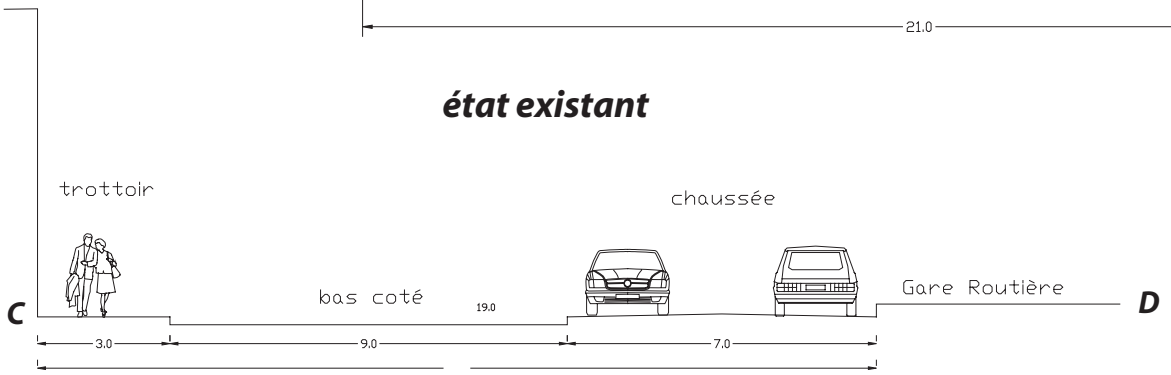
état existant



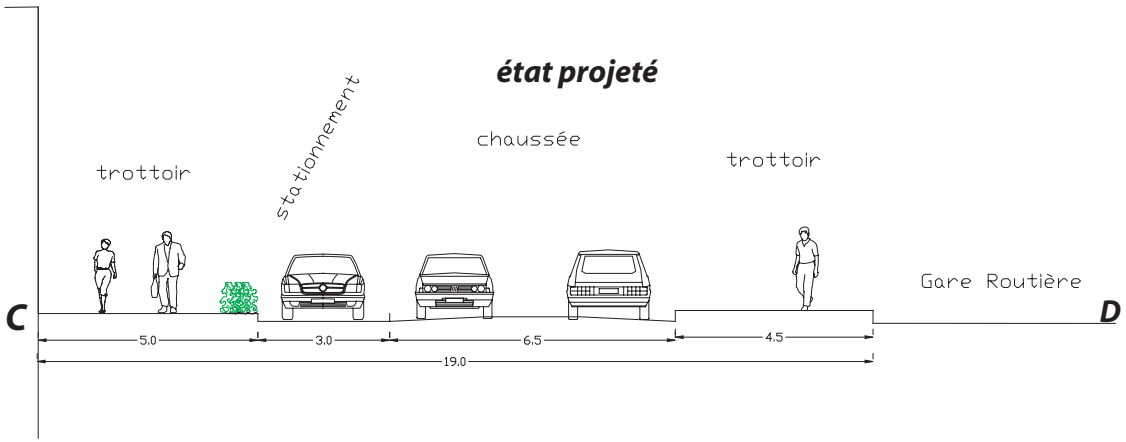
état projeté



état existant



état projeté



Plan Intercommunal de Mobilité
Florennes-Gerpinnes-Walcourt

Phase 3: les modes doux

ACOZ: Redimensionnement de la N975:
aménagement de trottoirs et de pistes cyclables

agora

3.3 Aménagements des écoles des Flaches et d'Hymiée

CONTEXTE

De nombreux aménagements pour la sécurisation des rues des écoles sont déjà mis en place (signalisation, resserrements de la voirie, plateaux…) sur la plupart des communes (Gougnies, Lausprelle…)

Ainsi à Gerpinnes toutes les écoles ont profité d'aménagements récents de modérateurs de vitesse.

A contrario à Acoz, les cheminements piétons jusqu'à l'école ne sont pas de bonne qualité et des aménagements sont nécessaires pour remédier à la dangerosité de la situation actuelle.

OBJECTIFS

Systématiser la sécurisation des déplacements et traversées piétonnes aux abords des écoles.

DESCRIPTION DE L'ACTION

1. uniformiser à l'échelle communale la signalisation et les aménagements aux abords des écoles :
2. mise en place systématique de signalisation de zone 30 de la voie desservant l'école
3. mise en place de plateau au niveau des traversées.
4. mise en place de potelets au niveau des trottoirs pour minimiser le stationnement gênant et sécuriser les enfants en sortie d'école.

Ces principes d'aménagement peuvent être adaptés à chaque contexte et ajusté en fonction des typologies de voiries, de sorties d'écoles etc…

L'aménagement illustré ici est celui de l'école d'Hymiée.

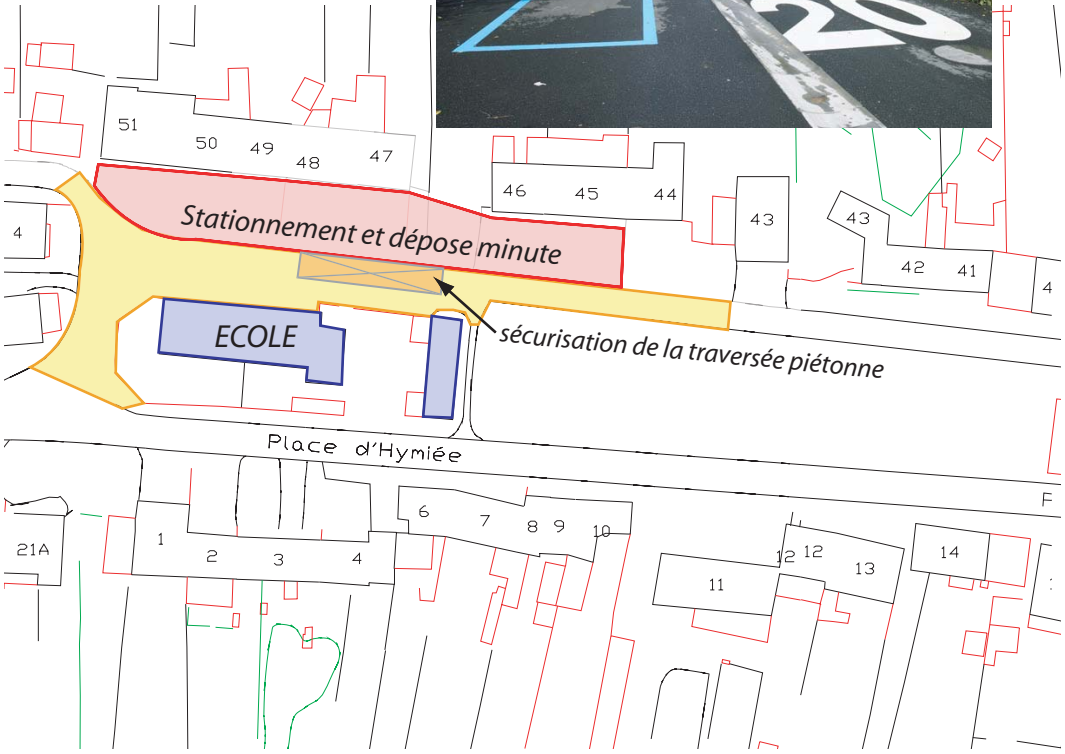
Cf. page suivante

Plan Intercommunal de Mobilité
Florennes-Gerpinnes-Walcourt

Phase 3: les modes doux

HYMIEE: sécurisation de l'école

agora

- Création de voie à trafic modéré avec une mixité dans le partage de la voirie (tout est mis au même niveau que la voirie)
- Aménagement d'ilots de stationnement sur la voie ou d'éléments décoratifs pour imposer le ralentissement de la voiture
- Changement de revêtement de sol (différencié de l'asphalte classique)
-Travail sur du mobilier urbain ou des plantations.

= faciliter en sécurité les mouvements piétons.