

**PLAN
INTERCOMMUNAL
DE MOBILITÉ
DE LA COMMUNE
DE HAM-SUR-HEURE-
NALINNES
ET DE LA COMMUNE
DE GERPINNES**

PHASE 1 : DIAGNOSTIC

RAPPORT FINAL

19 NOVEMBRE 2021



agora

Versi on	Date	Descripti on	Réf. interne	Directe ur de projet	Chef de projet
02	18 novembre 2021	Type de rapport : Intermédi aire	4547_PICM_Rapport_ph1_.docx	Paul PLAK	Brigitte LORID AN

Ont participé à la rédaction de ce document :

- **Paul Plak** – Administrateur – Directeur de Projets
- **Brigitte Loridan** – Cheffe de Projets
- **Renan Bottieau** – Chargé de Projets
- **Noël Renson** – Chargé de Projets
- **Arno Baas** – chargé de Projets



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

Table des matières

1	<i>Le contexte Géographique.</i>	7
1.1	Positionnement des communes de Gerpinnes et d’Ham-sur-Heure par rapport aux autres pôles urbains.	7
1.2	Morphologie du territoire communal.	8
1.2.1	Topologie et relief.	8
1.2.2	Occupation du sol.	9
1.2.3	Morphologie et caractéristiques des zones bâties.	11
1.3	Patrimoine – Biens classés et zone de protection	13
1.3.1	Ham-sur-Heure-Nalines	13
1.3.2	Gerpinnes	15
2	<i>Le contexte socio-économique : population, activités et équipements</i>	17
2.1	La localisation de la population au sein des territoires de Gerpinnes et d’Ham-sur-Heure-Nalines	17
2.2	Les caractéristiques socio-économiques de la population des communes de Gerpinnes et Ham-sur-Heure-Nalines	18
2.2.1	L’évolution du nombre d’habitants	18
2.2.2	Le solde migratoire et le solde naturel	19
2.2.3	L’âge des populations	20
2.2.4	Les différents types de ménages	22
2.2.5	Le revenu des populations	24
2.3	Les déplacements	24
2.3.1	Les pôles générateurs de déplacements	24
2.3.2	Le déplacement domicile-travail (mobilité entrante, sortante et interne) et sa part modale.	29
2.3.3	La part modale du déplacement domicile-travail.	33
2.3.4	Le taux de motorisation	35
2.4	Le plan de secteur.	36
3	<i>Modes actifs</i>	38
3.1	Déplacements piétons	38
3.1.1	Marche utilitaire et déplacements de loisirs	38
3.1.2	Problématiques identifiées.	40
3.1.3	Diagnostic du réseau piéton existant au centre des principaux villages.	42
3.1.4	Accessibilité et déplacements des Personnes à Mobilité Réduite	49
3.2	Déplacements cyclistes	50
3.2.1	Aménagements cyclables existants	50
3.2.2	Aménagements cyclables en projet	57
3.2.3	Itinéraires cyclables	60
3.2.4	Stationnements à destination des cyclistes	60
3.3	Conclusions	62
3.3.1	Gerpinnes	62

3.3.2	Ham-sur-Heure-Nalines	62
4	Transports en commun.	63
4.1	Réseau ferroviaire (SNCB).	63
4.1.1	Offre des transports ferroviaires.	64
4.1.2	Demande des transports ferroviaires.	68
4.2	Réseau de bus TEC	70
4.2.1	Offre de bus TEC	70
4.2.2	Fréquences de passage	70
4.2.3	Fréquences de passages à Gerpennes	71
4.2.4	Fréquences de passage à Ham-sur-Heure-Nalines	72
4.2.5	La demande en transport TEC	80
4.3	Problématiques en lien avec les transports en commun identifiées dans le cadre du pré-diagnostic et la participation citoyenne	85
4.3.1	Gerpennes	85
4.3.2	Ham-sur-Heure-Nalines	86
4.4	Qualité des arrêts de bus TEC (Accessibilité PMR)	88
4.4.1	Gerpennes	88
4.4.2	Ham-sur-Heure-Nalines	90
4.5	Le BHNS sur la N5, la solution ?	91
5	Services de mobilité	93
5.1	Covoiturage	93
5.2	Autopartage	94
5.2.1	Autopartage « station fixe ».	94
5.2.2	Autopartage entre particuliers	94
5.2.3	Autostop de proximité	94
5.2.4	Plateforme de coordination entre communes pour trouver des solutions aux problèmes de mobilité.	94
5.3	Pôle multimodal	95
5.4	Conclusion	95
6	La mobilité scolaire.	96
6.1	Listes des établissements scolaires.	96
6.1.1	Ham-sur-Heure-Nalines.	96
6.1.2	Gerpennes.	99
6.2	Aménagements existants	101
6.2.1	Gerpennes	101
6.2.2	Ham-sur-Heure-Nalines	103
6.3	Dysfonctionnements observés	106
6.3.1	Gerpennes	106
6.3.2	Ham-sur-Heure-Nalines	109
6.4	Conclusion	111

7	Transport privé	112
7.1	Hiérarchie viaire	112
7.2	Le trafic automobile	113
7.2.1	L'augmentation de la population au cours des dernières décennies	113
7.2.2	Une mobilité pour les déplacements utilitaires encore fortement basée sur la voiture individuelle	114
7.2.3	La problématique de la N5	115
7.3	La vitesse	118
7.4	Sécurité routière	120
7.4.1	Nombre d'accidents	120
7.4.2	Nombre de victimes de la circulation	121
7.5	Stationnement	122
7.5.1	Commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes	122
7.5.2	Commune de Gerpinnes	128
8	Transport de marchandises	130
8.1	Problématiques identifiés	130
8.2	Réseau de redevance kilométrique pour les poids lourds - Viapass	130
8.3	Analyse des données Viapass	131
8.3.1	Analyse à l'échelle communale	131
8.3.2	Analyse sur des tronçons de voiries spécifiques	135
8.4	Conclusions	137
9	Impact sur la mobilité des projets à venir	138
9.1	Gerpinnes	138
9.1.1	Projets de logements	138
9.2	Ham-sur-Heure-Nalinnes	145
9.2.1	Projets de logements	145
10	Documents d'orientation	147
10.1	A l'échelle régionale	147
10.1.1	Fluidité – accessibilité – Sécurité – Santé – Transfert modal : FAST	147
10.1.2	Le PUM de Charleroi Métropole	147
10.1.3	Schéma directeur cyclable de la Wallonie (SDCW)	148
10.2	A l'échelle communale	150
10.2.1	Gerpinnes	150
	Ham-sur-Heure - Nalinnes	150
10.2.2		150
11	Passer d'un diagnostic à des objectifs et des actions	151
11.1	Globaliser l'action	151
11.2	Anticiper les évolutions	151

11.3	Briser le cercle vicieux et trouver un cercle vertueux _____	152
11.4	Gérer les espaces de circulation _____	152
11.5	Les enjeux et problématiques _____	154
12	Tables _____	157
12.1	Table des figures _____	157
12.2	Table des tableaux _____	164

Introduction générale.

Les communes de Gerpinnes et de Ham-sur-Heure-Nalinnes ont fait part de leur volonté de réaliser ensemble un Plan interCommunal de Mobilité (PiCM).

Un appel d'offre a été lancé auprès des bureaux d'étude agréés pour réaliser ce PiCM.

C'est le bureau agora qui a été désigné à l'issue de la procédure.

Le cadre de cette étude consacrée aux mobilités s'inscrit dans le plan wallon « FAST – Mobilité 2030 ». Cette vision développée à l'échelle régionale vise à réduire la congestion (**fluidité**), à rendre **accessibles** les biens et les services pour tous (accessibilité), à réduire drastiquement les accidents de la route (**sécurité**), à réduire de façon importante les nuisances environnementales (**santé**) et enfin à réduire la part de la voiture au profit des mobilités douces et des transports en commun pour les personnes et la part du camion pour les biens au profit du ferroviaire et de la voie d'eau (**transfert modal**).

Les 2 communes ont mis en avant leur volonté :

- d'améliorer le cadre de vie en résolvant les problèmes de congestion dans les centres de villages, en améliorant la convivialité des espaces publics, en réduisant les impacts négatifs de la N5 - E420 et en contribuant à la mise en place du bus à haut niveau de service.
- d'améliorer l'accessibilité et la mobilité de manière inclusive en favorisant la marche (3^{ème} âge, PMR, jeunes) et la pratique du vélo et en favorisant l'usage des transports en commun (TEC, SNCB, Taxi social...).
- d'améliorer la sécurité routière en réduisant le nombre et la gravité des accidents de la route (sécurité aux abords des écoles, des villages...).

Contractuellement, le PICM va être réalisé en trois phases :

- Phase 1 : Un diagnostic de la situation actuelle en matière de mobilité sur le territoire de la commune de Gerpinnes et de Ham-sur-Heure-Nalinnes.
- Phase 2 : La définition des enjeux et des objectifs à poursuivre en matière de mobilité au sein du territoire des deux communes.
- Phase 3 : Des propositions concrètes d'aménagements à mettre en place pour atteindre les objectifs définis.

A l'issue de ces 3 phases, l'étude est soumise à enquête publique et doit recevoir l'aval des conseils communaux respectifs.

Ce travail est réalisé en parfaite coordination et collaboration avec les acteurs communaux (administrations, pouvoirs politiques, forces vives telles que Atingo, Tous à pied, ProVélo, Le Gracq, l'OTW, la SNCB, le SPW-MI, MobilESEM, groupes et associations locaux, ...).

Un PiCM est partiellement subventionné par la Région wallonne qui accompagne les 2 communes et le bureau d'étude agréé dans son élaboration.

Durant cette première phase, l'ensemble des thématiques en lien avec la mobilité (mobilité piétonne, vélo, automobile...) est analysé dans les deux communes à l'aide de pré-diagnostics fournis par les communes ainsi que par les observations des habitants dont les données sont issues d'une participation citoyenne qui s'est déroulée pendant cette phase de diagnostic.

Un travail de terrain et de rencontres locales est opéré durant tout le processus.

La phase 1 est commune aux 2 communes. Les phases 2 et 3 seront scindées.

1 LE CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE.

1.1 Positionnement des communes de Gerpennes et d'Ham-sur-Heure par rapport aux autres pôles urbains.

Les communes de Gerpennes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes sont situées en province du Hainaut, dans deux arrondissements différents : Gerpennes appartient à l'arrondissement de Charleroi alors qu'Ham-sur-Heure-Nalinnes appartient à l'arrondissement de Thuin.

Les deux communes sont entourées au nord par Montigny-Le-Tilleul, Charleroi, Châtelet et Aiseau-Presles, à l'est par Fosses-La-Ville et Mettet, au sud par Walcourt et Florennes et à l'ouest par Thuin.

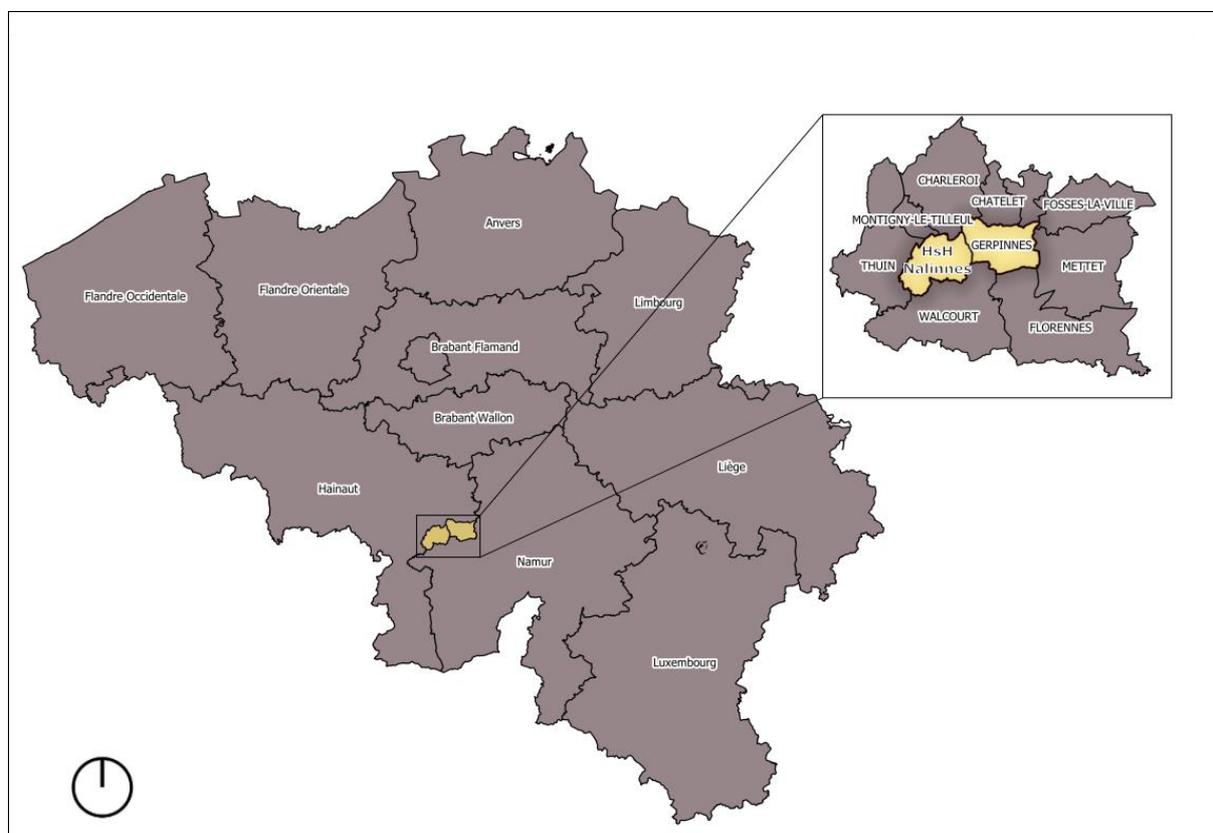


Figure 1 : Positionnement géographique dans le contexte communal et supra communal

1.2 Morphologie du territoire communal.

1.2.1 Topologie et relief.

Les territoires communaux de Gerpinnes et de Ham-sur-Heure-Nalinnes sont assez vallonnés avec un dénivelé allant de 117 à 268 mètres d'altitude.

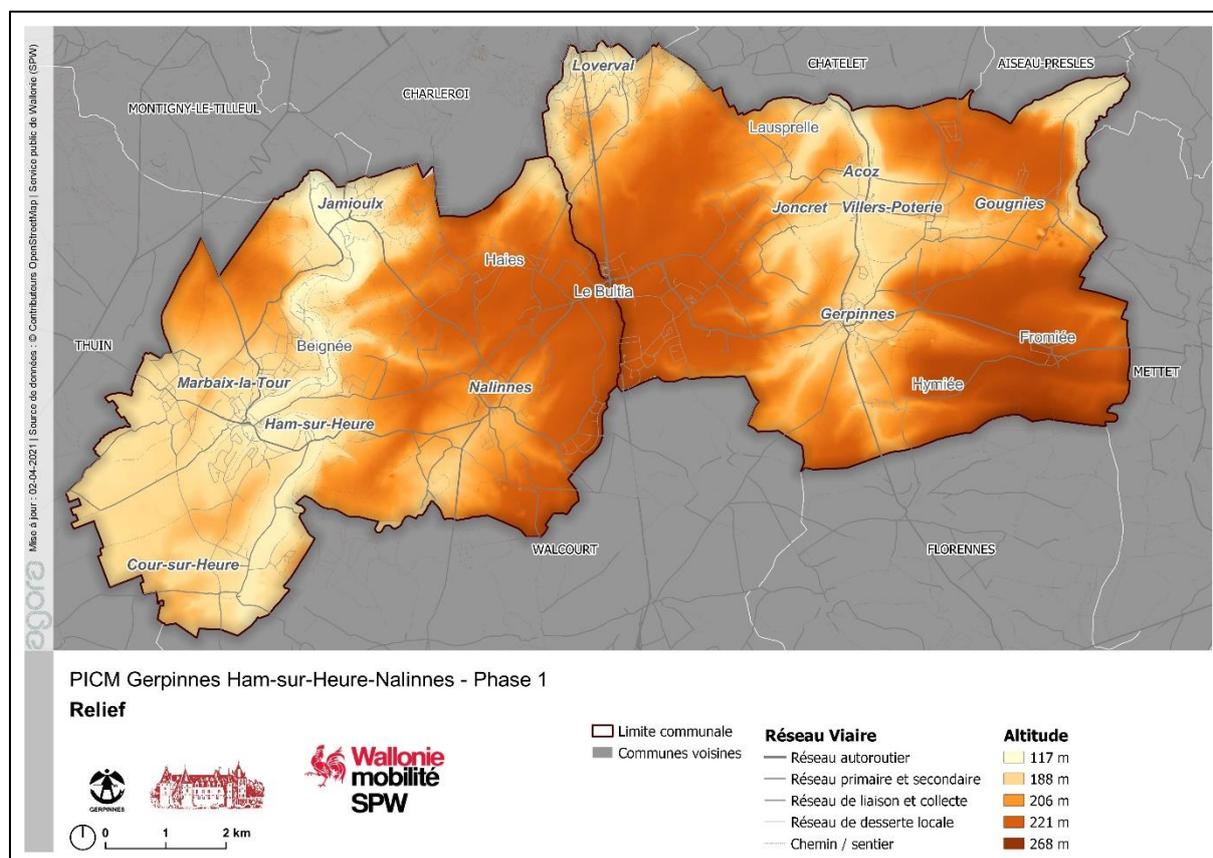


Figure 2 : Relief du territoire communal de Gerpinnes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes

Les points les plus hauts (supérieurs à 221 mètres d'altitude) se situent au niveau du hameau de Fromiée et des Flaches pour la commune de Gerpinnes et sur les parties est et sud du village de Nalinnes pour le territoire de la commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes. Les points les plus bas (inférieurs à 188 mètres d'altitude), dans la commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes, se situent au niveau de la rivière de l'Eau d'Heure qui serpente du village de Jamioux et Cours-sur-Heure en passant par le village d'Ham-sur-Heure. Dans la commune de Gerpinnes les points bas sont localisés au niveau du village de Loverval, d'Acoz et du nord-est du village de Gougnyes.

Le relief est un élément important à prendre en considération dans le présent diagnostic, notamment pour le confort des modes actifs, même si l'important développement du vélo électrique ces dernières années est en train de changer la donne.

La conséquence de cette évolution est que le facteur relief prend de moins en moins d'importance pour le développement d'aménagements cyclables.

1.2.2 Occupation du sol.

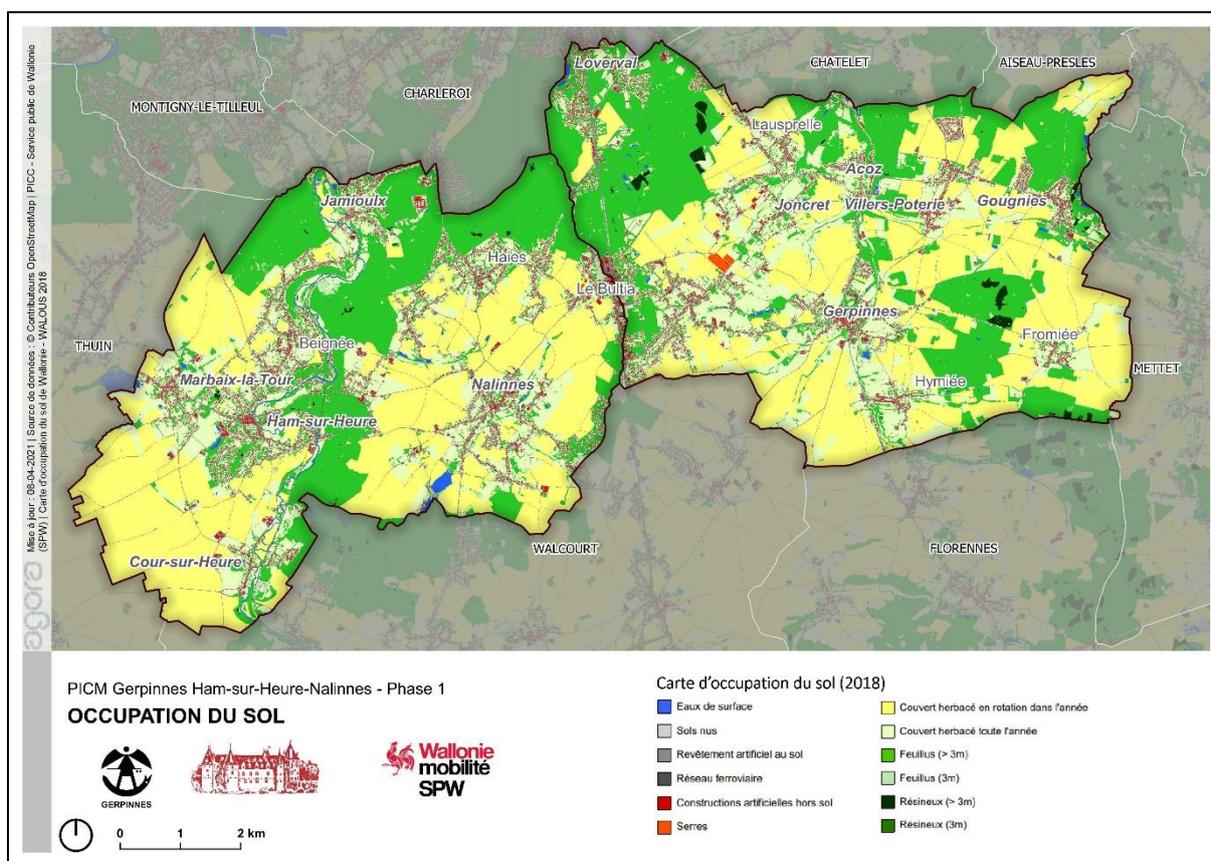


Figure 3 : Carte d'occupation du sol de 2018 du territoire communal de Gerpennes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes

Les territoires de Gerpennes et Ham-sur-Heure-Nalinnes sont assez hétérogènes du point de vue de l'occupation du sol, avec des surfaces herbacées en rotation dans l'année (champs) ou couverts toute l'année (prairie) qui représentent plus de la moitié du territoire, des surfaces forestières qui représentent entre 20 et 25% du territoire ainsi que des surfaces urbanisées qui représentent environ 15% du territoire.

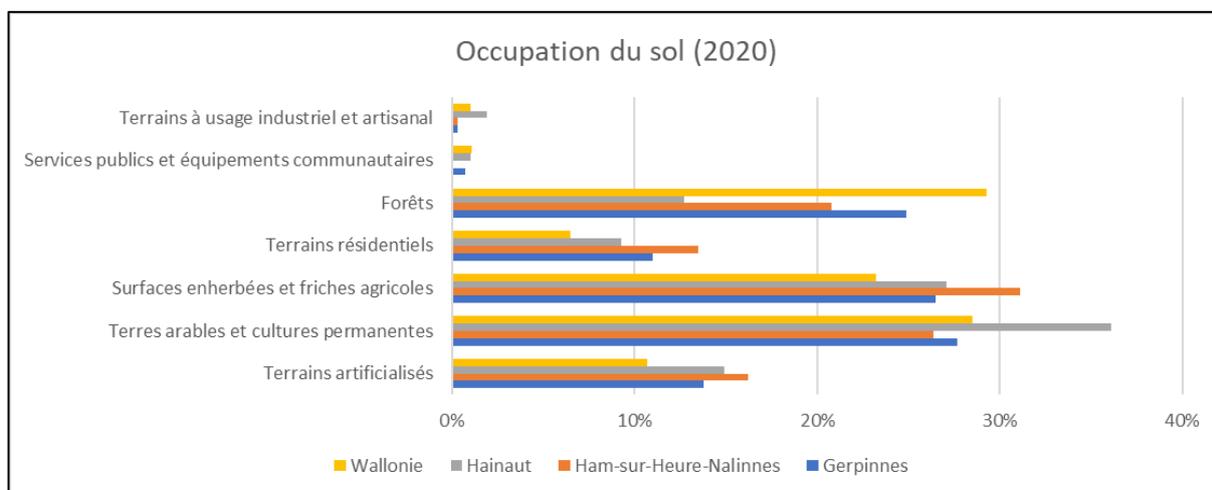


Figure 4 : Occupation du sol (2020) - Principales catégories des terrains artificialisés (source : IWEPS)

Tableau 1 : Tableau d'occupation du sol (2020) – Principales catégories des terrains artificialisés (source : IWEPS)

	Terrains artificialisés	Terres arables et cultures permanentes	Surfaces enherbées et friches agricoles	Terrains résidentiels	Forêts	Services publics et équipements communautaires	Terrains à usage industriel et artisanal
Gerpines	13,80%	27,70%	26,50%	11%	24,90%	0,70%	0,30%
Ham-sur-Heure-Nalinnes	16,20%	26,40%	31,10%	13,50%	20,80%	0,8%	0,30%
Hainaut	14,90%	36,10%	27,10%	9,30%	12,70%	1%	1,90%
Wallonie	10,70%	28,50%	23,20%	6,50%	29,30%	1,10%	1%

Lorsqu'on compare les deux communes à la Province du Hainaut ou à la Région Wallonne, on remarque qu'elles ont une part d'espaces artificialisés supérieure à la moyenne régionale et similaire à la moyenne provinciale ainsi qu'une surface forestière supérieure à la moyenne provinciale mais inférieure à la moyenne régionale.

1.2.3 Morphologie et caractéristiques des zones bâties.

A. Gerpennes.

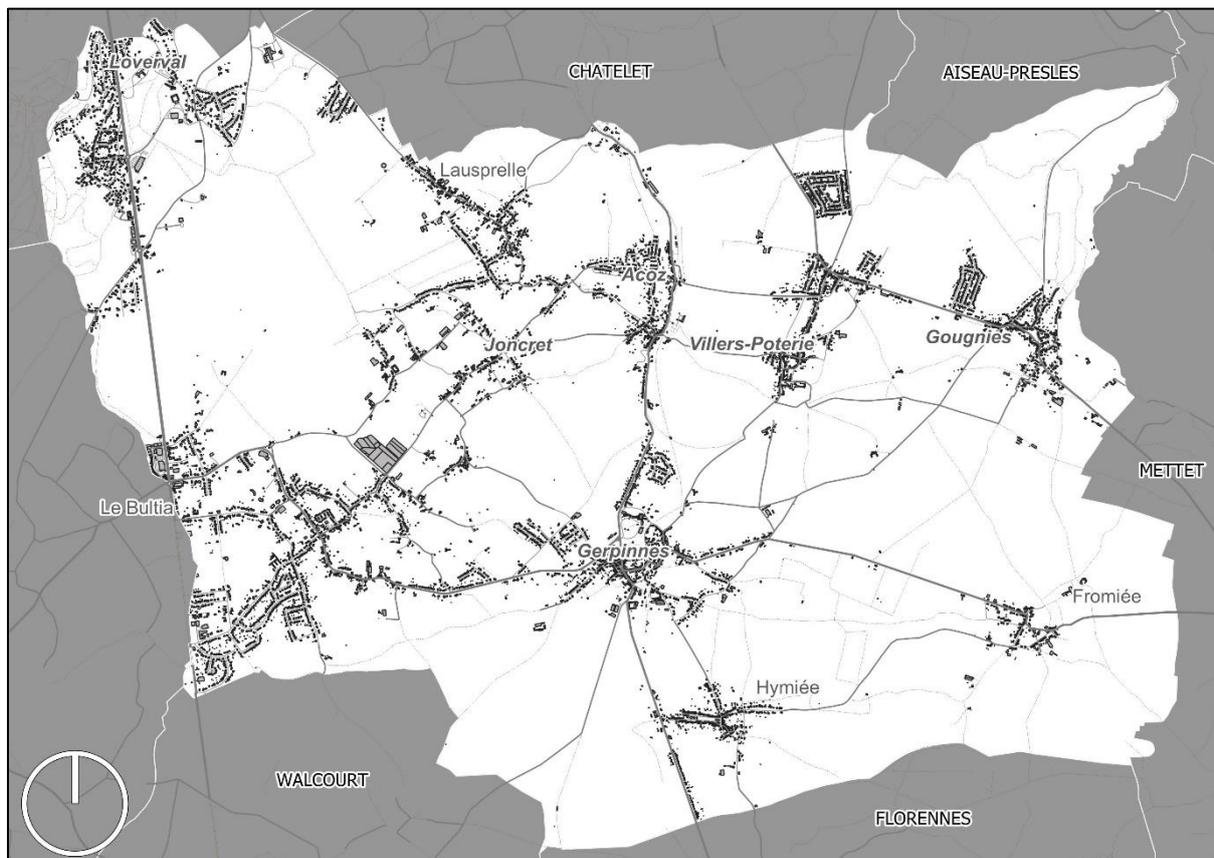


Figure 5 : Morphologie et caractéristique de la zone bâtie dans la commune de Gerpennes (Source : SWP - PICC)

La commune de Gerpennes comprend au sein de son territoire 6 villages ainsi que 4 hameaux.

- Acoz (avec son hameau Lausprelle) ;
- Gerpennes (avec ses hameaux Hymiée, Fromiée et Les Flaches) ;
- Gougnyes ;
- Joncret ;
- Loverval ;
- Villers-Poterie.

La zone bâtie est assez concentrée autour d'un centre villageois dans la partie est de la commune. En effet, les hameaux de Fromiée et d'Hymiée ainsi que les villages de Gougnyes et de Villers-Poterie et dans une certaine mesure le centre du village de Gerpennes ont un bâti assez dense, avec un habitat assez peu dispersé.

Cependant, dans la partie nord et ouest de la commune, les villages et hameaux ont un bâti plus dispersé. C'est le cas des villages d'Acoz avec son hameau (Lausprelle), du village de Joncret, du village de Loverval (dont l'habitat s'étend notamment le long de la N5) et ainsi que le hameau des Flaches (localisé dans le territoire du village de Gerpennes) qui s'étend de la N5 jusqu'aux villages de Joncret et de Gerpennes.

B. Ham-sur-Heure-Nalinnes

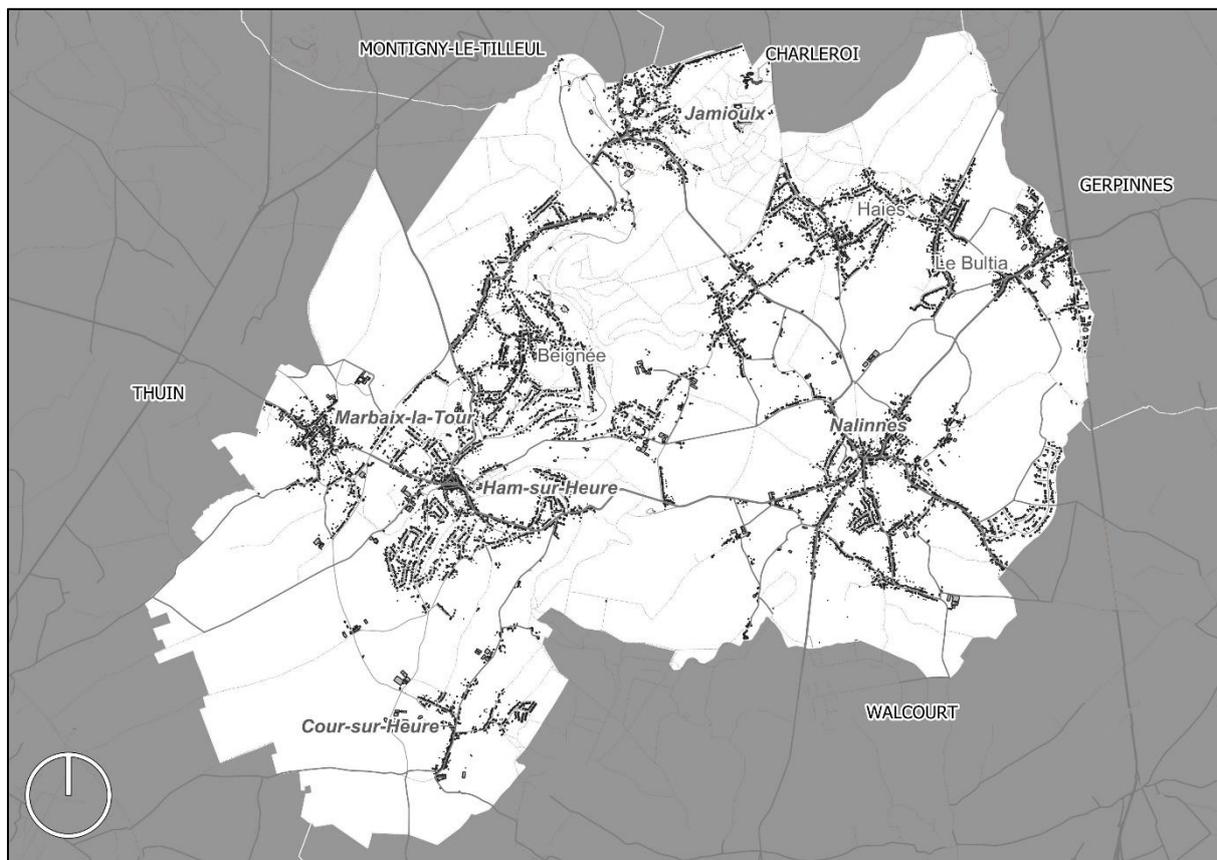


Figure 6 : Morphologie et caractéristique de la zone bâtie dans la commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes (Source : SWP - PICC)

La commune d'Ham-sur-Heure – Nalinnes comprend au sein de son territoire 5 villages ainsi que 3 hameaux.

- Cour-sur-Heure ;
- Ham-sur-Heure (avec son hameau Beignée) ;
- Jamioulx ;
- Marbaix-la-Tour ;
- Nalinnes (avec ses hameaux Le Bultia et Haies).

Le bâti est de manière générale bien dispersé. Les centres des villages de Nalinnes et Ham-sur-Heure ont un habitat qui est très étalé. Cette observation est encore plus vraie si on tient compte de leurs hameaux. Les trois autres villages de la commune (Cour-sur-Heure, Jamioulx et Marbaix-la-Tour) ont, quant à eux, un habitat plus dense qu'à Nalinnes et Ham-sur-Heure.

Pour le village d'Ham-sur-Heure, l'urbanisation s'étale dans vallée, le long de la rivière de l'Eau d'Heure.

1.3 Patrimoine – Biens classés et zone de protection

Plusieurs sites et monuments classés ainsi que des zones de protection sont localisés dans les communes de Gerpennes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes d'après la liste des biens classés et zone de protection de la Région wallonne.

1.3.1 Ham-sur-Heure-Nalinnes

A. Monuments classés

- L'église de la Sainte-Vierge, à Nalinnes ;
- Maison forte, à Nalinnes ;
- Château d'Ham-sur-Heure, à Ham-sur-Heure ;
- Chapelle Saint-Roch, à Ham-sur-Heure ;
- Totalité de la tour du XVII^e siècle du château de la Pasture située Chemin Sainte-Barbe, à Marbaix-la-Tour.

B. Zone de protection

- Zone de protection reprenant le château de la Pasture, la ferme, le parc et les terrains occupés par la ferme et ses abords, à Marbaix-la-Tour.

C. Sites classés

- Bois de la Ferrée, à Nalinnes ;
- Drève de la Ferrée, à Nalinnes.

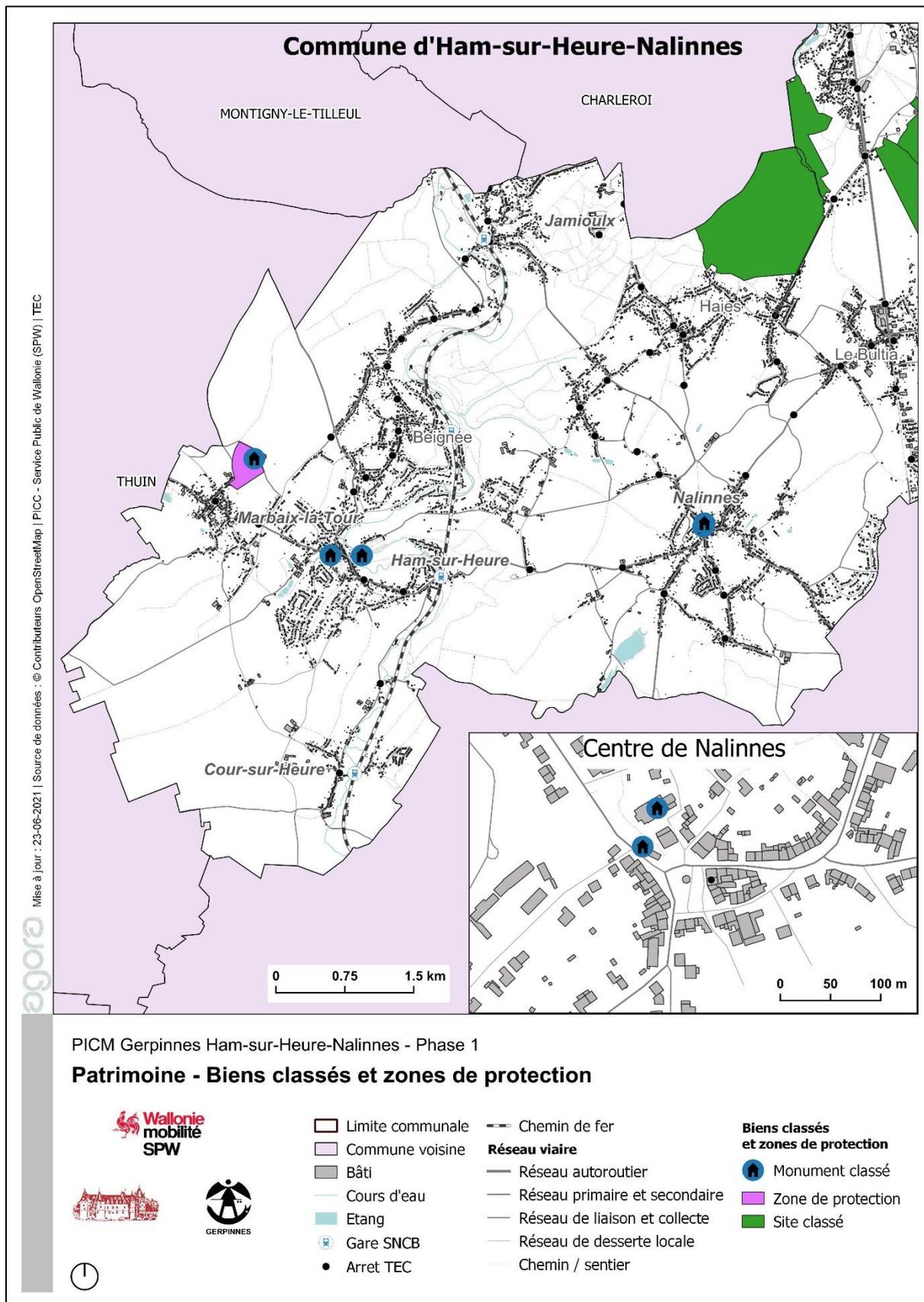


Figure 7 : Patrimoine - Biens classés et zones de protection dans la commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes

1.3.2 Gerpennes

A. Monuments classés

- L'église Saint-Michel, à Gerpennes ;
- La tour du cimetière fortifié entourant l'église Saint-Michel, à Gerpennes ;
- La Villa romaine d'Augette et alentours, à Gerpennes ;
- Hôtel de ville (façades et toitures de la partie ancienne et ancien cabinet du bourgmestre), à Gerpennes ;
- Façades et toitures de tous les bâtiments du château-ferme, à Villers-Poterie ;
- Chapelle funéraire de la famille Pirmez (anciennement chœur de l'église Saint-Martin) et son mur d'enceinte, à Villers-Poterie ;
- Orgues de l'église Saint-Martin, à Acoz ;
- L'église paroissiale Saint-Rémi, à Gougnyes.

B. Zone de protection

- Etablissement d'une zone de protection aux abords de l'église paroissiale Saint-Rémi, à Gougnyes.

C. Sites classés

- Parc de l'Hôtel de ville (dans lequel se trouve deux tours à l'entrée du parc et un pavillon de jardin), à Gerpennes ;
- Bois de la Bierlière ou de Bertransart, à Gerpennes ;
- Alentours de la Chapelle funéraire de la famille Pirmez (anciennement chœur de l'église Saint-Martin), à Villers-Poterie ;
- Chapelle du Calvaire et alentours, à Villers-Poterie ;
- Bois du Houdrois, à Acoz ;
- Bois de Joncret, à Joncret ;
- Abords du Château-ferme, à Villers-Poterie ;
- Hêtre pourpre, à Loverval ;
- Bois de Roumont, à Loverval ;
- Vallon du Ruisseau des Haies, à Loverval.

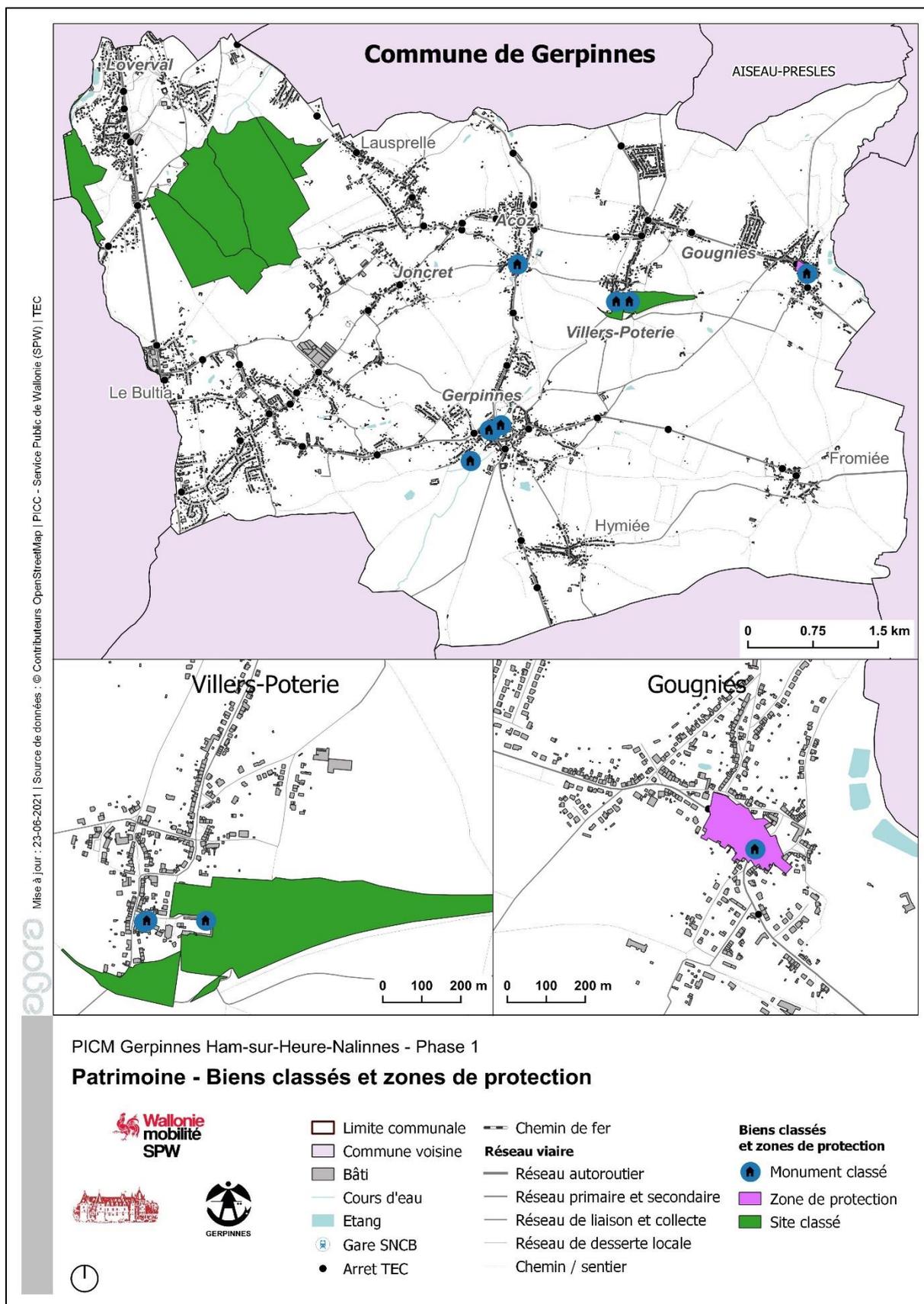


Figure 8 : Patrimoine - Biens classés et zones de protection dans la commune de Gerpinnes

2 LE CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE : POPULATION, ACTIVITÉS ET ÉQUIPEMENTS

2.1 La localisation de la population au sein des territoires de Gerpennes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes

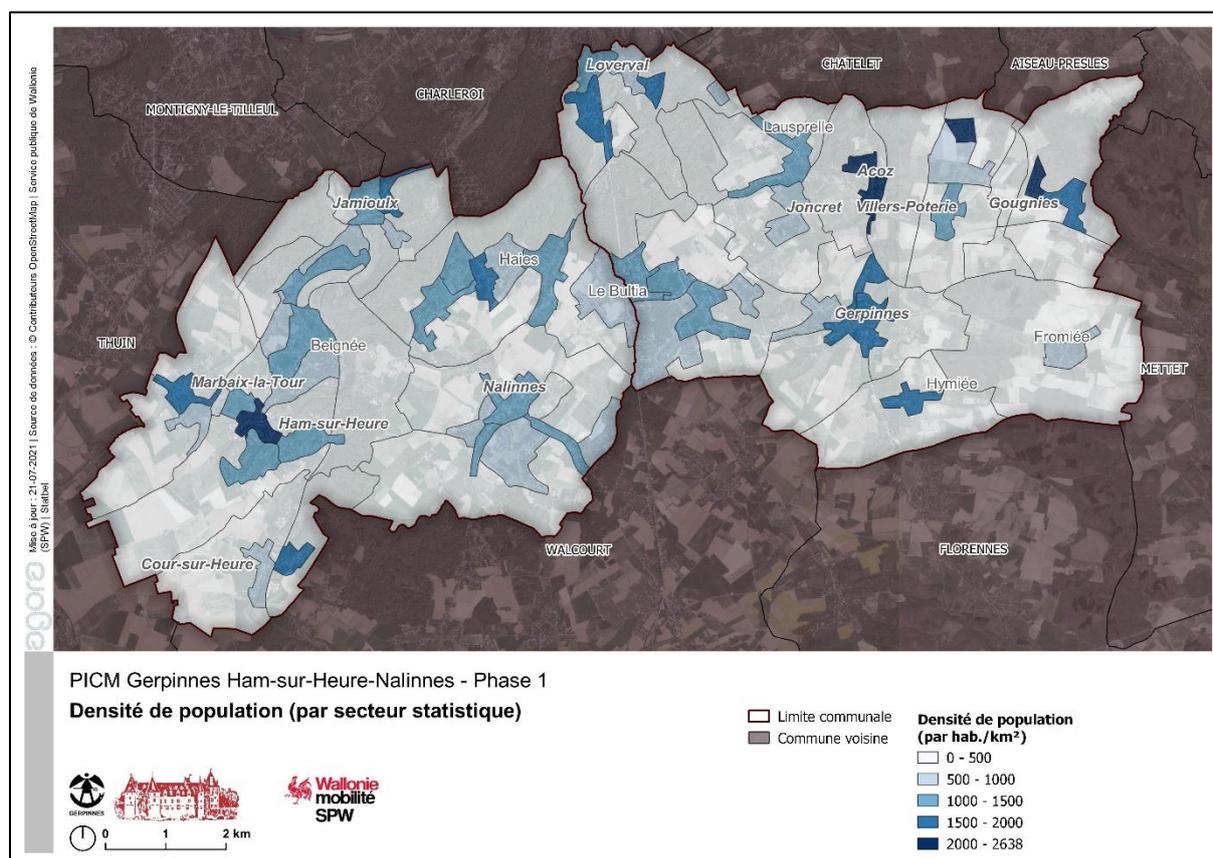


Figure 9 : Densité de population par secteur statistique des communes de Gerpennes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes (Source : Statbel)

En 2020, la densité de population des communes d'Ham-sur-Heure-Nalinnes et de Gerpennes était respectivement de 298,1 et 268,6 habitants au km². Ces chiffres sont supérieurs à la moyenne régionale (216 hab./km²) mais inférieurs à la moyenne nationale (374 hab./km²).

Les deux communes s'inscrivent comme des territoires ruraux mais elles sont localisées à proximité directe d'une grande zone urbaine (Charleroi), et donc peuvent également être considérées comme des territoires péri-urbains.

Comme expliqué précédemment, l'habitat est assez dense sur la moitié est de la commune de Gerpennes ainsi que dans les villages de Jamioulx, Marbaix-la-Tour et Cour-sur-Heure de la commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes. Dans le reste du territoire, l'habitat est plus dispersé, notamment le long de la Nationale 5.

2.2 Les caractéristiques socio-économiques de la population des communes de Gerpennes et Ham-sur-Heure-Nalinnes

2.2.1 L'évolution du nombre d'habitants

Gerpennes est une commune possédant un certain dynamisme démographique sur la période 2012-2020 mais cette dynamique est variable selon les années. La hausse de la population sur la période étudiée est de 560 personnes soit une croissance démographique de 4,57%.

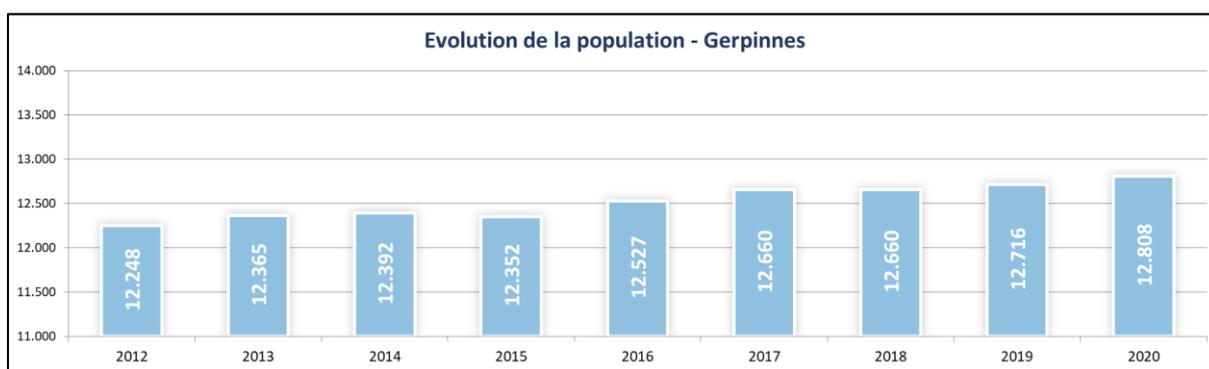


Figure 10 : Évolution de la population de Gerpennes entre le 1er janvier 2012 et le 1er janvier 2020 (Source(s) : SPF économie – Statbel)

Ham-sur-Heure-Nalinnes est une commune possédant un très léger dynamisme démographique sur la période 2012-2020. Certaines années ont connu une légère croissance de la population pendant que d'autres années ont connu une légère diminution. La hausse de la population sur la période étudiée est de 157 personnes soit une croissance démographique de 1,17%.

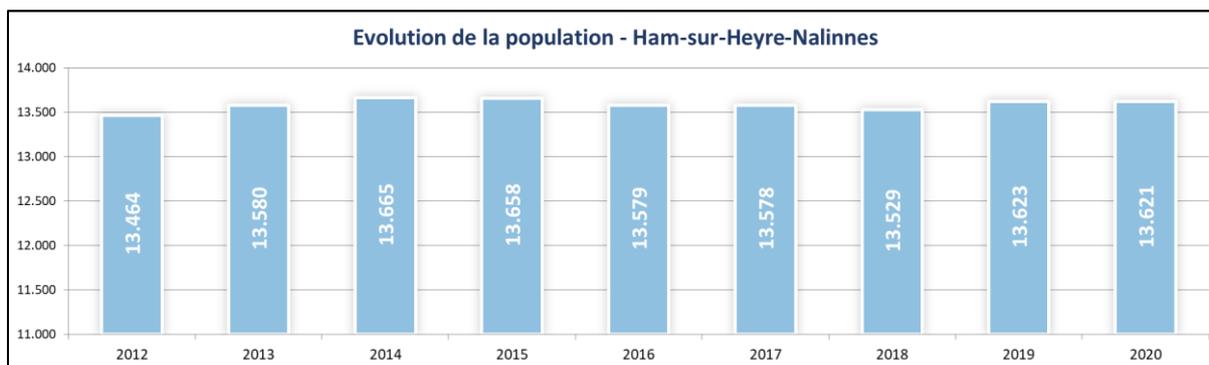


Figure 11 : Évolution de la population d'Ham-sur-Heure-Nalinnes entre le 1er janvier 2012 et le 1er janvier 2020 (Source(s) : SPF économie – Statbel)

La croissance démographique sur la période 2012-2020 est donc plus soutenue à Gerpennes (4,57%) qu'à Ham-sur-Heure-Nalinnes (1,17%) avec une moyenne régionale qui se situe entre les deux (2,79%).

Pour ce qui est des perspectives démographiques attendues dans les prochaines années, le bureau fédéral du plan de juin 2020 estiment qu'en 2034, la population de Gerpennes aura augmenté de 4% par rapport à 2019 et de 1% pour Ham-sur-Heure-Nalinnes. Par comparaison

à la moyenne wallonne (4%), la projection d'augmentation de la population est similaire pour Gerpinnes mais bien inférieure pour Ham-sur-Heure-Nalinnes dans les 15 prochaines années.

2.2.2 Le solde migratoire et le solde naturel

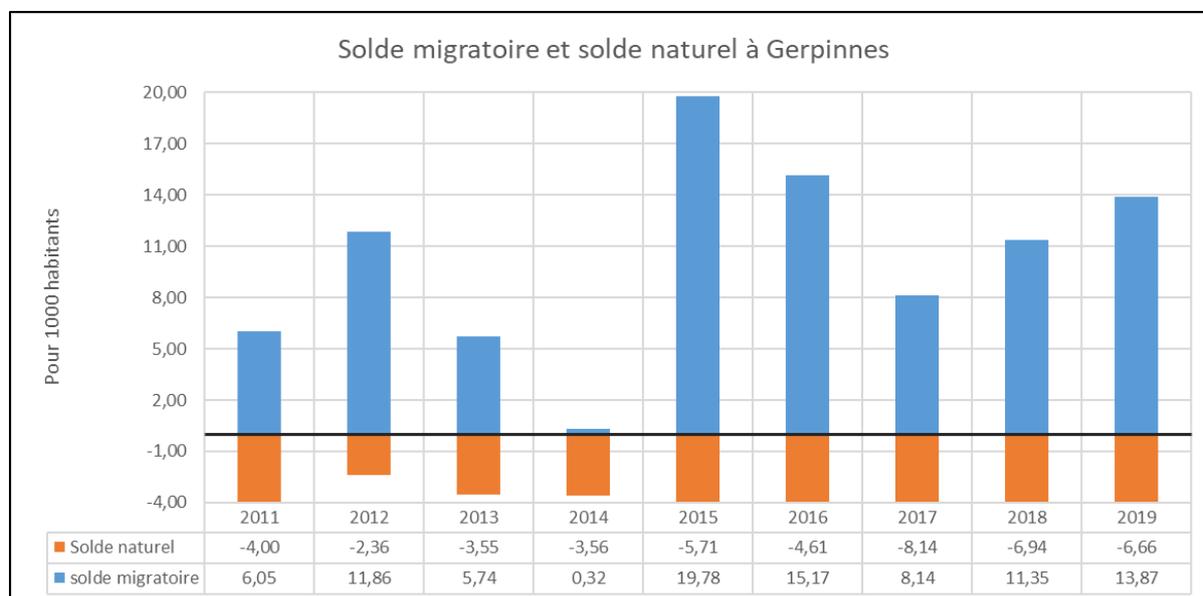


Figure 12 : Évolution du solde migratoire et solde naturel à Gerpinnes (Source(s) : Registre national, Cytise (DEMO-UCL), SPF économie – Statbel)

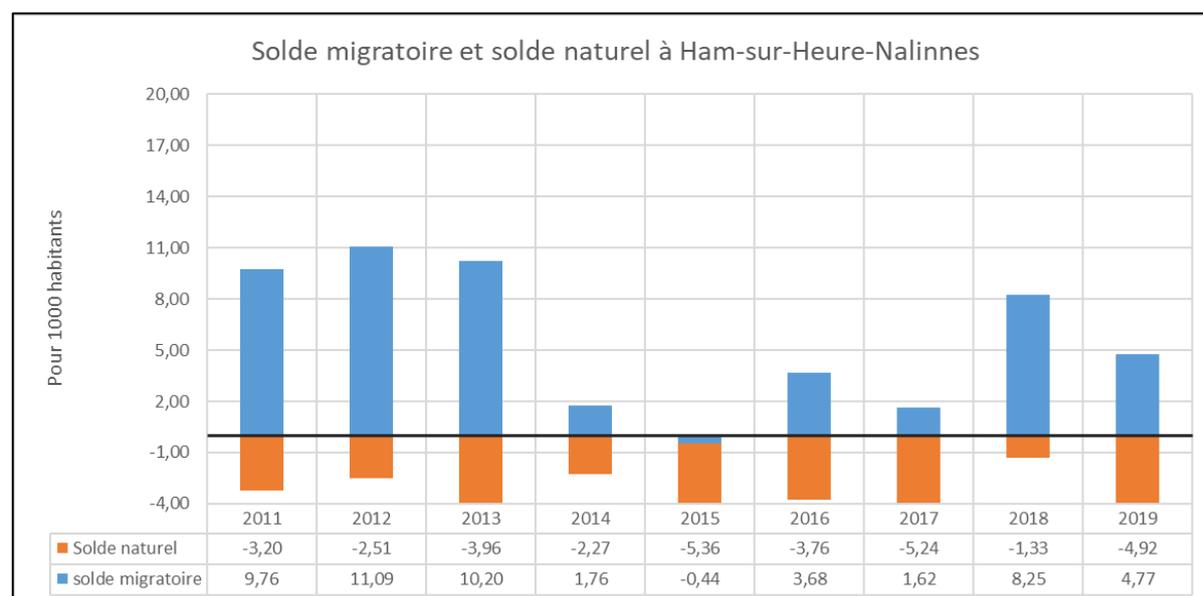


Figure 13 : Évolution du solde migratoire et solde naturel à Ham-sur-Heure-Nalinnes (Source(s) : Registre national, Cytise (DEMO-UCL), SPF économie – Statbel)

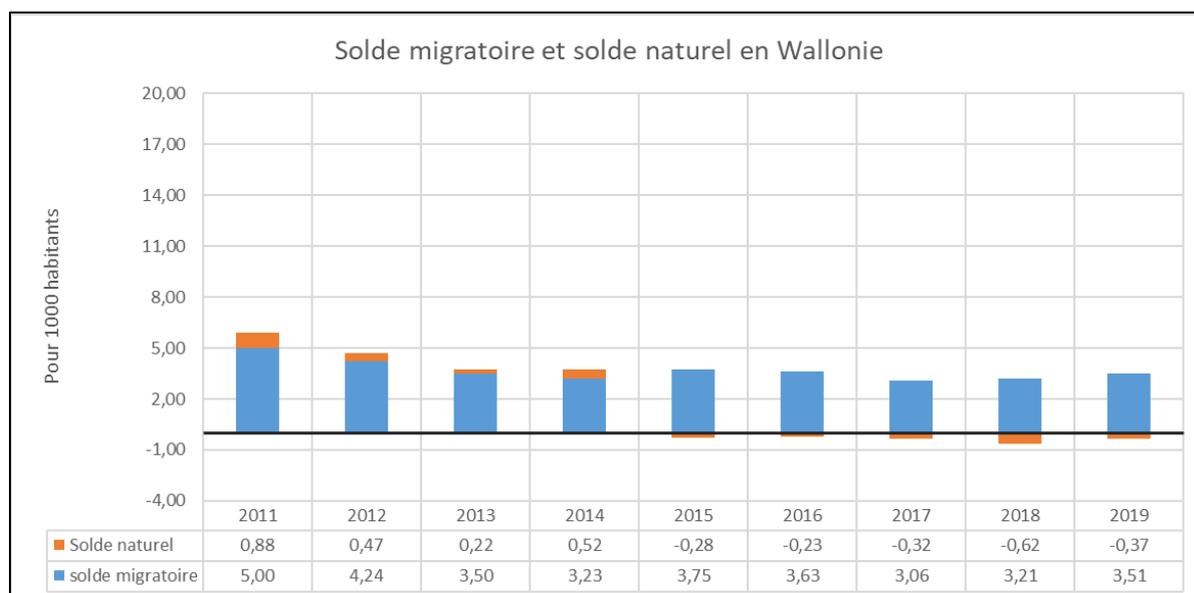


Figure 14 : Évolution du solde migratoire et solde naturel en Wallonie (Source(s) : Registre national, Cytise (DEMO-UCL), SPF économie – Statbel)

Le solde naturel est la différence entre les naissances et les décès rapportée à la population totale moyenne de l'année (somme, divisée par 2, de la population au 1er janvier et de celle au 31 décembre de l'année).

Le solde migratoire est la différence entre la population du 1er janvier et celle du 31 décembre moins le solde naturel rapportée à la population totale moyenne de l'année.

Le solde naturel des communes de Gerpennes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes est toujours négatif et le solde migratoire est presque toujours positif. Ce dernier tire donc la croissance démographique des territoires étudiés. Si on fait une comparaison entre les deux communes, on remarque que le solde naturel est légèrement plus négatif à Gerpennes. Cependant, son solde migratoire est bien plus élevé, en particulier ces toutes dernières années, ce qui explique sa croissance démographique plus robuste. En comparant les deux communes avec la moyenne de la Wallonie, on constate que leurs soldes naturels sont bien plus négatifs qu'à l'échelle régionale (qui tourne globalement autour de zéro) mais leurs soldes migratoires sont bien plus importants.

2.2.3 L'âge des populations

Les plus de 65 ans sont, comparativement, bien plus nombreux à Gerpennes et Ham-sur-Heure-Nalinnes que la moyenne wallonne. On constate bien que de manière générale, la moyenne d'âge a tendance à augmenter partout, cependant l'écart tend à augmenter avec le temps entre les deux communes étudiées et la moyenne régionale. On remarque également qu'à Gerpennes, la proportion des plus de 65 ans est légèrement plus importante qu'à Ham-sur-Heure-Nalinnes.

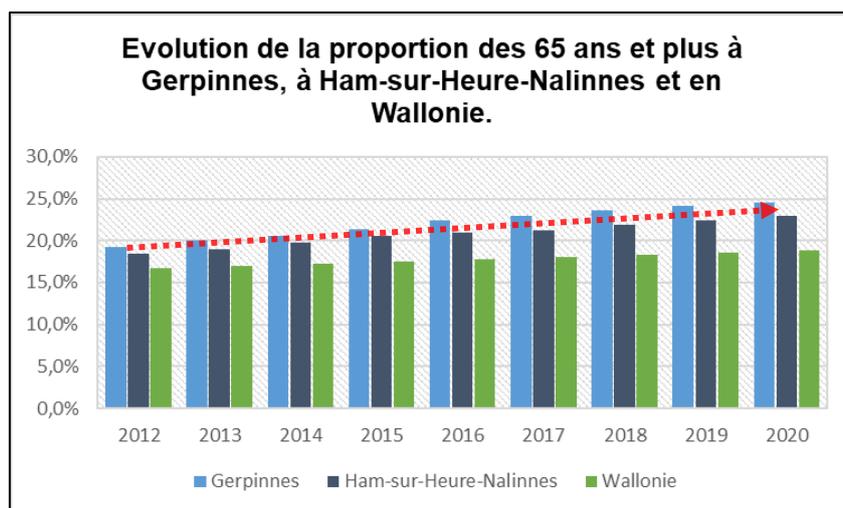


Figure 15 : Evolution de la proportion des 65 ans et plus à Gerpennes, à Ham-sur-Heure-Nalines et en Wallonie entre le 1er janvier 2012 et le 1er janvier 2020 (Source(s) : Registre national – SPF économie – Statbel)

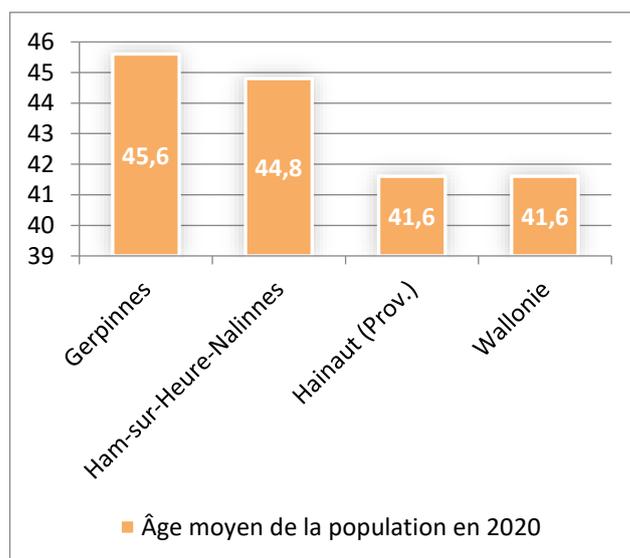


Figure 16 : Âge moyen de la population à Gerpennes, à Ham-sur-Heure-Nalines, dans le Hainaut et en Wallonie le 1er janvier 2020 (Source(s) : Registre national, Cytise (DEMO-UCL), SPF économie – Statbel)

Les âges moyens des communes de Gerpennes et d'Ham-sur-Heure-Nalines sont respectivement de 45,6 ans et de 44,8 ans. Ils sont par conséquent, bien plus élevés que dans la province du Hainaut et qu'en Wallonie de l'ordre de 3 à 4 années. Les deux communes étudiées ont également un écart d'âge moyen relativement important entre elles (de près de 10 mois). On peut donc dire que les communes de Gerpennes et d'Ham-sur-Heure-Nalines ont une population bien plus vieille que la moyenne des territoires wallons, en particulier la commune de Gerpennes.

2.2.4 Les différents types de ménages

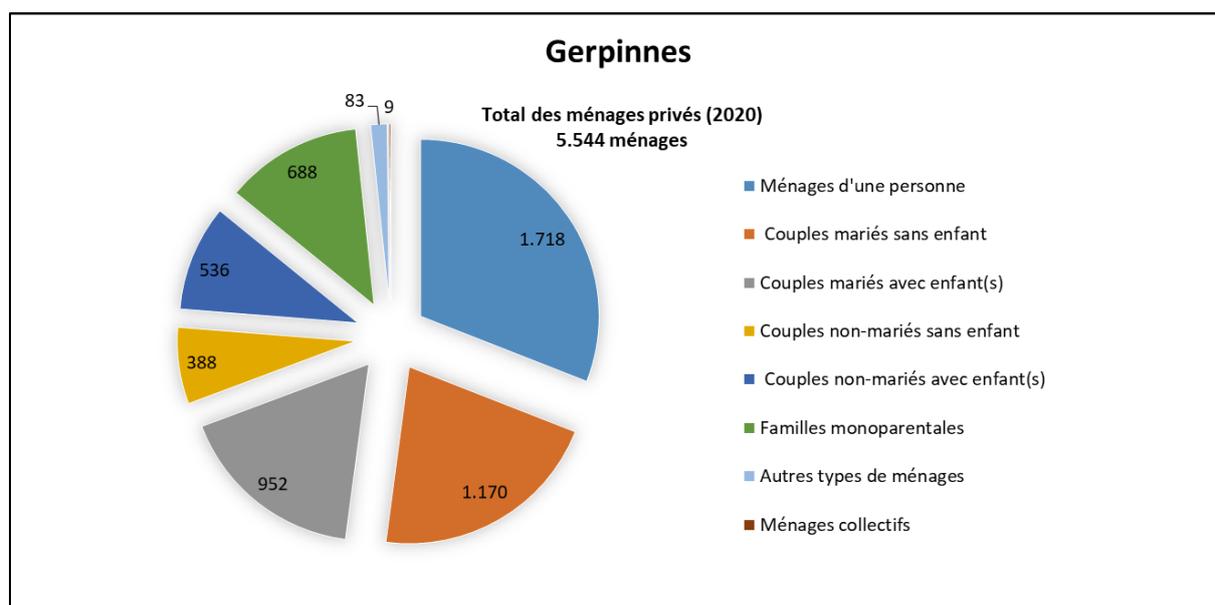


Figure 17 : Total des ménages privés à Gerpinnes en 2020 (Source(s) : Registre national, Cytise (DEMO-UCL), SPF économie – Statbel)

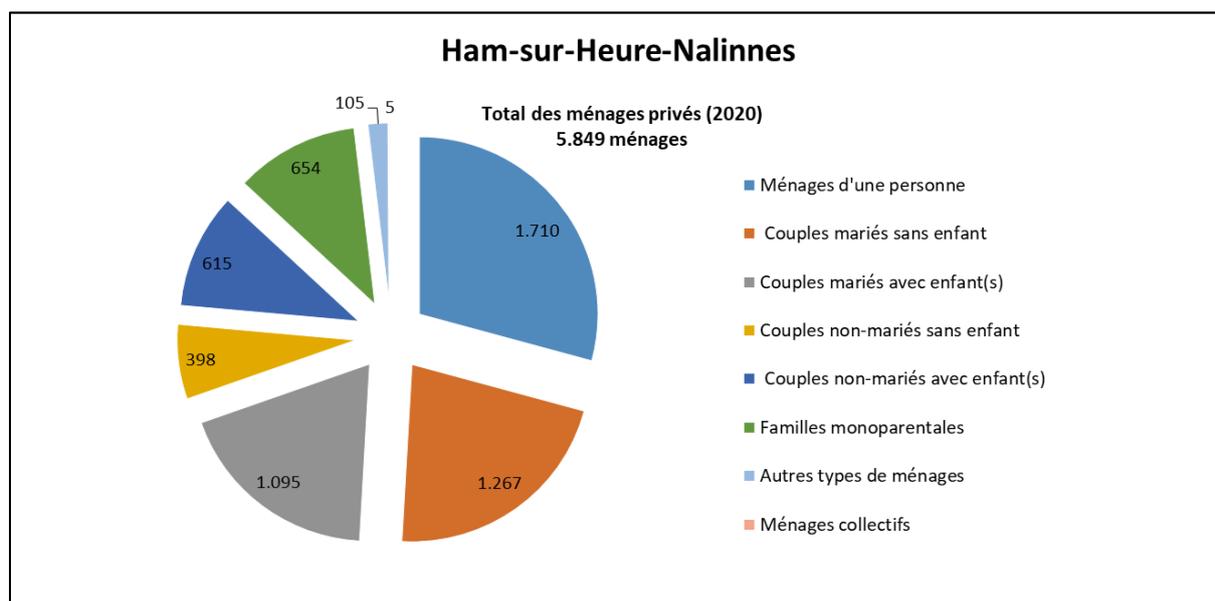


Figure 18 : Total des ménages privés à Ham-sur-Heure-Nalinnes en 2020. (Source(s) : Registre national, Cytise (DEMO-UCL), SPF économie – Statbel)

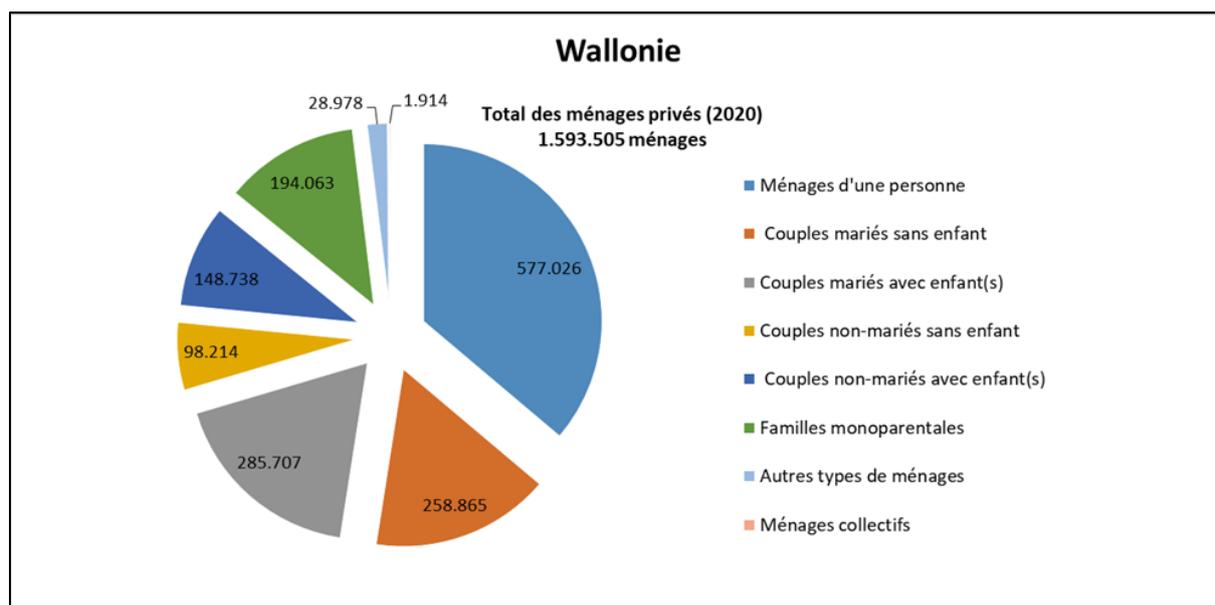


Figure 19 : Total des ménages privés en Wallonie en 2020 (Source(s) : Registre national, Cytise (DEMO-UCL), SPF économie – Statbel)

Tableau 2 : Pourcentage des différents types de ménages à Gerpennes, à Ham-sur-Heure-Nalinnes et en Wallonie en 2020. (Source(s) : Registre national, Cytise (DEMO-UCL), SPF économie – Statbel)

Lieu de Résidence	Ménages d'une personne	Couples mariés sans enfant	Couples mariés avec enfant(s)	Couples non-mariés sans enfant	Couples non-mariés avec enfant(s)	Familles monoparentales	Autres types de ménages	Ménages collectifs	TOTAL
Gerpennes	31,0%	21,1%	17,2%	7,0%	9,7%	12,4%	1,5%	0,2%	100%
Ham-sur-Heure-Nalinnes	29,2%	21,7%	18,7%	6,8%	10,5%	11,2%	1,8%	0,1%	100%
Wallonie	36,2%	16,2%	17,9%	6,2%	9,3%	12,2%	1,8%	0,1%	100%

Les communes de Gerpennes et de Ham-sur-Heure-Nalinnes ont un pourcentage de ménages à une seule personne bien plus faible que la moyenne régionale et un pourcentage de ménages de couples mariés sans enfant bien plus élevé. Pour ce qui est des autres types de ménages privés (couples mariés avec enfants, familles monoparentales...) les deux communes sont généralement assez proches de la moyenne régionale. Cette configuration spécifique des ménages au sein des deux communes étudiées peut s'expliquer par le fait, comme vu précédemment, que la population est plus âgée que la moyenne régionale. Il y a donc moins de jeunes et donc moins de ménages d'une seule personne (étudiants, jeunes travailleurs célibataires...) et il y a plus de couples âgés et mariés dont les enfants ont déjà quitté le ménage.

La taille moyenne des ménages est similaire à la moyenne régionale (2,26) avec respectivement 2,26 et 2,30 pour Gerpennes et Ham-sur-Heure-Nalinnes. Pour ce qui est des perspectives de croissance du nombre de ménages pour les prochaines années (2019-2034), les communes de Gerpennes et de Ham-sur-Heure-Nalinnes ont légèrement l'avantage sur la moyenne régionale (8%) avec respectivement 11 et 9%.

2.2.5 Le revenu des populations

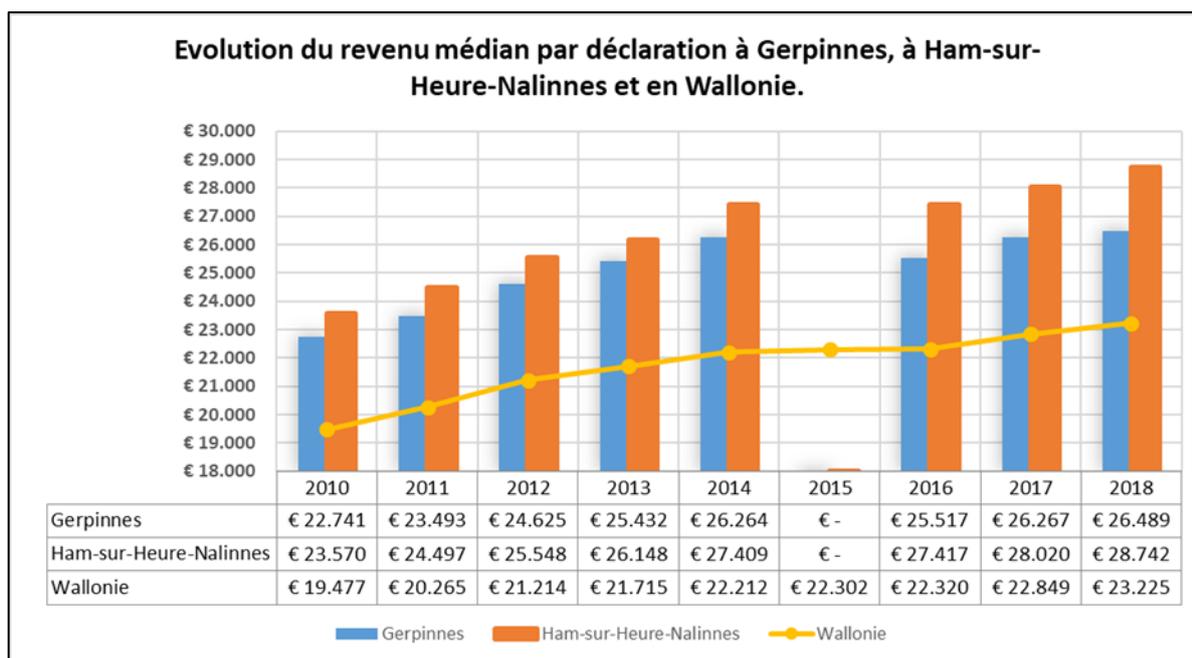


Figure 20 : Evolution du revenu médian par déclaration à Gerpennes, à Ham-sur-Heure et en Wallonie entre (Source(s) : Registre national, Cytise (DEMO-UCL), SPF économie – Statbel)

Les communes de Gerpennes et à Ham-sur-Heure-Nalines ont un revenu médian par déclaration très élevé qui est bien supérieur à la moyenne régionale. L'écart de revenu des populations entre les deux communes tend à augmenter avec le temps. En effet, alors qu'en 2010 le revenu médian de la population de Gerpennes équivalait à 96% de celui de Ham-sur-Heure-Nalines, il était seulement de 92% en 2018.

2.3 Les déplacements

2.3.1 Les pôles générateurs de déplacements

La localisation des pôles générateurs de déplacements est une étape préalable et essentielle à la mise en œuvre d'un plan de gestion des déplacements. Cette analyse donne un premier aperçu des zones les plus dynamiques de la commune.

A. Ham-sur-Heure-Nalines

Dans la commune d'Ham-sur-Heure-Nalines, les pôles générateurs de déplacements ont été localisés dans le centre des deux principaux villages de la commune, soit dans les villages de Nalines et d'Ham-sur-Heure.

Dans le centre du village de Nalines, les principaux pôles générateurs de déplacements sont :

- deux bâtiments scolaires (une crèche et une école maternelle et primaire) ;
- plusieurs bâtiments de culture, de sport et de loisirs dont la bibliothèque communale et centre sportif qui héberge aussi les mouvements de scouts ;
- les terrains de sport ;

- l'église ;
- une maison de repos ;
- les commerces (boulangerie, pharmacie...) et services (agence bancaire, agence postale, restaurant...).

Dans le centre du village d'Ham-sur-Heure, les principaux pôles générateurs de déplacements sont :

- plusieurs bâtiments administratifs dont le château communal qui fait office aujourd'hui d'hôtel de ville ;
- deux bâtiments scolaires (une école maternelle et une école primaire) ;
- les terrains de sport ;
- le bureau de police ;
- l'église et une chapelle ;
- la gare ;
- une maison de repos ;
- les commerces (magasin de vêtements, fleuriste...) et services (agence bancaire, bar, restaurant...).

B. Gerpennes

Dans le centre du village de Gerpennes, les principaux pôles générateurs de déplacements sont :

- le pôle scolaire du Collège Saint-Augustin dans lequel se trouvent une partie maternelle, une partie primaire et une partie secondaire ;
- l'église ;
- les commerces (boucherie, librairie, café, restaurant, ...) et services (agence immobilière, coiffeur, cabinet médical, poste...) ;
- les terrains de sport (tennis et basket) ;
- Maison communale de Gerpennes ;
- la salle des fêtes de Gerpennes ;

A l'extérieur du centre du village de Gerpennes, les principaux pôles générateurs de déplacements sont :

- Le centre commercial du Bultia ;
- Bultia Village ;
- Le centre commercial du Bertansart ;
- L'Institut Notre Dame de Loverval ;

A l'extérieur du centre du village de Gerpennes, les autres pôles générateurs de déplacements sont :

- Les établissements scolaires ;

- L'hôpital IMTR ;
- L'ADEPS
- Les centres sportifs ;
- Les centres de délasserement ;
- Les maisons de repos ;

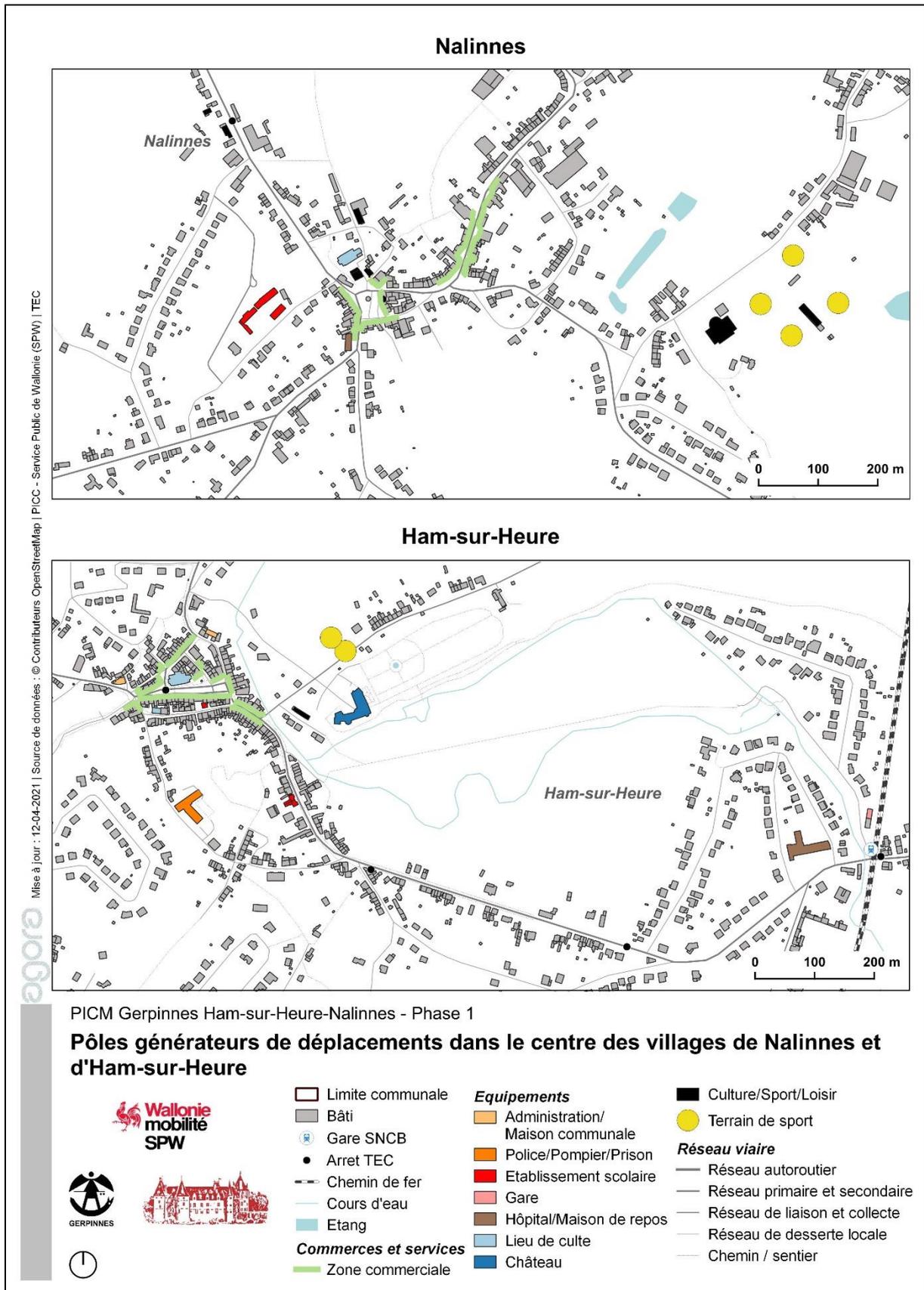


Figure 21 : Equipements / Pôles générateurs de déplacements dans le centre des villages de Nalines et d'Ham-sur-Heure

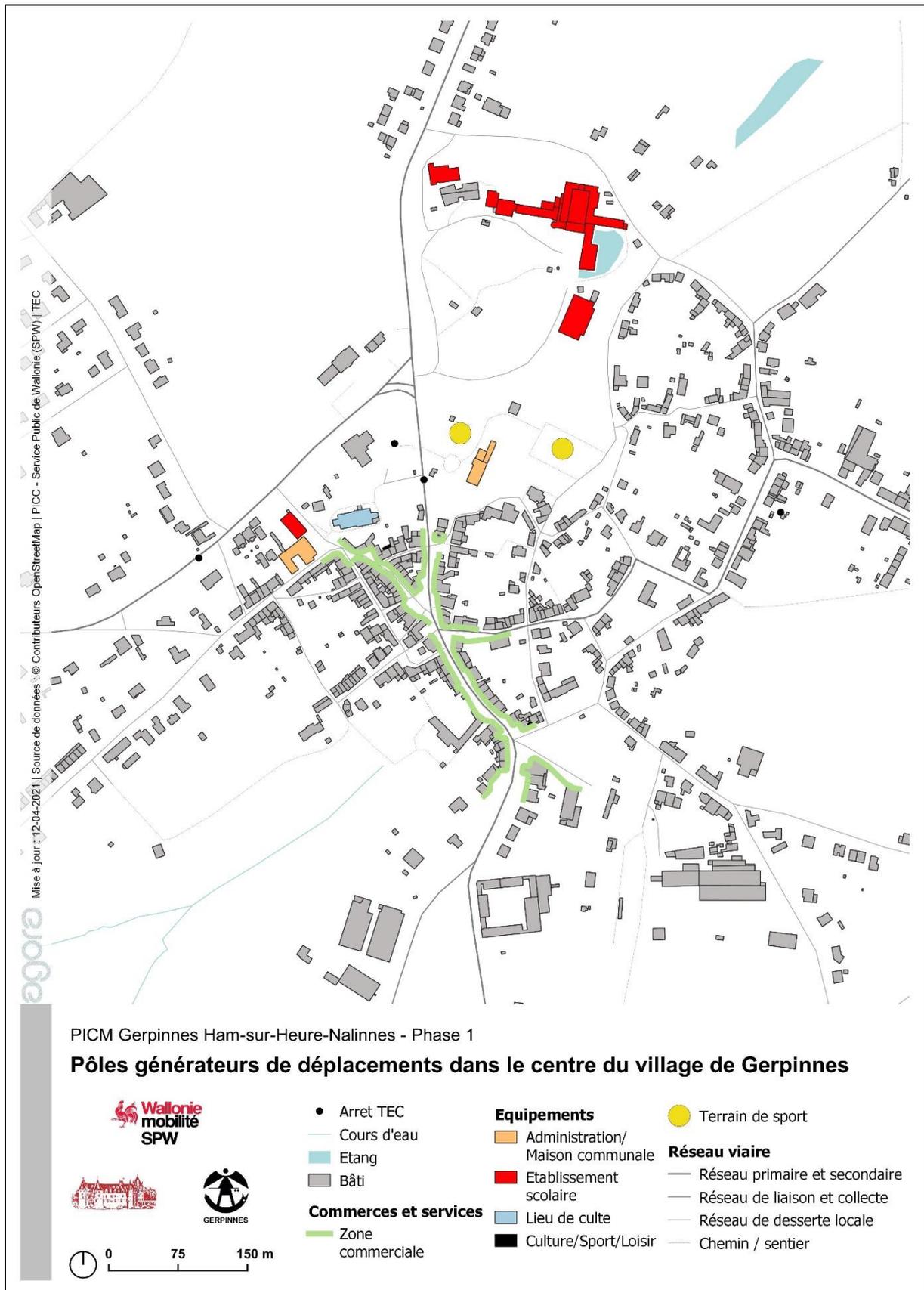


Figure 22 : Equipements / Pôles générateurs de déplacements dans le centre du village de Gerpinnes

2.3.2 Le déplacement domicile-travail (mobilité entrante, sortante et interne) et sa part modale.

Les informations concernant les déplacements domicile-travail sont un bon indicateur des interactions en matière de mobilité et donnent un aperçu des relations socio-économiques entre les deux communes étudiées et le reste de la Belgique. Dans ce contexte, trois catégories de déplacements domicile-travail sont établies :

- Mobilité sortante, qui correspond aux déplacements des résidents vers l'extérieur de la commune ;
- Mobilité entrante, qui correspond aux déplacements des personnes travaillant dans la commune mais venant de l'extérieur de la commune ;
- Mobilité interne, qui correspond à tous les déplacements domicile-travail internes à la commune (travailleurs résidant dans la commune).

2.3.2.1 La mobilité sortante.

A. Gerpennes

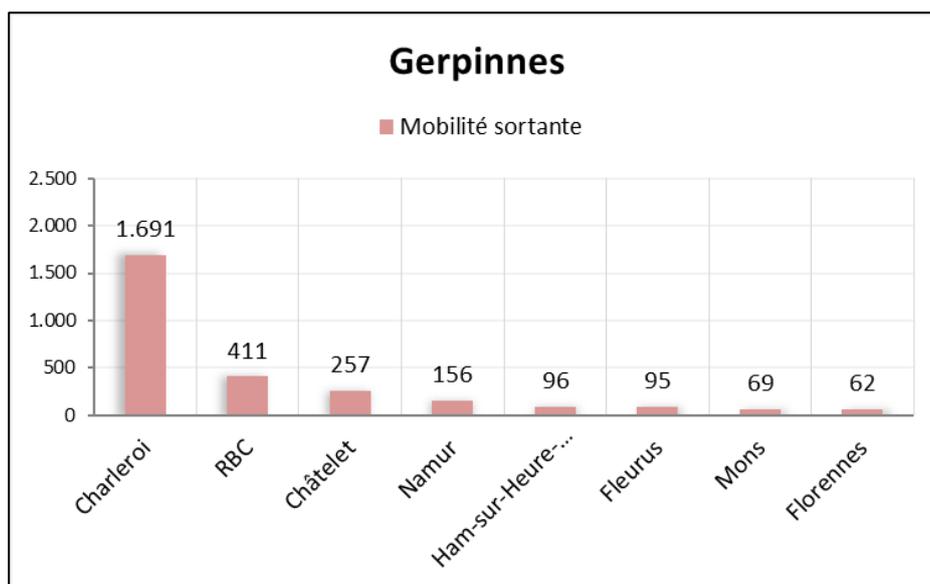


Figure 23 : Mobilité sortante à Gerpennes (Source : Censur 2011, SPF Économie)

Les mobilités sortantes à Gerpennes pour les trajets domicile-travail se dirigent principalement vers les grands pôles urbains les plus proches (Charleroi, la Région Bruxelles-Capitale, Namur, Mons). Dans ce cadre, la commune de Charleroi capte une grande partie des mobilités sortantes. En effet, à elle-seule, la commune de Charleroi capte 34% de la mobilité sortante de Gerpennes pour les trajets domicile-travail. Les communes limitrophes captent également une partie de ces mobilités sortantes (Châtelet, Ham-sur-Heure-Nalinnes). La commune de Châtelet capte 6,5% de la mobilité sortante de Gerpennes pour les trajets domicile-travail.

B. Ham-sur-Heure-Nalines.

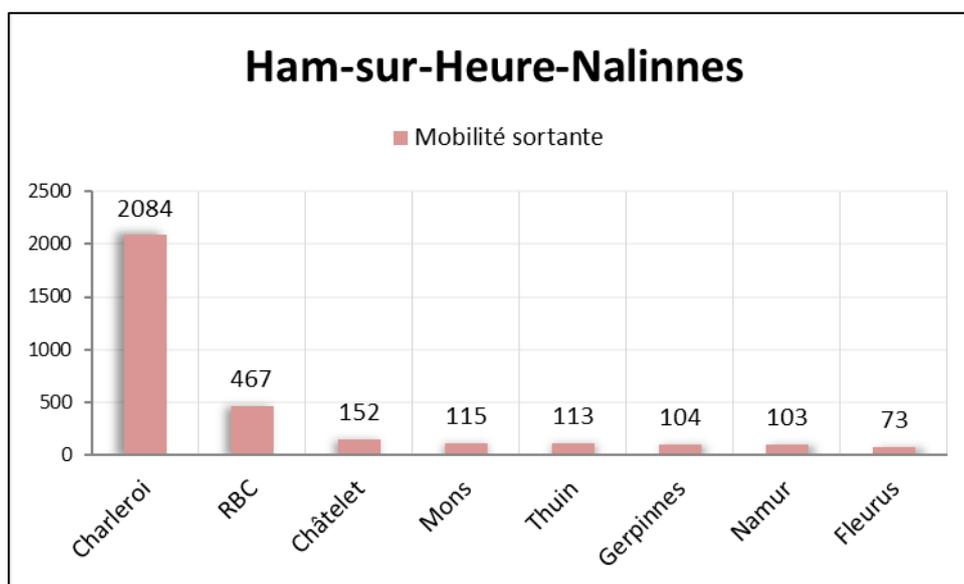


Figure 24 : Mobilité sortante à Ham-sur-Heure-Nalines (Source : Censur 2011, SPF Économie)

Les mobilités sortantes à Ham-sur-Heure-Nalines pour les trajets domicile-travail se dirigent principalement vers les grands pôles urbains les plus proches (Charleroi, la Région Bruxelles-Capitale, Mons, Namur). Dans ce cadre, la commune de Charleroi, comme à Gerpennes, capte une grande partie des mobilités sortantes. En effet, à elle-seule, la commune de Charleroi capte 37% de la mobilité sortante d'Ham-sur-Heure-Nalines pour les trajets domicile-travail. Les communes limitrophes ainsi que les communes proches fortes pourvoyeuses d'emplois captent également une partie de ces mobilités sortantes (Thuin, Châtelet).

2.3.2.2 La mobilité entrante.

A. Gerpennes

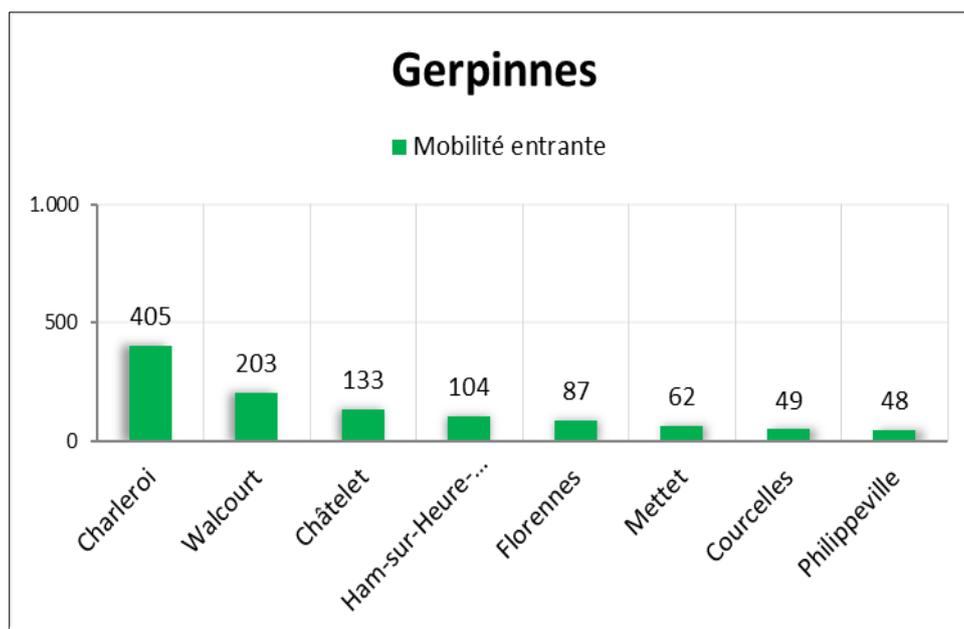


Figure 25 : Mobilité entrante à Gerpennes (Source : Censur 2011, SPF Économie)

Les mobilités entrantes à Gerpennes pour les trajets domicile-travail sont principalement issues des communes limitrophes. En effet, sur les huit communes dans lesquelles sont issues le plus de travailleurs sur le territoire communal, six d'entre elles sont des communes directement limitrophes à Gerpennes.

On assiste donc à des courtes distances parcourues.

B. Ham-sur-Heure-Nalines

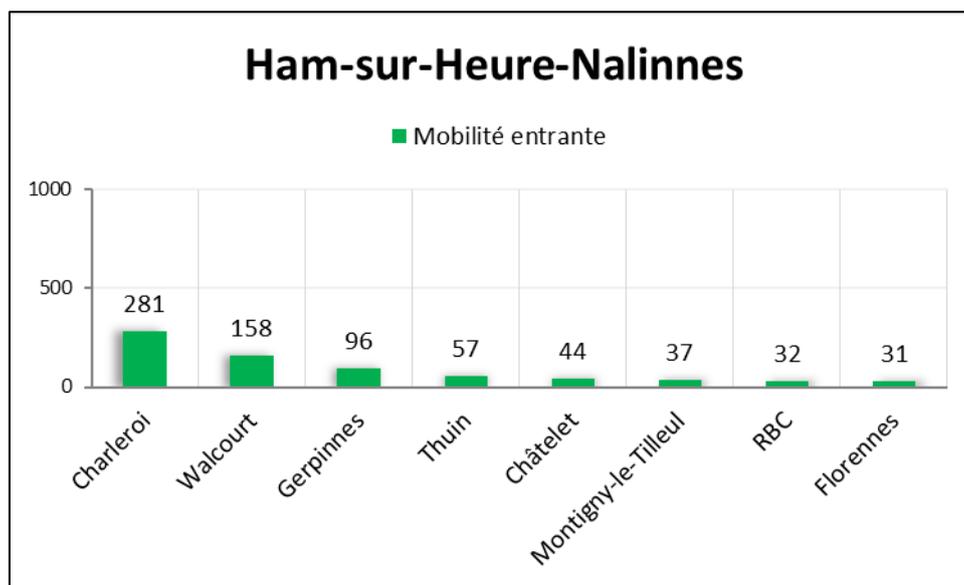


Figure 26: Mobilité entrante à Ham-sur-Heure-Nalines (Source : Censur 2011, SPF Économie)

Les mobilités entrantes à Ham-sur-Heure-Nalines pour les trajets domicile-travail sont principalement issues des communes limitrophes. En effet, comme pour la commune de Gerpennes, sur les huit communes dans lesquelles sont issues le plus de travailleurs sur le territoire communal, six d'entre elles sont des communes directement limitrophes à Ham-sur-Heure-Nalines.

On assiste donc aussi à des courtes distances parcourues.

2.3.2.3 La mobilité interne.

La mobilité interne pour les trajets domicile-travail à Gerpennes et à Ham-sur-Heure-Nalines est une donnée importante à prendre en compte, en particulier car les distances effectuées sont relativement courtes. Les trajets peuvent donc être plus facilement effectués avec des alternatives à la voiture. En 2011, 21,5% des actifs de la commune de Gerpennes, soit 1.075 personnes, travaillaient au sein de leur territoire communal et contre 20,7% des actifs pour la commune d'Ham-sur-Heure-Nalines, soit 1.175 personnes.

Les graphiques ci-dessous illustrent, à l'échelle communale, l'attraction des secteurs statistiques en ce qui concerne les déplacements domicile-travail intra-communaux.

Afin de rendre ces graphiques les plus lisibles possible, seuls les dix secteurs statistiques les plus attractifs ont été représentés.

A. Gerpennes

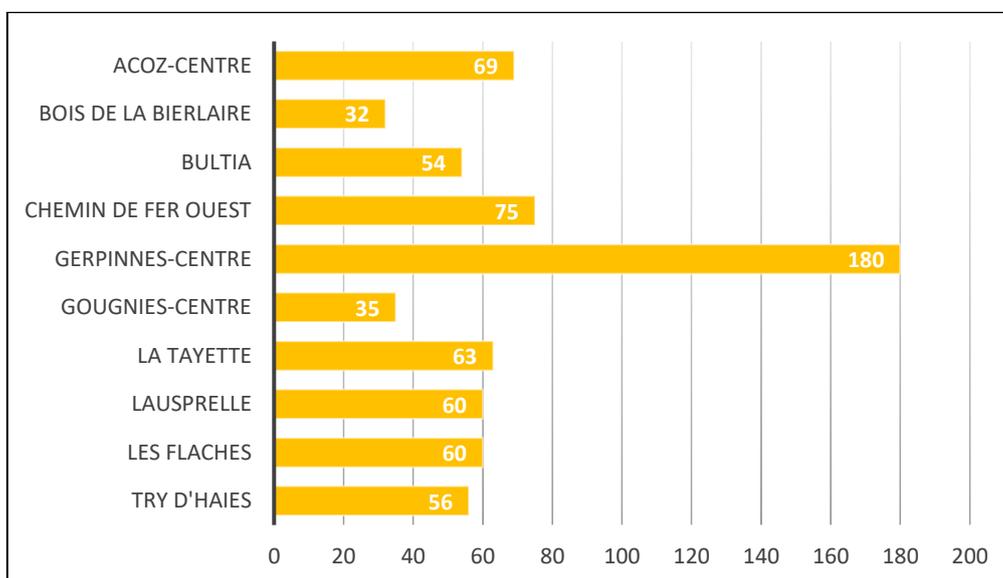


Figure 27 : Mobilité domicile-travail intra-communale pour les secteurs statistiques les plus attractifs de déplacements domicile-travail intra-communaux dans la commune de Gerpennes (Source : Censur 2011, SPF Économie)

B. Ham-sur-Heure-Nalinnes

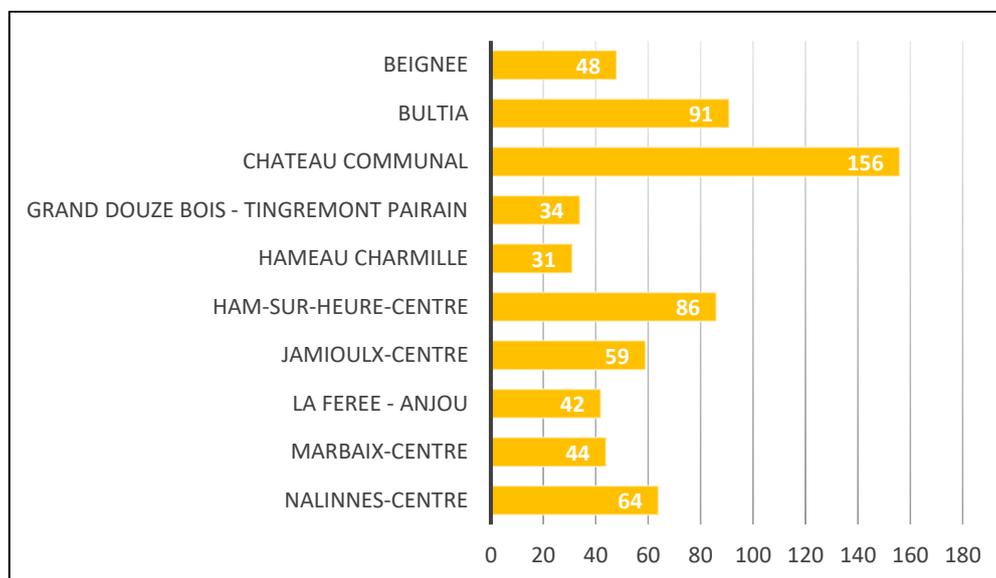


Figure 28 : Mobilité domicile-travail intra-communale pour les secteurs statistiques les plus attractifs de déplacements domicile-travail intra-communaux dans la commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes (Source : Censur 2011, SPF Économie)

2.3.3 La part modale du déplacement domicile-travail.

Une fois analysés les principaux flux de mobilité pour les trajets domicile-travail (tous trajets confondus), il est également intéressant de savoir avec quels modes de transports se réalisent ces flux.

A Gerpennes, en 2014, la répartition modale pour les trajets domicile-travail des personnes qui habitent la commune est largement dominée par le transport routier en voiture privée, de façon similaire au reste de la région Wallonne. Il représente à lui seul environ 90% du total. Les transports en commun (train et bus) représentent ensemble 6% des déplacements. La marche et le vélo représentent ensemble à peine plus de 2% des déplacements domicile-travail des travailleurs.

Il est à noter que les déplacements des écoliers ne sont pas repris dans cette enquête.

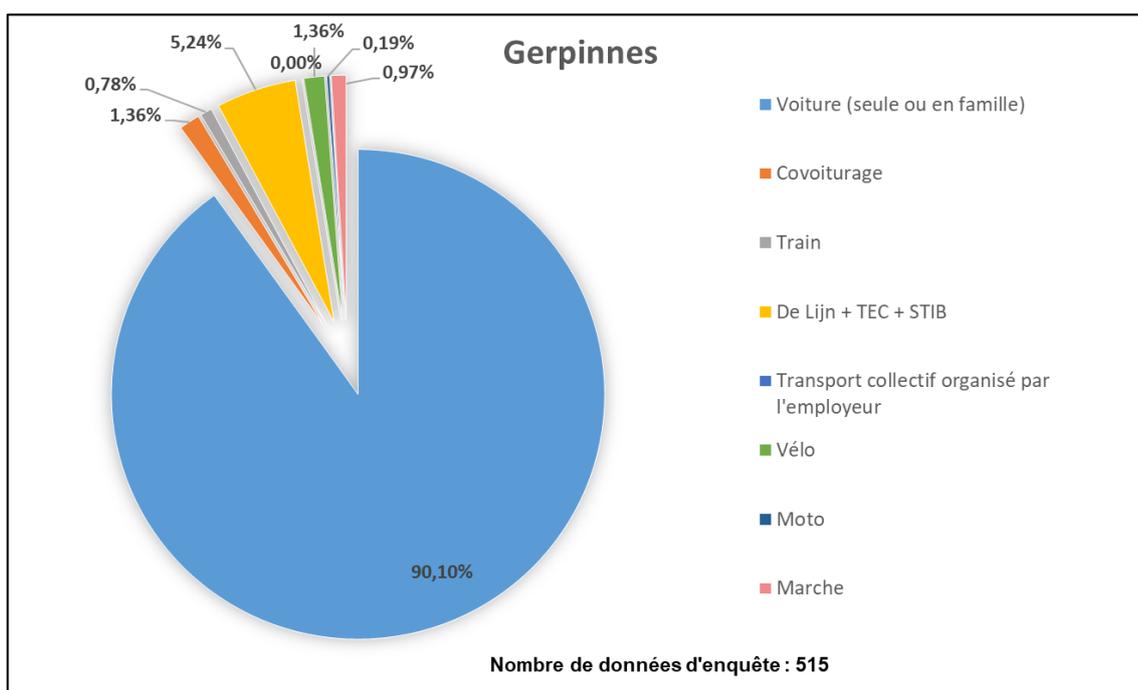


Figure 29 : Répartition modale du transport de personnes pour les trajets domicile-travail des habitants de Gerpennes. (Source(s) : SPF Mobilité et Transports (Enquête déplacements domicile-travail 2014 : répartition modale par commune (selon le lieu de travail)))

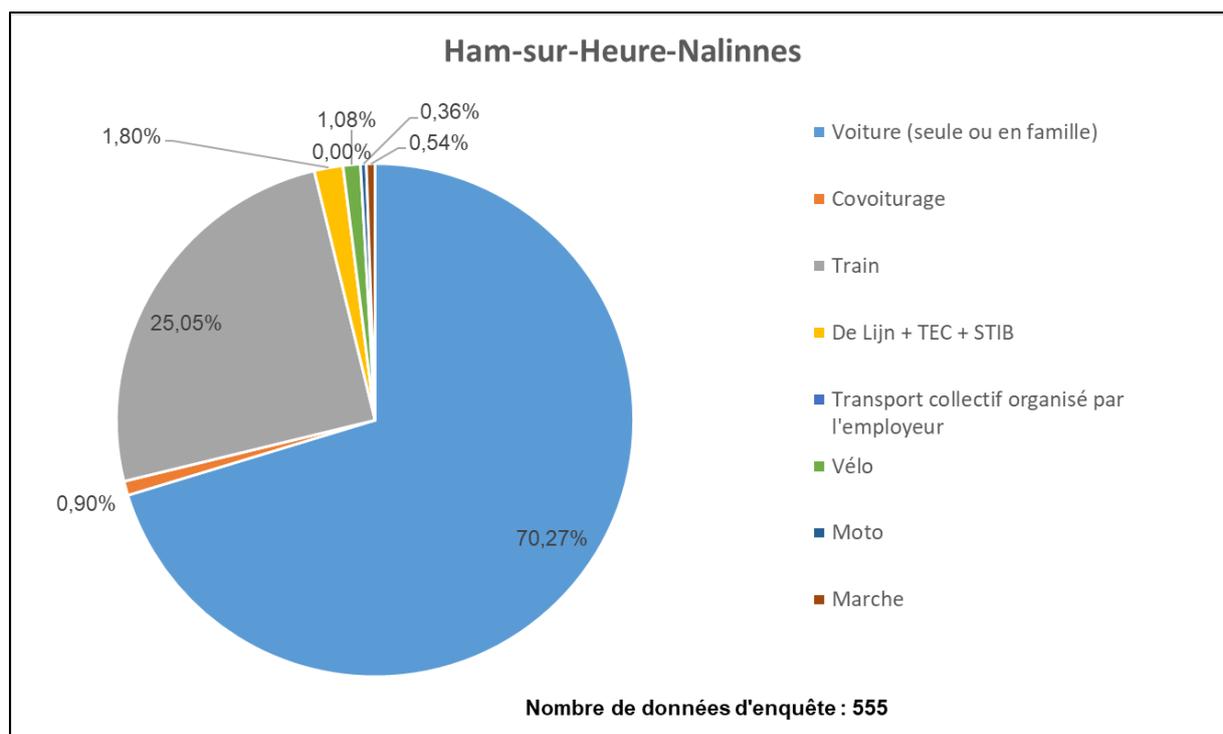


Figure 30 : Répartition modale du transport de personnes pour les trajets domicile-travail des habitants d'Ham-sur-Heure-Nalines (Source(s) : SPF Mobilité et Transports (Enquête déplacements domicile-travail 2014 : répartition modale par commune (selon le lieu de travail)))

A Ham-sur-Heure-Nalines, en 2014, la répartition modale pour les trajets domicile-travail des personnes qui habitent la commune est également dominée par le transport routier qui représente plus de 70% des déplacements. Ce chiffre est donc bien moins important que dans la commune de Gerpennes. Cela s'explique par une fréquentation beaucoup plus importante des transports en commun (27% des trajets) dont 25% rien que pour le train. Ces déplacements bien plus importants en train par rapport à la commune de Gerpennes s'expliquent par la présence de plusieurs gares-haltes ferroviaires sur le territoire communal. La marche et le vélo représentent quant à eux 1,6% des déplacements domicile-travail. Nous précisons que ces statistiques prennent en compte le mode principal de déplacements et pas le mode secondaire. Ceci explique pourquoi la marche est sous-évaluée.

2.3.4 Le taux de motorisation

La répartition modale actuelle montre que les déplacements en voiture pour se rendre au travail au sein des deux communes étudiées sont encore majoritaires. L'utilisation d'alternatives à la voiture est donc extrêmement limitée, à l'exception de l'usage du train à Ham-sur-Heure-Nalinnes grâce à la présence de gares ferroviaires sur le territoire communal.

D'importants efforts restent donc à faire pour diminuer la part de la voiture. Cet enjeu est d'autant plus urgent qu'il ressort de la participation citoyenne, réalisée pendant la réalisation du diagnostic du plan intercommunal de mobilité (PICM), que l'important trafic automobile impacte négativement la qualité de vie des riverains dans de nombreuses rues des communes de Gerpennes et d'Ham-sur-Heure.

Favoriser les déplacements doux et collectifs est par conséquent, la priorité du PICM.

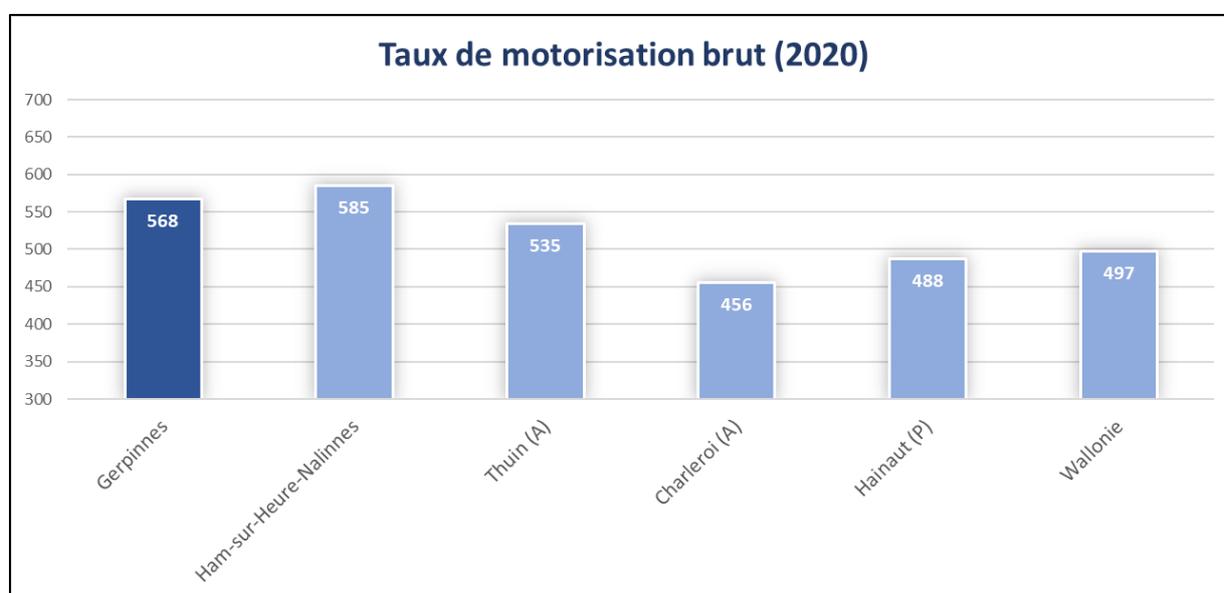


Figure 31 : Taux de motorisation brut en 2020 (Source(s) : Calculé à partir de données IWEPS - Nombre de véhicules en 2020, Population en 2020)

Les taux de motorisation (nombre de véhicules individuels pour mille habitants) de Gerpennes et de Ham-sur-Heure-Nalinnes sont plus élevés que dans la moyenne des autres communes du Hainaut et de Wallonie.

La commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes a un taux de motorisation légèrement supérieur à la commune de Gerpennes.

2.4 Le plan de secteur.

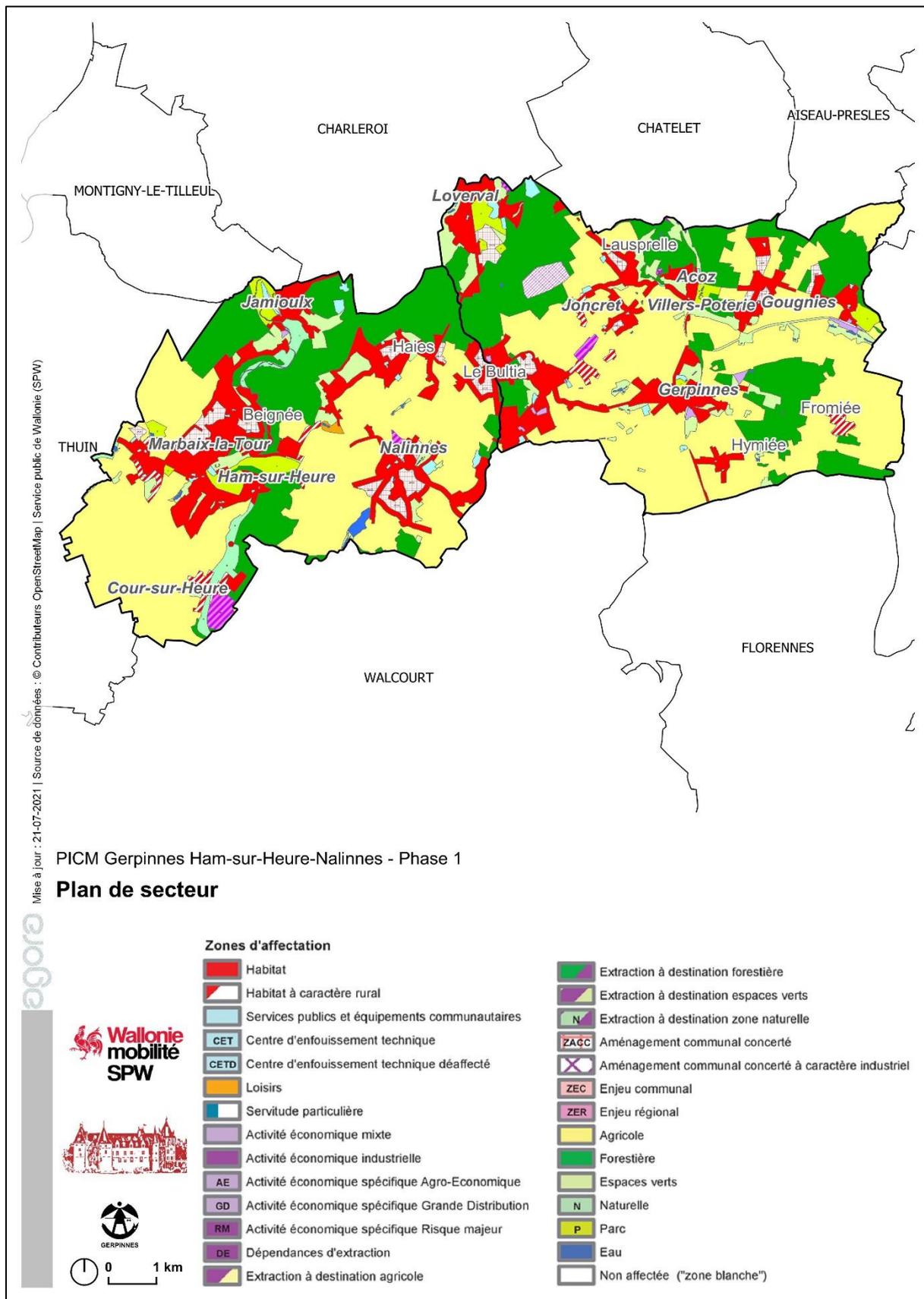


Figure 32 : Plan de secteur des communes de Gerpinnes et Ham-sur-Heure-Nalinnes

Le plan de secteur est un outil réglementaire d'aménagement du territoire et d'urbanisme régional wallon constitué de plusieurs couches de données spatiales.

Le plan de secteur conçu en 1977 organise l'espace territorial wallon et en définit les différentes affectations afin d'assurer le développement des activités humaines de manière harmonieuse et d'éviter la consommation abusive d'espace. Il dispose d'une pleine valeur réglementaire et constitue ainsi la colonne vertébrale d'un développement territorial efficace, cohérent et concerté conformément au Code de Développement territorial mis en vigueur le 01/06/2017.

Aujourd'hui, il est reconnu que les zones urbanisables sont beaucoup trop importantes pour un développement harmonieux du territoire. Les programmes STOP Béton ou ZERO surface bâtable sont en cours de réflexion.

A Gerpennes et Ham-sur-Heure, les zones forestières sont importantes et sont plutôt localisées dans le nord des communes, en bordure de Charleroi. La zone d'habitat est dispersée au sein de plusieurs pôles sur les deux communes représentant les noyaux villageois historiques des anciennes communes avec leurs hameaux. Les zones d'activités économiques sont globalement assez peu présentes sur le territoire étudié. Elles sont localisées sur plusieurs parties du territoire et sont de taille assez modeste. Enfin, la zone agricole représente une part importante (majoritaire) du territoire des deux communes.

Au vu du nombre de ZACC encore disponibles sur le territoire de Ham/s/Heure – Nalines, le potentiel urbanisable de la commune est conséquent d'autant plus que la commune est bien desservie en infrastructure ferroviaire.

Cependant, le potentiel urbanisable de Gerpennes semble toucher à sa fin.

3 MODES ACTIFS

Les modes actifs¹ désignent les modes de déplacements mus par la seule énergie humaine : marche à pied, vélo, trottinette, ... Ils peuvent utiliser, en plus des voiries destinées aux véhicules motorisés, des voies de circulation réservées : chemins, sentiers, venelles, trottoirs, etc.

Ce chapitre aborde plus particulièrement la problématique des déplacements des piétons et des cyclistes. Est ainsi analysée la qualité de circulation de ces usagers sur le territoire de la commune en termes d'accessibilité, de sécurité et d'aménagement.

Du fait de leurs impacts positifs sur l'environnement et la qualité de vie, la stimulation de l'usage des modes actifs constitue une thématique importante du PICM. Leurs effets bénéfiques sur la santé, y compris en ce qui concerne les seniors, ainsi que le rôle qu'ils peuvent jouer dans l'autonomie des jeunes et seniors ou autres personnes sans permis ou sans voiture, la réduction de la congestion des axes routiers, la réduction des nuisances diverses (bruit, pollution de l'air) et de l'insécurité routière sont en effet non négligeables.

N.B. Le vélo à assistance électrique (VAE) fait partie de cette catégorie et représente un avenir prometteur pour les déplacements entre 5 et 15 km.

3.1 Déplacements piétons

3.1.1 Marche utilitaire et déplacements de loisirs

L'usage de la marche en tant que mode de déplacement peut répondre à deux objectifs différents : la marche utilitaire et la marche de loisirs.

La **marche utilitaire** est principalement liée à des déplacements quotidiens contraints, tels qu'aller à l'école, faire des achats ou accomplir une démarche dans un environnement proche. Les distances maximales parcourues étant de l'ordre du kilomètre (soit 10 à 15 minutes de marche).

Le réseau structurant destiné aux déplacements piétons et PMR² au quotidien correspond aux principaux axes routiers où les flux des piétons sont importants, à proximité des écoles, équipements et commerces.

¹ Anciennement appelé modes doux

² Personnes à Mobilité Réduite : représentant ± 30% des piétons



Figure 33 : Rue André Paganetti, Gerpennes (Source : Agora)



Figure 34 : Village de Jamioulx, rond-point rue d'Andrémont, Ham-sur-Heure-Nalinnes (Source : Agora)

Les **déplacements de loisirs**, c'est-à-dire la promenade ou la randonnée, disposent d'un potentiel important de développement. Ils sont d'autant plus intéressants qu'ils ne nécessitent aucun déploiement d'infrastructures spécifiques dans le cas présent. Lorsque situés au sein des villages, ils constituent une alternative ou un complément aux cheminements piétons principaux.

On notera qu'avec la pandémie de 2020-2021, beaucoup de sentiers et chemins ont été assez fortement fréquentés, notamment le RAVeL à Gerpennes qui a même dû être fermé au cours du premier confinement. Cet événement met en évidence l'importance de plus en plus grande des modes de déplacement actifs au sein des territoires.



Figure 35 : RAVeL ligne 138, Gerpennes (Source : Agora)



Figure 36 : Sentier, Ham-sur-Heure-Nalinnes (Source : Agora)

3.1.2 Problématiques identifiées.

Le bureau Agora a identifié les principales problématiques en matière de mobilité piétonne dans les communes de Gerpennes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes avec le pré-diagnostic fourni par les communes et la participation citoyenne réalisée pendant la phase de diagnostic.

De manière générale, les principales problématiques au sein des deux communes sont l'ancienneté des infrastructures de transport dans la plupart des centres des villages et dans les hameaux avec, en conséquence, un réseau de trottoirs pas toujours adapté (notamment pour les PMR), une absence, dans de nombreux cas, d'aménagements pour les piétons sur les voiries inter-village ainsi que des importantes nuisances provoquées par la mobilité automobile (circulation et vitesse) dont la thématique est développée dans le chapitre 7 sur le transport privé.

A. Gerpennes.

Les principales problématiques de la mobilité ont été déjà citées, cependant plusieurs lieux spécifiques ont été mis en évidence dans la commune de Gerpennes comme étant particulièrement problématique pour les piétons. Il s'agit :

- D'une absence de trottoirs au coin de la rue Paganetti vers la rue des Flaches ainsi qu'une traversée piétonne insécurisante entre ces deux rues malgré une école primaire à 50 mètres. Il est à noter qu'un projet d'urbanisme prévoit la réalisation d'un trottoir au coin de la rue Paganetti vers la rue des Flaches.
- D'une absence de trottoirs dans certaines rues avec de constructions récentes (route de Florennes, rue des Flaches, rue de Fromiée, Rue de Châtelet, Rue de Biesme, ...).
- D'un passage impossible pour les piétons devant l'école rue des Flaches à cause des containers et/ou du parking (N574).
- D'un trottoir de très mauvaise qualité, dans la rue de Villers.
- Dans le chemin du Bois de Fromont, d'un manque de luminaires et d'un accotement sur la portion du chemin située entre la dernière maison de la rue et l'entrée arrière de l'IMTR (hôpital de Loverval) pour rejoindre l'arrêt de bus ou l'IMTR.
- D'un mauvais revêtement du sentier des Morlères, localisé entre le quartier des Morlères et celui de Lausprelle qui n'est pas adapté pour les déplacements utilitaires car, en période humide, les habitants qui l'empruntent s'embourbent facilement et se mouillent les pieds.

Pour ce qui est des chemins et sentiers de la commune, les autorités communales définissent leur qualité comme étant moyenne et régulièrement coupée par plusieurs voiries dangereuses, notamment au niveau du sentier « balade du bois de Chamborgneau » dans la rue de Villers. Certains habitants du village de Loverval ont fait mention d'un manque de cheminements piétons entre les différents quartiers, ce qui provoque l'isolement de certains d'entre eux (comme le quartier de Fromont).

D'après le diagnostic du PCDR de la commune réalisée en 2017, 43% des ménages gerpinnois considèrent que la qualité des trottoirs est insatisfaisante (après une enquête réalisée en 2001).

B. Ham-sur-Heure-Nalinnes.

Les principales problématiques de la mobilité ont été déjà citées, cependant plusieurs lieux spécifiques ont été mis en évidence dans la commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes comme étant particulièrement problématique pour les piétons. Il s'agit :

- Du chemin du Hameau entre Ham-sur-Heure et Nalinnes, pour se rendre à la gare d'Ham-sur-Heure qui a été signalé dans la participation citoyenne comme étant difficile pour les piétons et cyclistes, en particulier au niveau des intersections à proximité de la chapelle Rouge Croix.
- Des priorités de droite assez dangereuses dans le centre du village de Nalinnes (la priorité de la rue du Village sur les voitures venant de la place par la rue à Canadas ainsi que la priorité de la rue du Dépôt sur la place avec un passage piéton situé à l'entrée de la place localisé à proximité d'une école).



Figure 37 : Passage piéton entre la rue du Dépôt et la place de Nalinnes (Source : Agora)

- De la rue de la Station, à Cour-sur-Heure, dont un habitant a mis en avant le manque de trottoirs adaptés pour se rendre à la gare du village.
- Du manque de trottoirs dans certaines rues mises en avant par la commune (rue des Monts à Nalinnes, Chemin d'Hameau à Ham-sur-Heure, rue de Gomerée à Ham-sur-Heure, rue du Point d'Arrêt à Beignée, rue Hurlugeai à Cour-sur-Heure, rue de la Ferrée à Nalinnes (à hauteur du 94 jusqu'au 116)).
- Du manque d'aménagement pour les piétons dans certaines rues mis en avant par la participation citoyenne. Il s'agit notamment de la rue du Panama, du Chemin d'Outre-Heure ou encore Rue de Châtelet.
- Du manque d'accessibilité de certains arrêts de transports en commun à cause de l'étroitesse des trottoirs.

La problématique des sentiers a beaucoup été évoquée dans le cadre de la participation citoyenne. Pour les habitants, ils seraient sous utilisés car pas assez mis en valeur et parfois privatisés. La commune a la volonté de réaménager certains d'entre eux en aménagement cyclo-piéton.

La commune a également toute une série de projets de création de trottoirs déjà engagés :

- Entre Nalignes centre et le Bultia (rue Couture et rue d'Acoz) : trottoirs partagés (avec les vélos).
- Entre Ham-sur-Heure et Marbaix (rue de Marbaix et rue Demoulin) : uniquement trottoir.
- Rue de la Praile vers limite de commune Tarcienne : uniquement trottoir.
- Rue des Bruyères jusqu'à la limite de commune avec Marcinelle : uniquement trottoir.

La commune a la volonté de créer des cheminements piétons entre les différents équipements publics (gare, centre commercial, centre sportif...) présents dans les centres des villages.

3.1.3 Diagnostic du réseau piéton existant au centre des principaux villages.

Le réseau piéton structurant correspond aux liaisons piétonnes utilitaires préférentielles reliant les principaux pôles générateurs de déplacements.

Les aménagements faisant partie de ce réseau correspondent, dans la plupart des cas, à des trottoirs aménagés le long d'un axe routier.

Dans le but de caractériser le réseau structurant destiné aux déplacements des piétons et PMR au quotidien, nous avons défini trois catégories selon la praticabilité de l'aménagement piéton : « Bon état », « État Satisfaisant » et « Mauvais état ».

La méthodologie de caractérisation de la praticabilité des aménagements piétons se décline comme suit :

Tableau 3 : Critères de praticabilité d'un aménagement piéton

Praticabilité d'un l'aménagement piéton	Bon état	État Satisfaisant
Largeur du trottoir	Min. 1.50 m de deux côtés de la voirie	Min 1.50 au moins d'un côté de la voirie
Discontinuités	Ponctuelles (largeur min. 1,20)	Ponctuelles
Revêtement	Bon état, en dur	Bon état
Traversées piétonnes accessibles PMR (dalles de guidage / rampes / dispositifs)	Oui	Oui, mais exceptions possibles
Éclairage	Oui	Oui

Stationnement empiétant sur les trottoirs	Non	Possible d'un côté de la voirie
Aménagement plain-pied	Oui, si revêtement en bon état	Oui, si revêtement en état satisfaisant

En ce qui concerne les traversées piétonnes, les caractéristiques d'une traversée piétonne accessible sont les suivantes :

- Présence de dalles de guidage et de dalles d'éveil à la vigilance ;
- Rampe ou aménagement plain-pied ;
- Dispositifs sonores aux feux destinés aux malvoyants.

Cette démarche est réalisée pour le centre des principaux villages des deux communes étudiées (Gerpennes, Ham-sur-Heure et Nalinnes). Celle-ci n'est pas exhaustive mais peut aider à mieux comprendre la problématique des piétons à Gerpinnes et à Ham-sur-Heure-Nalinnes.

Cet exercice avait déjà été réalisé pour la commune de Gerpinnes dans le cadre de son premier PICM (2007).

A. Gerpinnes.

La principale critique faite à l'époque (lors du PICM de 2007) sur les aménagements piétons dans le centre de la commune de Gerpinnes était qu'une grande partie du centre-ville était équipée de trottoirs trop étroits (inférieurs à 1m) et de mauvaise qualité, voir totalement inexistantes. Il avait été noté que certains aménagements avaient déjà été réalisés aux abords de l'église de Gerpinnes, dans la rue commerçante principale ainsi qu'aux abords du collège Saint-Augustin.

Aujourd'hui, bien que les critiques restent les mêmes, une série d'aménagements ont été réalisés à la suite des propositions du PICM de 2007 et ont permis d'améliorer la qualité du réseau piéton structurant dans le centre du village de Gerpinnes. Ces aménagements correspondent à la création de trottoirs (Rue Lucien François) ou leur réaménagement (Avenue Reine Astrid, Rue du Parc Saint-Adrien et Rue du Château d'en Bas) ainsi qu'à la création d'une zone de rencontre (Place des Combattants, rue Bockoltz et Place Gonthier).

La carte ci-dessous représente le réseau piéton structurant actuel du centre de Gerpinnes, avec la qualité des traversées piétonnes.

On remarque que de manière générale un certain nombre de rues ont un cheminement piéton en bon état (notamment celles qui dont les trottoirs ont été refaits depuis le dernier PICM), cependant il reste encore une série de rues dont l'état n'est pas considéré comme bon. Il s'agit notamment des rues Joseph Beaufayt et Fernand Heuveneers dont les trottoirs sont pratiquement inexistantes ou encore des rues Alfred Mingeot et Napoléon Anrys dont la qualité a été qualifiée comme satisfaisante bien que la largeur corresponde (supérieure ou égale à

1,50m) mais que la qualité du revêtement (gravier) sur un des deux trottoirs ne correspond aux critères d'un aménagement piéton en bon état, sans oublier la problématique de stationnement sur le trottoir.



Figure 38 : Stationnement sur trottoir, rue Alfred Mangeot, village de Gerpinnes (source : Google Maps)

Pour ce qui est des traversées piétonnes, plusieurs sont considérées comme étant accessibles. Celles-ci sont localisées sur l'Avenue Reine Astrid et la rue du Parc Saint-Adrien qui ont été rénovées depuis le PICM de 2007. Les autres sont considérées comme étant satisfaisantes ou non accessibles.

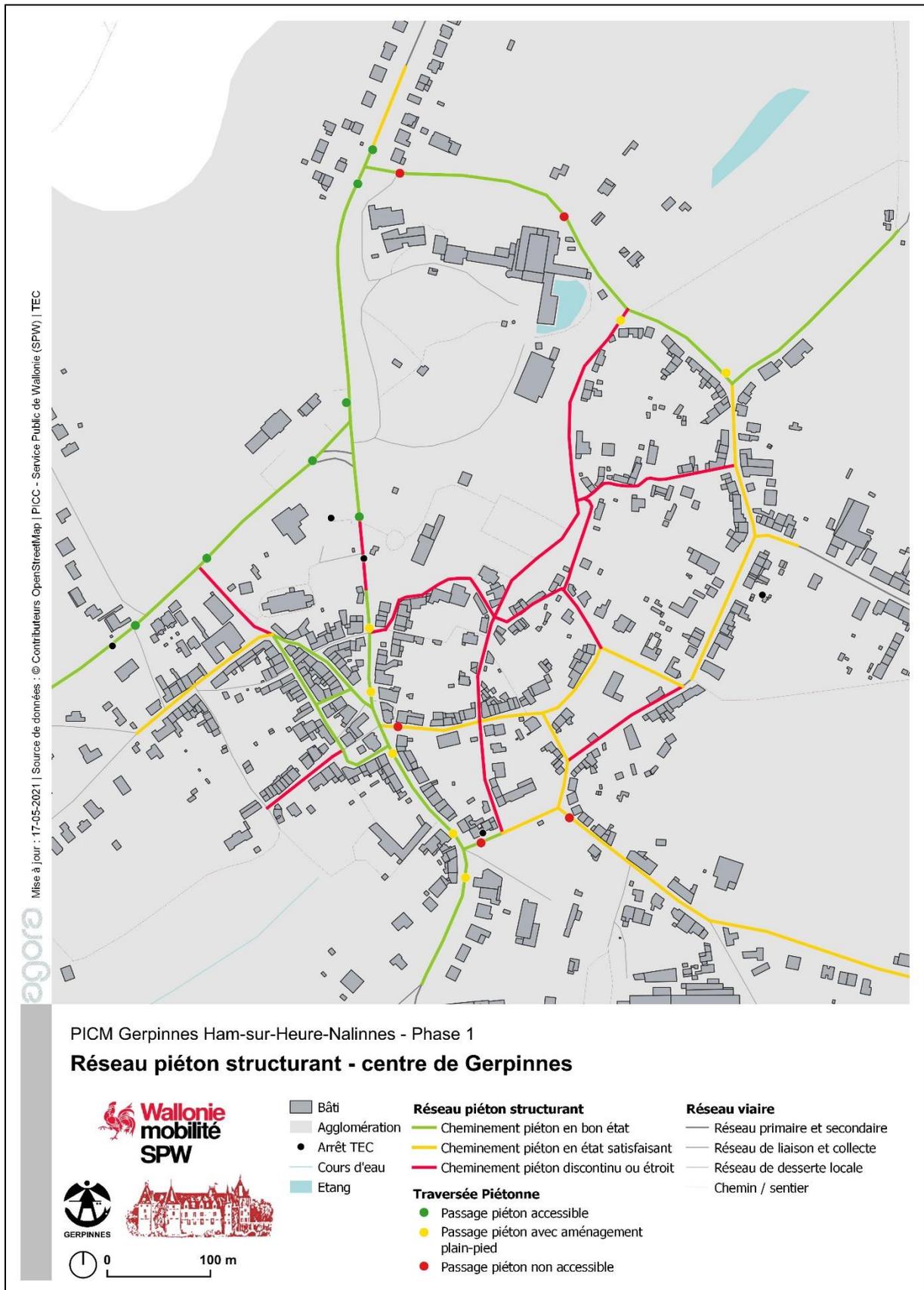


Figure 39 : Réseau piéton structurant du centre du village de Gerpinnes

La commune de Gerpennes est couverte par le réseau de liaisons inter-villages. Il s'agit d'un projet coordonné par l'ASBL Sentiers.be, dès 2004, dans le cadre du programme européen LEADER + et du GAL de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

Ce projet s'étend sur le territoire de quatre communes, à savoir, Gerpennes, Walcourt, Cerfontaine et Florennes. Un inventaire des chemins et sentiers, un balisage et un réseau de liaisons inter-villages sont réalisés. Ces liaisons proposent des parcours pour les piétons, les cyclistes ainsi que les cavaliers. Afin de garantir une sécurité à ses usagers, ces liaisons tentent d'éviter les routes et privilégient les chemins et sentiers publics.

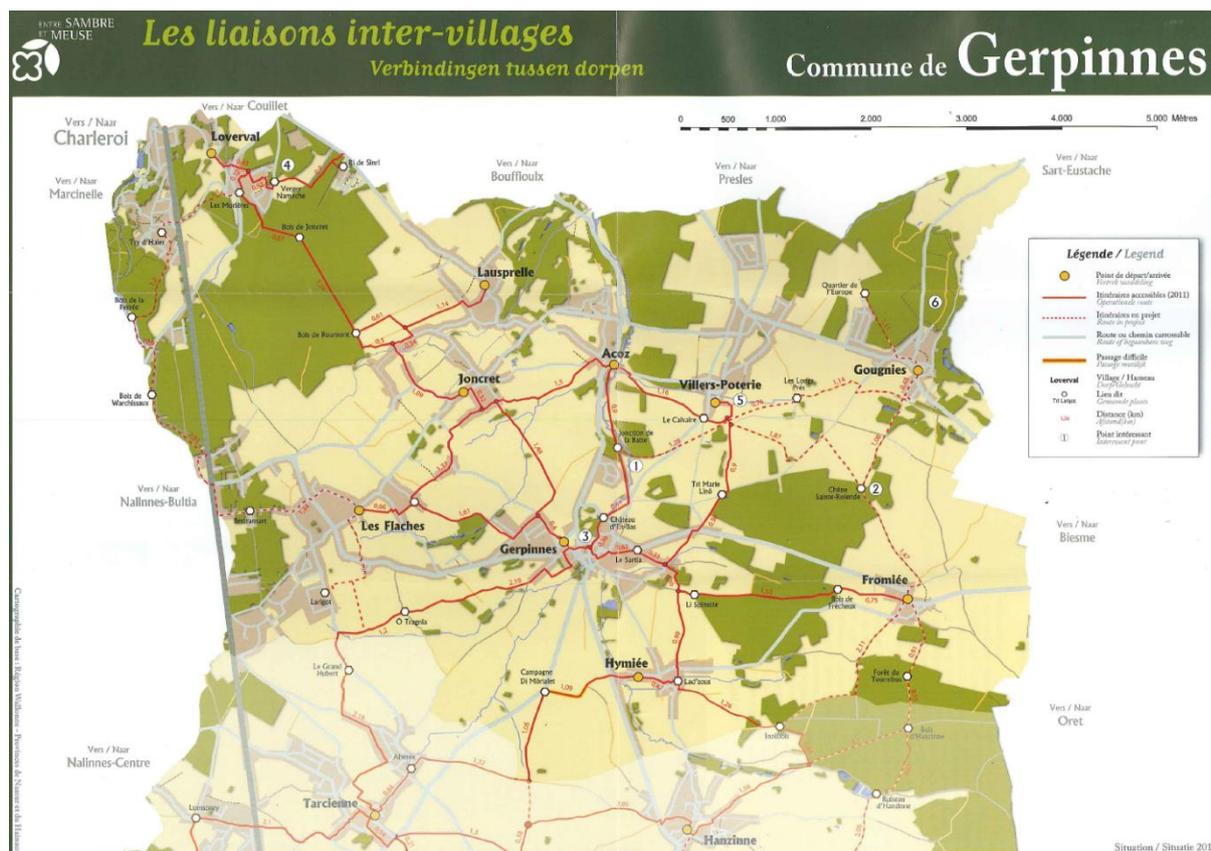


Figure 40 : Réseau de liaisons inter-villages de la commune de Gerpennes, situation 2011 (source : Commune de Gerpennes)

La commune concentre ses efforts sur ces circuits.

B. Ham-sur-Heure-Nalines.

Dans les villages d'Ham-sur-Heure et de Nalines, de manière générale, l'infrastructure est assez ancienne avec assez peu d'aménagements réalisés ces dernières années (notamment car, contrairement à la commune de Gerpennes, il s'agit du premier PICM). Les places de villages laissent également assez peu d'espaces pour les piétons.

A Ham-sur-Heure, dans le centre du village, beaucoup de trottoirs sont trop étroits avec une présence de nombreux obstacles (escaliers, poteaux, bollards improvisés...).

Il est néanmoins à noter que le trajet entre le centre du village et la gare passant par le chemin du Hameau (du moins sur un des deux trottoirs) est de relativement bonne qualité.

A Nalines, la problématique du centre du village est la même qu'à Ham-sur-Heure (trottoirs étroits et présence de nombreux obstacles). Les aménagements piétons sur les principales voiries qui rejoignent la place du village, ne sont pas adaptés aux critères de cheminements piétons en bon état.

C'est notamment le cas de la rue de Gourdinne, pourtant localisée à proximité immédiate du centre du village de Nalines, où les trottoirs sont en gravier, ce qui est difficilement utilisable pour les personnes à mobilité réduite.



Figure 41 : Rue de Gourdinne, village de Nalines (source : Google Maps)

Dans la carte du réseau piéton structurant de la commune, on peut remarquer (contrairement au réseau piéton structurant de Gerpinnes) que la qualité des traversées piétonnes n'a pas été représentée sur la carte. Ce choix a été fait vu que très peu de traversées répondent aux critères d'une traversée piétonne accessible (voire satisfaisante).

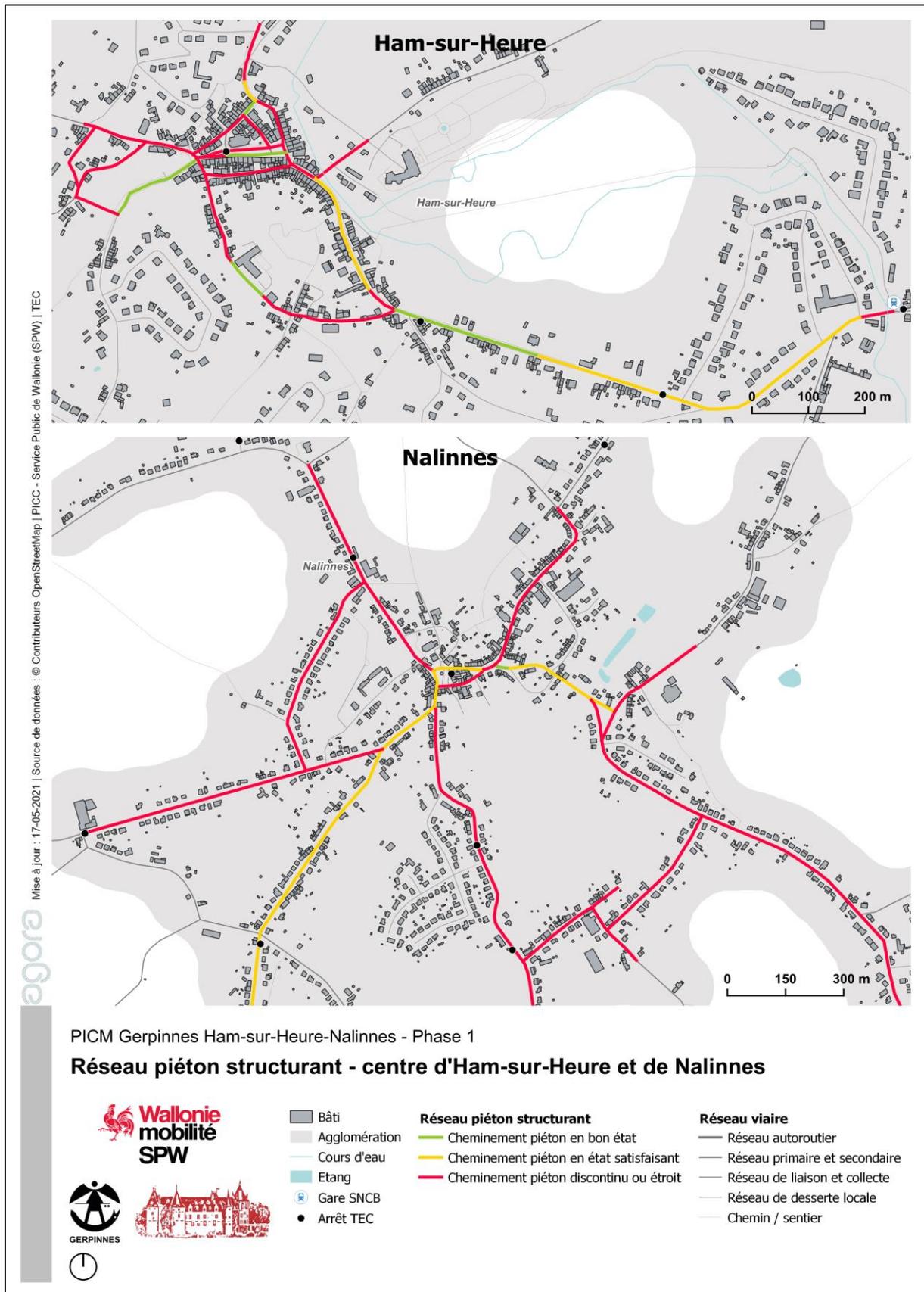


Figure 42 : Réseau piéton structurant du centre des villages de Ham-sur-Heure et de Nalines

3.1.4 Accessibilité et déplacements des Personnes à Mobilité Réduite

Par personnes à mobilité réduite (PMR), on entend toute personne présentant, de manière temporaire ou permanente, une difficulté à se déplacer. Entrent dans cette catégorie les personnes blessées ou convalescentes, les personnes transportant des charges lourdes, les personnes avec poussette, les personnes âgées ou présentant un handicap physique léger ou lourd, les malvoyants, etc. Les personnes en fauteuil roulant ne sont donc pas les seules PMR. Cette catégorie représente 30 % des piétons.

Dans le cadre du recensement des aménagements piétons, la problématique des PMR a été prise en considération. En la matière, des lacunes existent au sein du territoire communal des deux communes. Parmi les plus représentatives, on citera :

- Largeurs des trottoirs pas toujours confortables ;
- Des revêtements hétérogènes et en mauvais état ;
- Traversées piétonnes qui ne sont toujours pas aménagées de manière systématique (absence de dalles de conduite et de dalles d'éveil à la vigilance - dalle à protubérances) ;
- L'absence d'abaissement des trottoirs aux niveaux des traversées ;
- Poteaux ou mobilier urbain gênant ou bloquant le passage ;
- Revêtements de voirie qui contribuent à un sentiment d'insécurité ;
- La présence de véhicules en stationnement empiétant sur certains trottoirs.

On recommande donc de prendre systématiquement en compte l'accessibilité des PMR lors de chaque aménagement d'espace public réalisé sur le territoire communal des deux communes. Des actions doivent notamment être menées afin d'assurer l'accès aux transports publics, offrir des places de stationnement adaptées et proposer des modes de déplacement alternatifs adaptés. On notera que plusieurs bons exemples d'aménagement existent déjà dans les communes de Gerpennes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes.



Figure 43 : Gerpennes, Avenue Reine Astrid. Traversée piétonne aménagée avec dalles de guidage et dalles d'attente (source : Google Maps)



Figure 44 : Nalinnes, Place des Haies. Parking PMR (Source: Google Maps)

3.2 Déplacements cyclistes

Les communes de Gerpennes et Ham-sur-Heure-Nalinnes possèdent des faiblesses et des atouts dans le cadre de la pratique du vélo que ce soit pour les déplacements utilitaires ou de loisirs..

Le territoire des deux communes étudiées a deux principales faiblesses pour le bon développement de la pratique du vélo. Il s'agit premièrement du relief du territoire. En effet, le territoire est vallonné, ce qui peut limiter le développement de la pratique du vélo principalement pour les déplacements utilitaires. Cependant, le vélo électrique permet, comme vu précédemment, de résoudre en partie ce problème car il permet de monter des pentes à moindre effort.

Deuxièmement, il s'agit des grandes infrastructures de transport telles que l'axe routier N5 qui sépare les deux communes ainsi que la ligne ferroviaire Charleroi-Couvin à Ham-sur-Heure-Nalinnes. Ces grandes infrastructures sont des coupures qui peuvent impacter négativement la mobilité cyclable au sein du territoire.

Cependant, les deux communes possèdent également deux sérieux atouts pour le développement de la pratique du vélo. Il s'agit premièrement, pour les déplacements utilitaires, de la densité de l'habitat des centres des villages qui permet de limiter les distances des principaux déplacements. Deuxièmement, les deux communes bénéficient d'un cadre paysager exceptionnel (ruralité, relief, massif forestier...) à proximité directe d'une grande zone urbaine (Charleroi). Le potentiel de développement du vélo pour les déplacements de loisirs est, par conséquent, considérable.

3.2.1 Aménagements cyclables existants

3.2.1.1 Gerpennes

Comme on peut le constater sur la carte des aménagements cyclables, la commune de Gerpennes possède un RAVeL, des SUL ainsi qu'une zone de rencontre.

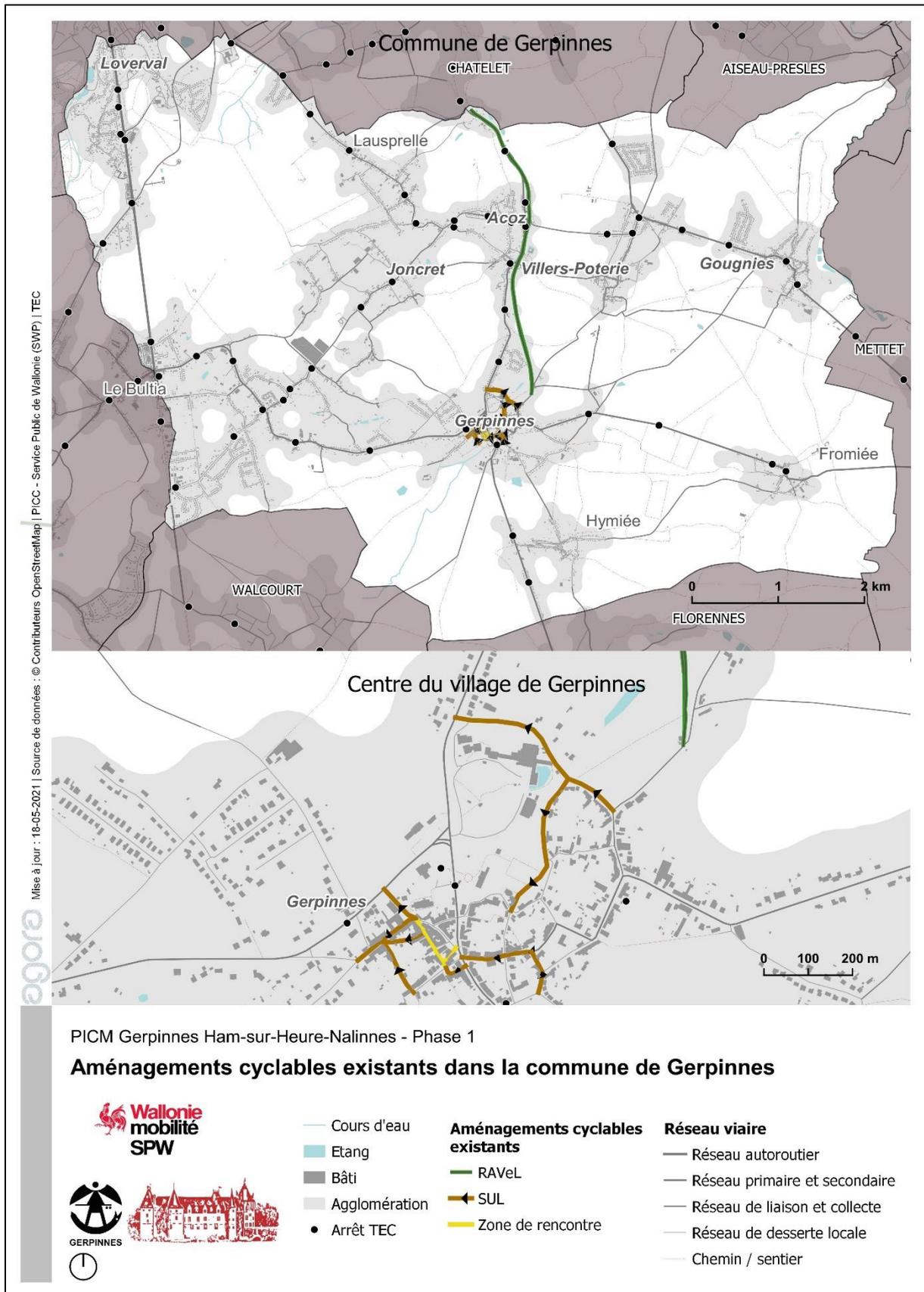


Figure 45 : Aménagements cyclables existants dans la commune de Gerpennes

A. RAVeL.

Le territoire de la commune de Gerpinnes est traversé par un pré-RAVeL localisé sur l'ancienne voie ferrée numéro 138 reliant Châtelet à Florennes. Cette infrastructure est assez fréquentée, essentiellement le week-end, et permet actuellement de relier Gerpinnes au niveau de la Rue Lucien François jusqu'à la limite territoriale avec la commune de Bouffioulx.

Ce pré-RAVeL a été réaménagé en trois phases :

- Tout d'abord, en mai 2011, le réaménagement s'est effectué sur 1 485 mètres pour permettre de relier le village de Gerpinnes (Rue Lucien François) au village d'Acoz (Rue de la Tour Octavienne). Il s'agit de goudronnage, de pose de bancs, de panneaux didactiques et de poteaux amovibles.
- Ensuite, en 2014, la commune a étendu son réseau de 621 mètres (de la Rue Tour Octavienne à la Rue de la Figotterie).
- Plus récemment, en 2019, la commune a relié le pré-RAVeL de la Rue Figotterie à la limite territoriale avec la commune de Bouffioulx sur 1 507 mètres.



Figure 46 : Pré-RAVeL à Gerpinnes, rue Lucien François (source : Agora)

B. Sens Uniques Limités (SUL)

Les Sens Uniques Limités (SUL) sont une disposition du Code de la Route qui autorise les cyclistes à circuler à contresens dans les voiries à sens unique. Ils ont pour but de promouvoir la pratique du vélo en évitant les détours inutiles. La mise en œuvre et signalisation des SUL est obligatoire depuis juillet 2004, avec des indications spécifiques selon la largeur de la voirie concernée et la limitation de vitesse imposée.

SAUF SI DES RAISONS DE SECURITE S'Y OPPOSENT!		LARGEUR DE CHAUSSEE DISPONIBLE			
		< 2,6 m	2,6 m – 3,0 m	3,0 m – 3,5 m	> 3,5 m
VITESSE MAXIMALE AUTORISEE	≤ 50 km/u	SUL interdit	SUL autorisé (voir également CM du 30/10/98)	SUL obligatoire (voir également CM du 30/10/98)	SUL obligatoire
	> 50 km/u	SUL interdit	SUL autorisé (voir également CM du 30/10/98)	SUL autorisé (voir également CM du 30/10/98)	SUL également autorisé

Figure 47 : Critères à respecter pour la signalisation des SUL (Source : ISBR – Institut Belge pour la Sécurité Routière)

La commune de Gerpinnes possède plusieurs SUL, voir figure 44.

C. Zone de rencontre



Le concept de zone résidentielle est apparu en 1978 et celui de zone de rencontre en 2003. Les règles de comportement dans l'espace public ainsi que le panneau sont les mêmes.

Ces zones spécifiques correspondent à un partage de l'espace public égal entre tous les modes de déplacement et la vitesse des véhicules automobiles est limitée à 20 km/h.

Figure 48 : Panneau de zone de rencontre (Source : code de la route)

Plusieurs zones de rencontre sont réparties sur le territoire de Gerpinnes. Des zones de rencontre se situent à la Place de Gougny, à la rue Léon Bockoltz dans le centre et à la rue de l'Escuchau. La placette du Baty et celle du Monument aux morts à Villers-Poterie ont des zones de rencontres. A Hymiée, la rue de l'Astia possède également une zone de rencontre.

3.2.1.2 Ham-sur-Heure-Nalinnes

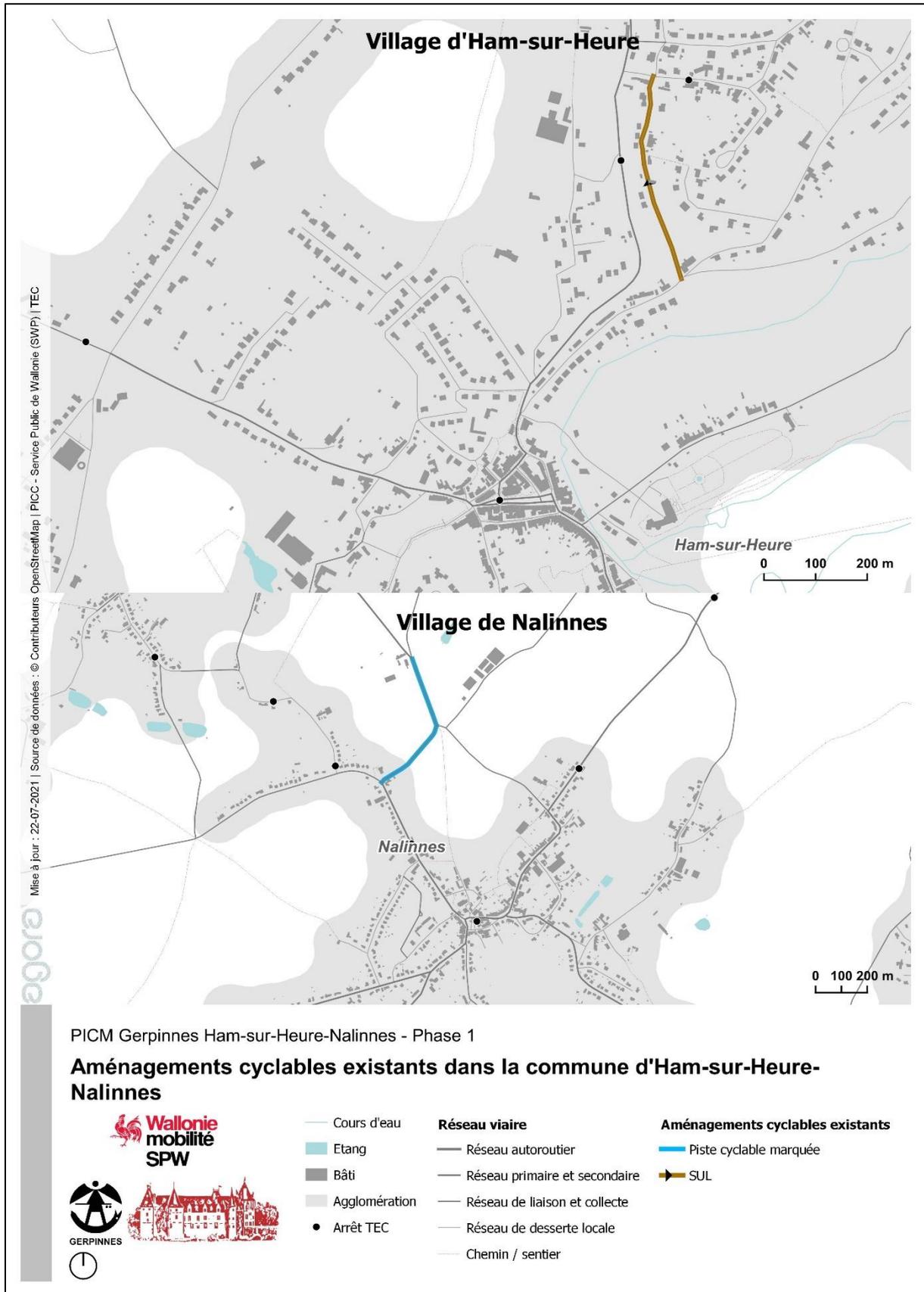


Figure 49 : Aménagements cyclables existants dans la commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes

A. SUL

La commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes ne possède qu'un seul SUL. Il est localisé au niveau de la rue de la Praie dans le village d'Ham-sur-Heure. Les opportunités pour en augmenter le nombre sont importantes. En effet, les centres des villages de la commune sont assez denses. Ils possèdent donc plusieurs sens uniques (en particulier dans le village de Ham-sur-Heure et celui de Nalinnes).

B. Piste cyclable marquée

La commune possède également une piste cyclable marquée localisé dans la rue du Dépôt et la rue Marcinelle, à Nalinnes. Cependant, cet aménagement n'est pas reconnu officiellement comme une piste cyclable car il ne respecte pas les normes en termes de largeur pour une piste cyclable bidirectionnelle.



Figure 50 : Piste cyclable marquée, rue Marcinelle, Nalinnes (Source : Google Maps)

C. RAVeL

Ham-sur-Heure-Nalinnes ne possède actuellement pas de RAVeL ou de pré-RAVeL sur son territoire. Cependant, la commune est entourée par ce genre d'infrastructures et va l'être de plus en plus dans les années qui viennent grâce aux projets en cours notamment dans les communes de Gerpinnes, Chatelet et Mettet.

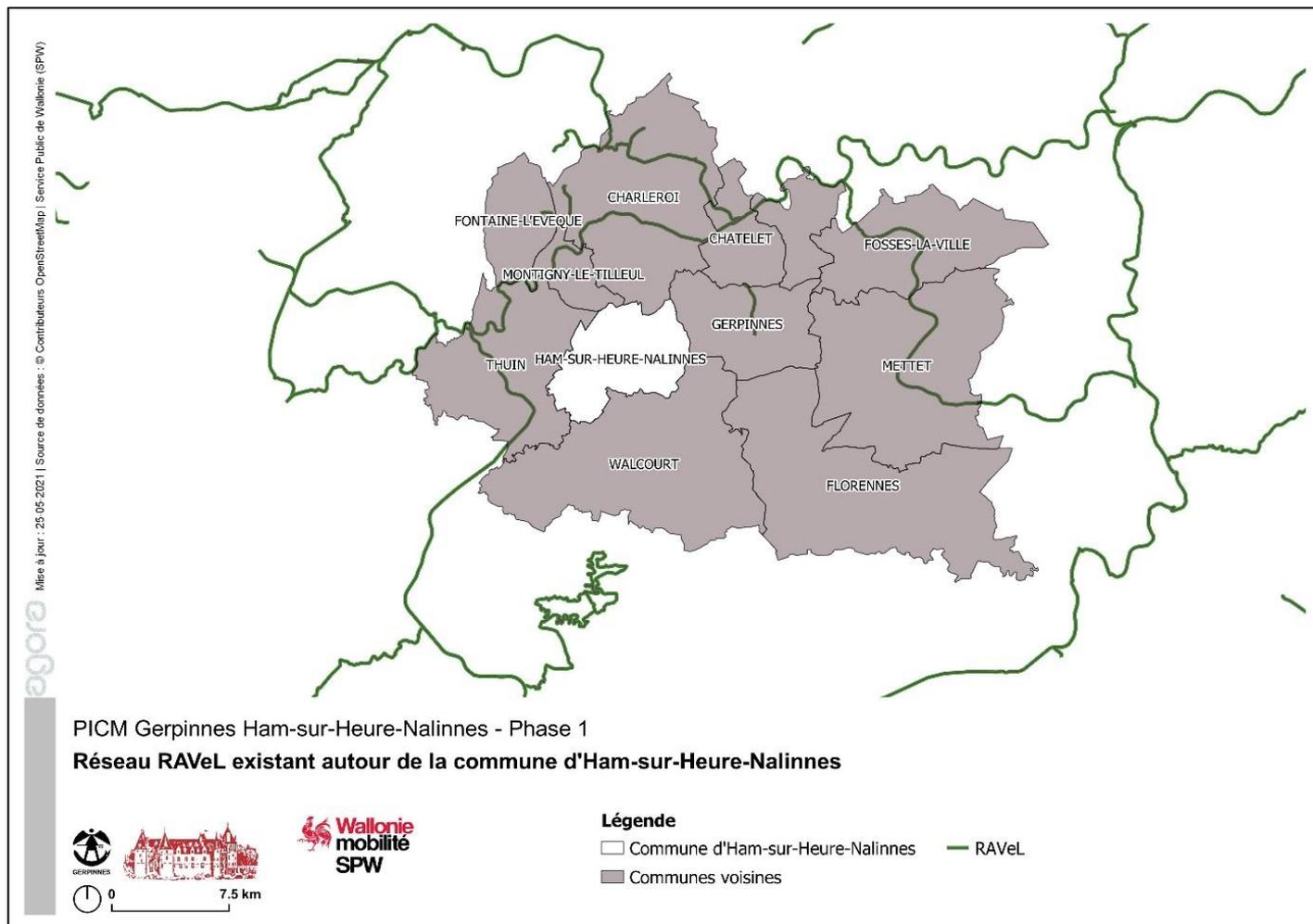


Figure 51 : Réseau RAVeL existant autour de la commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes

En se connectant à ce réseau de RAVeL en plusieurs points (au nord, au sud, à l'est et à l'ouest) que ce soit par le développement RAVeL ou de sentiers aménagés, le potentiel de développement de la pratique du vélo dans le territoire communal pour les déplacements utilitaires et de loisirs est important.

3.2.2 Aménagements cyclables en projet

3.2.2.1 Gerpinnes

Dans le cadre du Programme Communal de Développement Rural de Gerpinnes, une série de projets d'aménagements cyclables ont été développés via des fiches projets. Il s'agit de la prolongation du pré-RAVeL mais également de la création de nouvelles liaisons cyclables entre villages et hameaux.

A. RAVeL

Le pré-RAVeL actuel dans la commune n'est pour l'instant relié à aucun RAVeL ni aucune autre liaison sécurisée pour les modes doux, ce qui ne permet pas de développer pleinement la pratique du vélo, notamment pour les déplacements utilitaires. Pour répondre à cette problématique, la commune a pour projet de continuer à développer son réseau de pré-RAVeL pour qu'il devienne pleinement un RAVeL. Pour se faire, elle souhaite rejoindre, le long de l'ancienne ligne 137, le village de Mettet (Fiche projet 1.3.). Le projet en question se décompose en trois parties :

- La première est le réaménagement de l'ancienne ligne 137 (tronçon de 1 333 mètres de la jonction au Petit Fond à Villers-Poterie et tronçon de 2 860 mètres de Petit Fond à Villers-Poterie jusqu'à Gougnyes et Biesme). Par ailleurs, la commune de Gerpinnes a introduit son dossier pour le prolongement du RAVeL vers Villers-Poterie. Elle éprouve des difficultés avec le SPW MI sur les prescriptions du cahier des charges pour l'exécution des travaux
- La deuxième est la jonction entre les anciennes lignes 137 et 138 sous la forme d'une passerelle et d'un escalier (avec rigole et rampe).
- La troisième est l'aménagement d'un accès et d'une connexion de 290 mètres depuis la rue de Moncheret (N975) jusqu'à la jonction entre les anciennes lignes 137 et 138.



Figure 52 : Création d'un RAVeL entre Acoz et Mettet (Source : Fiche projet PCDR : 1.3)

Afin de compléter le tronçon déjà existant qui se situe sur l'ancienne assiette de la ligne 138, permettant de rejoindre la gare de Châtelet, un projet est sur le point de s'achever dans la commune voisine. Ce projet permettrait de réaliser la jonction avec le RAVeL 1.

Afin de relier le pré-RAVeL existant au centre de Gerpinnes, un projet prévoit une prolongation de celui-ci sur un peu plus de 600 mètres jusqu'au centre du village (Fiche projet PCDR2.6).

Il est à noter qu'un projet urbanistique est en cours d'élaboration à la rue Emile Genard. Celui-ci prévoit la cession à la commune d'une piste cyclable et d'un parking pour 12 véhicules.

B. Liaisons cyclables

La création d'une liaison douce entre Gerpennes, Hymiée et le village d'Hanzinne (localisé dans la commune de Florennes) (Fiche projet PCDR3.3.) est en projet. Ce projet permettra d'éviter d'emprunter la route de Florennes (N975) considéré comme très dangereuse à cause de l'absence d'aménagement pour les mobilités douces (trottoirs et aménagements cyclables) et de la vitesse des véhicules. Etant donné que des parties de l'ancienne voie ferrée entre Gerpennes et Hanzinne ont été vendues au privé, la création d'un RAVeL semble compliquée. Le projet propose donc d'utiliser un autre itinéraire passant par la rue Armand Dancart et la Rue d'Hymiée (Gerpennes-Hymiée) ainsi que par la rue d'Hanzinne (Hymiée-Hanzinne).

L'aménagement d'un cheminement sécurisé entre le quartier de l'Europe et le centre de Gougny (fiche projet 3.34) est également en projet. Celui-ci vise à sortir le quartier de son isolement et de développer les mobilités douces utilitaires.

L'aménagement d'un cheminement cyclo-piéton entre Fromiée et Gerpennes centre (N574) est à l'étude (fiche 3.10.). La liaison par le bois a été étudiée, mais il n'appartient qu'en partie à la commune.

L'aménagement d'un cheminement cyclo-piéton entre le quartier des Nations et Villers-Poterie (N573) (fiche PCDR 2.8.) a été étudié.

L'aménagement d'un cheminement cyclo-piéton entre le Bultia et Gerpennes centre (N574 : rue du Bultia, Flaches, Bodson, Parc St Adrien) est à l'étude.

C. Volonté de la commune

La Commune a la volonté de créer des cheminements cyclables sur l'entièreté du territoire (en fonction des centres d'intérêts, des infrastructures existantes, des liaisons RAVeL...) liée à une politique d'entretien afin de favoriser et sécuriser les déplacements à vélo (réaménagement de carrefours dans Gerpennes pour sécuriser et renforcer la mobilité douce, mise en place de bandes cyclables suggérées, installation de parkings et de box à vélos...).

3.2.2.2 Ham-sur-Heure-Nalinnes

A Ham-sur-Heure, la Commune a la volonté de développer plusieurs projets d'aménagements cyclables.

Il s'agit notamment de la mise en place d'un aménagement cyclo-piéton dans la rue d'Acoz.

Il s'agit également du réaménagement d'un chemin entre le village et la gare d'Ham-sur-Heure. Ce chemin est déjà présent et est fortement fréquenté. Cependant, il est actuellement trop étroit pour faire passer un flux de piéton et vélo important. L'objectif du projet est donc de l'élargir.



Figure 53 : Chemin localisé entre le village et la gare d'Ham-sur-Heure (Source : Agora)

Il s'agit, aussi, de revoir l'accès aux véhicules automobiles dans le chemin du Grain Noir : l'objectif serait de l'interdire aux voitures afin de le rendre accessible uniquement aux piétons, aux vélos et aux véhicules agricoles (chemin réservé).



Figure 54 : Chemin du Grain-Noir, Nalinnes (Source : Google Maps)

Le chemin de Logette, fortement fréquenté pour se rendre aux équipements de loisirs du village de Nalinnes (scouts, centre sportif, stade de football...), a également vocation à être réaménagé.

On peut citer, enfin, la volonté de la Commune d'aménager l'ancienne ligne de tram, de Nalinnes Centre à Nalinnes Bultia, en aménagement cyclo-piéton.

3.2.3 Itinéraires cyclables

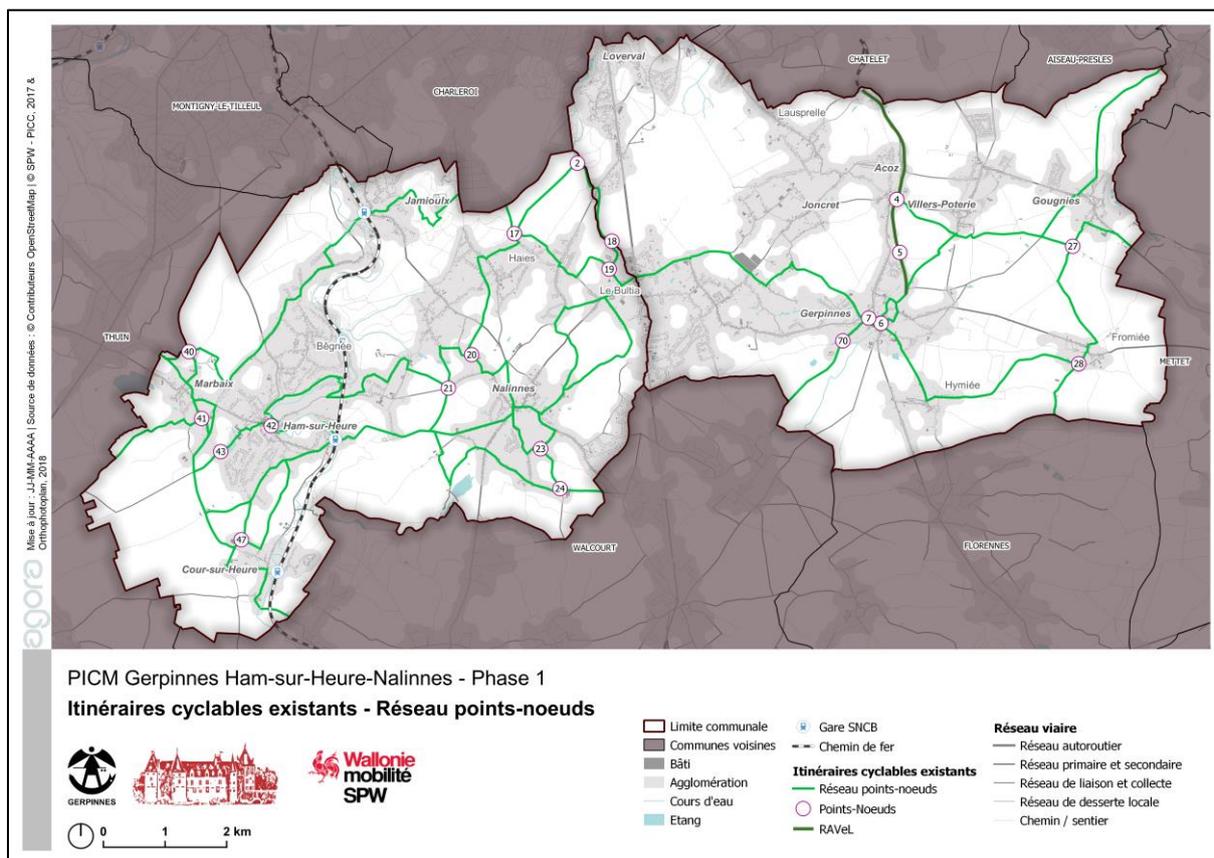


Figure 55 : Itinéraires points-nœuds

Les communes de Gerpinnes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes font toutes les deux parties des itinéraires **points-nœuds**. Ils correspondent à des itinéraires cyclables présents sur des routes adaptées à la pratique du vélo, dans lesquels chaque carrefour est équipé de balises sur lesquelles se trouve un numéro (numéro du carrefour) ainsi que les directions possibles vers les numéros suivants.

3.2.4 Stationnements à destination des cyclistes

Afin d'induire des changements de comportement en faveur d'un usage quotidien du vélo, la politique communale cyclable ne peut se limiter à l'aménagement d'espaces de roulage sécurisés, des infrastructures terminales, les zones de stationnement, sont également nécessaires. Ces zones doivent être présentes au point d'origine et de destination du déplacement tout en garantissant un stationnement sécurisé.

A Ham-sur-Heure-Nalinnes, le stationnement cyclable est situé au niveau des différentes gares de la commune, des écoles, dans les centres des villages ainsi qu'au niveau du château communal. La Commune souhaiterait en implanter à Nalinnes Bultia, à proximité de la zone commerciale.



Figure 56 : Stationnements cyclables, gare d'Ham-sur-Heure (Source : Agora)



Figure 57 : Stationnements cyclables, place d'Ham-sur-Heure (Source : Google Maps)

A Gerpennes, le stationnement cyclable est situé à différents endroits, à proximité de pôles générateurs de déplacement.

La Commune souhaiterait en implanter dans le centre des différents villages (notamment à proximité des commerces). Elle souhaiterait également mettre en place du stationnement cyclable sécurisé au niveau de l'arrêt TEC « Acoz Gare », localisé à proximité du RAVeL.

Afin de favoriser la pratique du vélo, les zones génératrices de déplacements comme les centres de villages commerçants, les services publics, certains arrêts de transports en commun ainsi que les écoles et pôles sportifs doivent être prioritaires pour bénéficier de stationnements pour vélos.

3.3 Conclusions

3.3.1 Gerpennes

Tableau 4 : Atouts et faiblesses de Gerpennes

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> + Cheminements piétons au centre de Gerpennes améliorés depuis le dernier PICM de 2007. + Carte pédestre intervillages + Présence d'itinéraires cyclables points-nœuds qui relient tous les villages de la commune + Présence du pré-RAVeL qui va être prolongé dans les années à venir + Existence de nombreux chemins de remembrement qui sont ou peuvent être réservés aux modes doux et / ou véhicules agricoles 	<ul style="list-style-type: none"> - Absence de continuité du réseau cyclable existant - Cheminements piétons peu sécurisants à plusieurs endroits dans le centre de Gerpennes - Manque de trottoirs et de passages piétons aux abords des quais des TC

3.3.2 Ham-sur-Heure-Nalinnes

Tableau 5 : Atouts et faiblesse d'Ham-sur-Heure-Nalinnes

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> + Présence d'itinéraires cyclables points-nœuds qui relient tous les villages de la commune + Existence de nombreux chemins de remembrement qui sont ou peuvent être réservés aux modes doux et / ou véhicules agricoles 	<ul style="list-style-type: none"> - Absence de réseau cyclable - Cheminements piétons peu sécurisants dans de nombreux endroits du centre des villages de Ham-sur-Heure et de Nalinnes

4 TRANSPORTS EN COMMUN.

4.1 Réseau ferroviaire (SNCB).

La commune de Gerpinnes ne possède plus de gare SNCB en activité. En effet, la dernière ligne de chemin de fer en activité sur la commune entre Acoz et Gerpinnes a fermé en 1983.

Le tronçon de la ligne ferroviaire désaffectée a été converti en voie lente (RAVeL) comme expliqué dans le chapitre précédent.

La commune d'Ham-sur-Heure possède quant à elle, quatre arrêts ferroviaires en activité réparties sur son territoire. Elles sont toutes localisées le long de la ligne 132.

Mais attention, ces gares ne sont que des arrêts dépourvus de bureau (points d'arrêt non gardés, pourvus d'une borne guichet automatique).

4.1.1 Offre des transports ferroviaires.

A. Gare d'Ham-sur-Heure

Tableau 6 : Horaire des trains en période scolaire, gare d'Ham-sur-Heure

Ligne	Direction	Amplitude horaire				Nombre de passages/jour						
		Lu-Ve	Mercredi	Samedi	Dimanche	Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di
S64	Charleroi-Sud	6:30 - 22:37	6:30 - 22:37	7:30 – 21:30	7:30 – 21:30	14	14	14	14	14	8	8
	Couvin	8:26 - 22:25	8:26 - 22:25	8:31 - 22:31	8:31 - 22:31	14	14	14	14	14	8	8
P	Charleroi-Sud	5:24 - 18:47	5:24 - 18:47			6	6	6	6	6		
	Couvin	6:11 - 18:40	6:11 - 18:40			6	6	6	6	6		
P	Charleroi-Sud	6:49 - 7:49	6:49 - 12:47			2	2	3	2	2		
	Walcourt	16:04	13:11 - 16:04			1	1	2	1	1		

Tableau 7 : Horaire des trains en période de congé scolaire, gare d'Ham-sur-Heure

Ligne	Direction	Amplitude horaire				Nombre de passages/jour						
		Lu-Ve	Mercredi	Samedi	Dimanche	Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di
S64	Charleroi-Sud	6:36 - 22:37	6:36 - 22:37	7:30 – 21:30	7:30 – 21:30	14	14	14	14	14	8	8
	Couvin	8:26 - 22:25	8:26 - 22:25	8:31 - 22:31	8:31 - 22:31	14	14	14	14	14	8	8
P	Charleroi-Sud	5:24 - 18:48	5:24 - 18:48			5	5	5	5	5		
	Couvin	6:11 - 18:41	6:11 - 18:41			6	6	6	6	6		
P	Charleroi-Sud	6:49	6:49			1	1	1	1	1		
	Walcourt											

B. Gare de Beignée

Tableau 8: Horaire des trains en période scolaire, gare de Beignée

Ligne	Direction	Amplitude horaire				Nombre de passages/jour						
		Lu-Ve	Mercredi	Samedi	Dimanche	Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di
S64	Charleroi-Sud	16:41	16:41			1	1	1	1	1		
	Couvin											
P	Charleroi-Sud	5:27 - 17:20	5:27 - 17:20			4	4	4	4	4		
	Couvin	6:08 - 18:37	6:08 - 18:37			5	5	5	5	5		
P	Charleroi-Sud	6:52 - 7:52	6:52 - 12:50			2	2	3	2	2		
	Walcourt	16:01	13:08 - 16:01			1	1	2	1	1		

C. Gare de Cour-sur-Heure

Tableau 9: Horaire des trains en période scolaire, gare de Cour-sur-Heure

Ligne	Direction	Amplitude horaire				Nombre de passages/jour						
		Lu-Ve	Mercredi	Samedi	Dimanche	Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di
S64	Charleroi-Sud	16:35	16:35	7:27-21:27	7:27-21:27	1	1	1	1	1	8	8
	Couvin			8:34-22:34	8:34-22:34						8	8
P	Charleroi-Sud	5:21 - 17:14	5:21 - 17:14			4	4	4	4	4		
	Couvin	6:14 - 18:43	6:14 - 18:43			5	5	5	5	5		
P	Charleroi-Sud	6:46 - 7:46	6:46 - 12:44			2	2	3	2	2		
	Walcourt	16:07	13:14 - 16:07			1	1	2	1	1		

D. Gare de Jamioulx

Tableau 10: Horaire des trains en période scolaire, gare de Jamioulx

Ligne	Direction	Amplitude horaire				Nombre de passages/jour						
		Lu-Ve	Mercredi	Samedi	Dimanche	Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di
S64	Charleroi-Sud	16:45	16:45	7:35-21:35	7:35-21:35	1	1	1	1	1	8	8
	Couvin											
P	Charleroi-Sud	5:31 - 17:25	5:31 - 17:25			4	4	4	4	4		
	Couvin	6:04 - 18:33	6:04 - 18:33			5	5	5	5	5		
P	Charleroi-Sud	6:56 - 7:56	6:56 - 12:54			2	2	3	2	2		
	Walcourt	15:57	13:04 - 15:57			1	1	2	1	1		

L'offre de train de la gare d'Ham-sur-Heure est assez importante avec environ 2 trains par heure aux heures de pointe et 1 train par heure en heure creuse pendant les jours de la semaine en période scolaire. Pendant les jours de semaine en période de congés scolaires, l'offre de train est également très bonne avec une offre à peine plus faible que pendant les jours de semaine en période scolaire (3 trains par jour en moins la semaine et le même nombre de trains le week-end). Pendant les jours de week-end et les jours fériés, l'offre de train est assez faible (avec un train toutes les deux heures) mais elle est bien répartie tout au long de la journée.

L'offre de train des trois autres arrêts de la commune (Cour-sur-Heure, Beignée et Jamioulx) est assez faible avec une moyenne de 6 à 8 trains par jour dans chaque sens. Pendant le week-end, l'offre de train est la même que l'offre de la gare d'Ham-sur-Heure, c'est-à-dire un train toutes les deux heures pour les arrêts de Cour-sur-Heure et de Jamioulx mais elle est inexistante pour l'arrêt de Beignée.

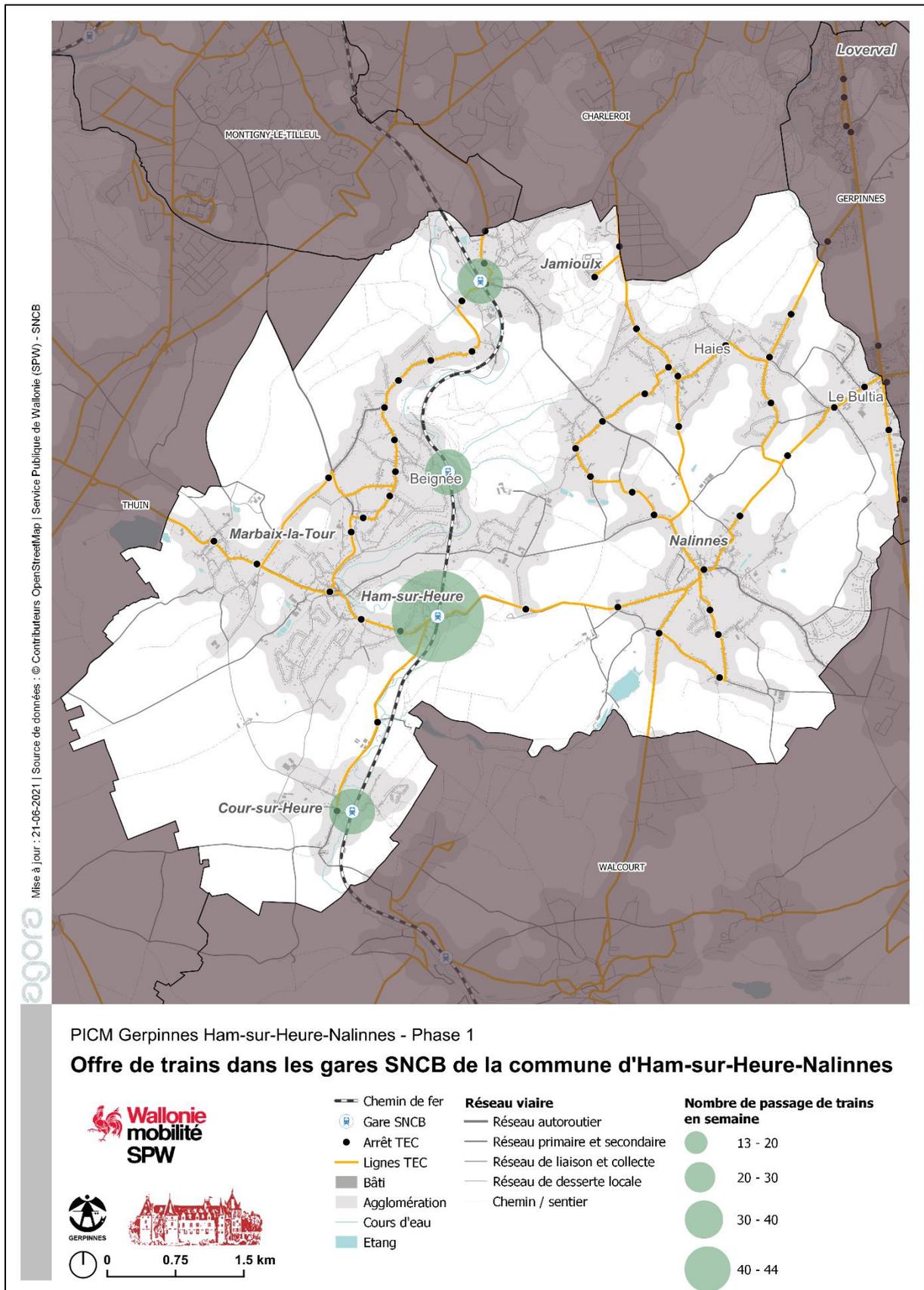


Figure 58 : Offre de trains un jour de semaine, en période scolaire, dans les gares SNCB de la commune d'Ham-sur-Heure-Nalines

4.1.2 Demande des transports ferroviaires.

Les données de fréquentation des gares de la commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes proviennent de la SNCB et ont été collectées (par observation) en octobre 2020. **Il s'agit donc d'un contexte particulier car influencé par la crise sanitaire.** Les données ne font pas de distinction entre les voyageurs qui se rendent à la gare et ceux qui sont en correspondance. Ce dernier point ne devrait pas biaiser les données étant donné qu'il n'y a qu'une seule ligne de train dans la commune, et donc pas de correspondance possible. Les comptages ont été effectués du samedi 3 au dimanche 11 octobre 2020 et concernent aussi bien les montées que les descentes du train. En comparaison, les chiffres de 2018 entre parenthèses.

Sources : site SNCB – comptage - [Chiffres voyageurs montés \(comptages octobre 2020\) | SNCB \(belgiantrain.be\)](https://www.belgiantrain.be/fr/actualites/actualites/2020/10/11/comptage-voyageurs-montes-comptages-octobre-2020)

A. Gare d'Ham-sur-Heure :

- en semaine : 71 (80)
- le samedi : 19 (21)
- le dimanche : 21 (38)

B. Gare de Beignée :

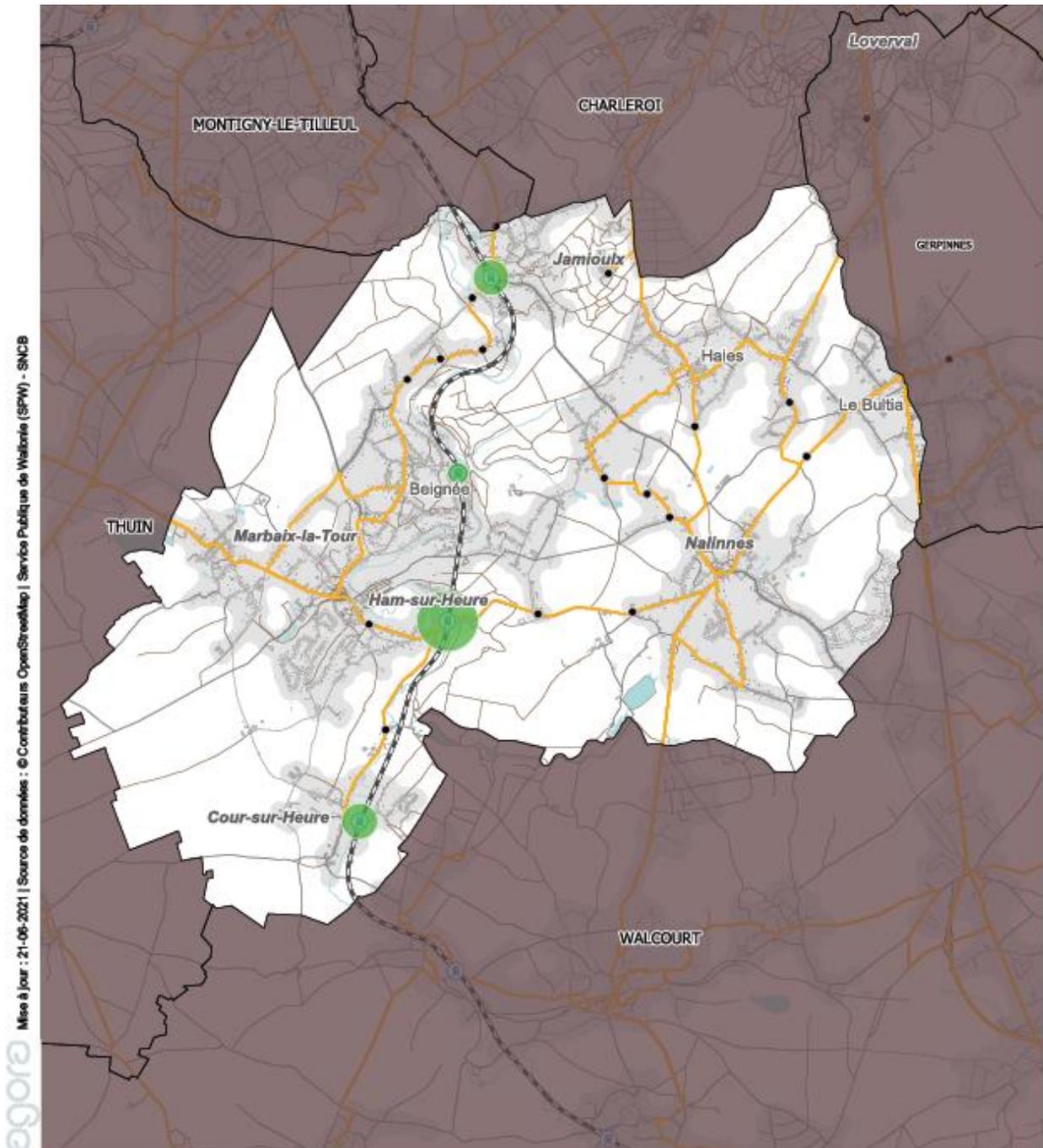
- en semaine : 9 (14)
- le samedi : 0 (0)
- le dimanche : 0 (0)

C. Gare de Cour-sur-Heure :

- en semaine : 24 (28)
- le samedi : 5 (19)
- le dimanche : 5 (29)

D. Gare de Jamioulx :

- en semaine : 31 (33)
- le samedi : 4 (16)
- le dimanche : 10 (21)



Mise à jour : 21-06-2021 | Sources de données : © Contributeurs OpenStreetMap | Service Public de Wallonie (SPW) - SNCB

PiCM Gerpinnes Ham-sur-Heure-Nalinnes - Phase 1

Fréquentation des gares SNCB dans la commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes

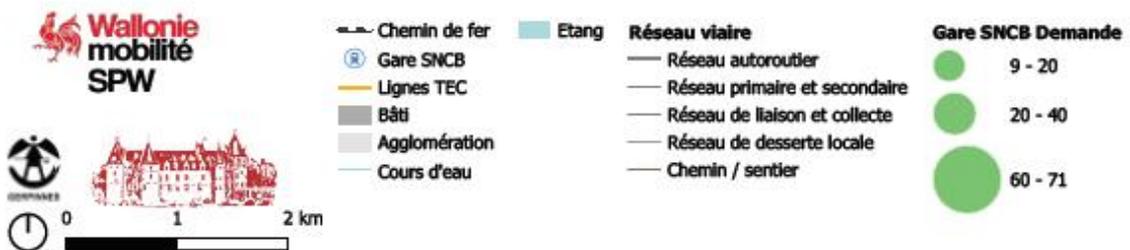


Figure 59 : Fréquentation des gares SNCB dans la commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes sur une semaine représentative (du samedi 3 au dimanche 11 octobre 2020) (Source : SNCB)

4.2 Réseau de bus TEC

L'offre de bus dans les communes de Gerpinnes et d'Ham-sur-Heure est gérée par 2 acteurs différents (TEC Charleroi et TEC Namur-Luxembourg).

4.2.1 Offre de bus TEC

A l'heure actuelle, 16 lignes de bus desservent les communes de Gerpinnes et d'Ham-sur-Heure-Nalines.

Tableau 11 : Différentes lignes de bus présentes dans les communes de Gerpinnes et d'Ham-sur-Heure-Nalines

Ligne	Directions	Dénomination	Exploitant
19	Charleroi Sud - Nalines Place Du Centre - Gerpinnes centre	Régulière	TEC Charleroi
	Gerpinnes centre - Nalines Place Du Centre - Charleroi Sud	Régulière	TEC Charleroi
451	Charleroi Sud - Couvin Gare SNCB	Régulière	TEC Namur - Luxembourg
	Couvin Gare SNCB - Charleroi Sud	Régulière	TEC Namur - Luxembourg
138b	Charleroi Sud - Florennes	Régulière	TEC Namur - Luxembourg
	Florennes – Charleroi Sud	Régulière	TEC Namur - Luxembourg
14	Charleroi Sud - Gilly Gazomètre (M)	Régulière	TEC Charleroi
	Gilly Gazomètre (M) - Charleroi Sud	Régulière	TEC Charleroi
20	Charleroi Sud - Loverval IMTR	Régulière	TEC Charleroi
	Loverval IMTR - Charleroi Sud	Régulière	TEC Charleroi
12	Gilly Cimetière - Loverval IMTR	Régulière	TEC Charleroi
	Loverval IMTR - Gilly Cimetière	Régulière	TEC Charleroi
111b	Gerpinnes Collège - Walcourt Gare	Scolaire (non exclusif)	TEC Namur - Luxembourg
	Walcourt Gare - Gerpinnes Collège	Scolaire(non exclusif)	TEC Namur - Luxembourg
13	Charleroi Sud - Chatelet Rue de la Justice	Scolaire(non exclusif)	TEC Charleroi
	Chatelet Rue de la Justice - Charleroi Sud	Scolaire(non exclusif)	TEC Charleroi
137	Acoz Gare - Mettet Place	Régulière	TEC Namur - Luxembourg
	Mettet Place - Acoz Gare	Régulière	TEC Namur - Luxembourg
137d	Gerpinnes Collège - Lanefte Gadin	Scolaire(non exclusif)	TEC Namur – Luxembourg (Gestion : TEC Charleroi)
	Lanefte Gadin - Gerpinnes Collège	Scolaire(non exclusif)	TEC Namur – Luxembourg (Gestion : TEC Charleroi)
170	Charleroi sud - Jamioux - Ham-sur-Heure - Vésale	Régulière	TEC Charleroi
	Marbaix-La-Tour Place de l'Eglise - Charleroi sud	Régulière	TEC Charleroi
192	Gozée Place (Rue De Beaumont) - Nalines Place Du Bultia	Régulière	TEC Charleroi
	Nalines Place Du Bultia - Gozée Place (Rue De Beaumont)	Régulière	TEC Charleroi
237	Acoz Gare - Châtelineau SNCB	Régulière	TEC Namur - Luxembourg
	Châtelineau SNCB - Acoz Gare	Régulière	TEC Namur - Luxembourg
3	Charleroi Sud - Jamioux Prison	Régulière	TEC Charleroi
	Jamioux Prison - Charleroi Sud	Régulière	TEC Charleroi
52	Charleroi Sud - Gourdine Place	Régulière	TEC Charleroi
	Gourdine Place - Charleroi Sud	Régulière	TEC Charleroi
99B	Nalines Dépôt T.E.C. - Beaumont Athénée	Scolaire(non exclusif)	TEC Charleroi
	Beaumont Athénée - Nalines Dépôt T.E.C.	Scolaire(non exclusif)	TEC Charleroi

4.2.2 Fréquences de passage

Pour réaliser les tableaux ci-dessus nous avons pris en compte les arrêts les plus pertinents, c'est-à-dire « Nalines Place du Centre » pour les lignes 99b, 192, 52, 19, « Ham-sur-Heure

Place De L'Eglise » pour la ligne 170, « Jamioulx Prison » pour la ligne 3, « Gerpennes Centre » pour la ligne 20, « Gerpennes Flaches » pour la ligne 137d, « Gerpennes Grand Cerf » et « Nalannes Bultia » pour la ligne 451, « Gerpennes Collège » pour la ligne 111b, « IMTR Loverval » pour les lignes 12, 13 et 14 ainsi que l'arrêt « Acoz Gare » pour les lignes 138b, 237 et 137.

Il est à noter que ces tableaux ne prennent pas en compte les périodes de vacances.

4.2.3 Fréquences de passages à Gerpennes

Ligne	Direction	Amplitude horaire				Nombre de passages/jour						
		Lu-Ve	Mercredi	Samedi	Dimanche	Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di
19	Charleroi Sud - Nalannes Place du Centre - Gerpennes Centre (Gerpennes Centre)	06:51 - 19:55	6:51 - 19:55	6:42 - 19:42		17	17	15	17	17	14	
	Gerpennes Centre - Nalannes Place du Centre - Charleroi Sud (Gerpennes Centre)	6:01 - 19:06	6:01 - 19:06	6:01 - 19:01		16	16	15	16	16	14	
451	Charleroi Sud - Philippeville – Couvin (Gerpennes Grand Cerf)	06:04 - 23:05	06:04 - 23:05	7:29 - 22:29	9:29 - 22:29	25	25	27	25	25	10	8
	Couvin - Philippeville - Charleroi Sud (Gerpennes Grand Cerf)	04:57 – 22:27	04:57 – 22:27	6:43 – 21:43	8:43 – 20:43	25	25	26	25	27	10	8
138b	Charleroi Sud – Florennes (Acoz Gare)	6:37 - 23:04	6:37 - 23:04	7:36 - 23:36	9:36 - 22:36	22	22	24	22	22	13	7
	Florennes - Charleroi Sud (Acoz Gare)	4:54 - 20:54	4:54 - 20:54	5:36 - 21:41	8:36 - 21:36	24	24	24	24	24	13	6
14	Charleroi Sud - Gilly Gazomètre (M) (IMTR Loverval)	7:03 - 19:03	7:03 - 19:03	7:03 - 19:03		13	13	13	13	13	13	
	Gilly Gazomètre (M) - Charleroi Sud (IMTR Loverval)	6:22 - 19:22	6:22 - 19:22	6:22 - 19:22		14	14	14	14	14	14	
20	Charleroi Sud - IMTR – Gerpennes (Gerpennes Centre)	8:00 - 18:32	8:00 - 18:32			5	5	5	5	5		
	Gerpennes - IMTR - Charleroi Sud (Gerpennes Centre)	6:53 - 16:25	6:53 - 16:25			4	4	4	4	4		
12	Gilly Cimetière - Loverval IMTR (IMTR Loverval)	6:38 - 21:02	6:38 - 21:02	6:22 - 20:22	8:35 - 18:35	16	16	16	16	16	15	11
	Loverval IMTR - Gilly Cimetière. (IMTR Loverval)	6:41 - 21h05	6:41 - 21h05	6:31 - 20:22	9:01 - 19:01	16	16	16	16	16	15	11
111b	Gerpennes Collège - Walcourt Gare (Gerpennes Collège)	16:25	12:10			1	1	1	1	1		
	Walcourt Gare - Gerpennes Collège (Gerpennes Collège)	7:55	7:55			1	1	1	1	1		
13	Charleroi Sud - Chatelet Rue de la Justice (IMTR Loverval)	6:47	6:47			1	1	1	1	1		
	Chatelet Rue de la Justice - Charleroi Sud (IMTR Loverval)	6:50	6:50			1	1	1	1	1		
137	Acoz Gare - Mettet Place (Acoz Gare)	6:24 - 20:08	6:24 - 20:08	7:36 - 20:36		16	16	15	16	16	8	

	Mettet Place - Acoz Gare (Acoz Gare)	4:52 - 20:54	4:52 - 20:54	8:36 - 21:36		18	18	18	18	18	9	
137d	Gerpennes – Laneffe (Gerpennes Flaches)	17:00	12:32			1	1	1	1	1		
	Laneffe – Gerpinnes (Gerpennes Flaches)	7:34	7:34			1	1	1	1	1		
237	Fromiée - Acoz Gare - Châtelineau SNCB (Acoz Gare)	5:02 - 20:54	5:02 - 20:54	8:36 - 21:36		20	20	21	20	20	10	
	Châtelineau SNCB - Acoz Gare – Fromiée (Acoz Gare)	6:22 - 19:58	6:22 - 19:58	9:27 - 18:27		17	17	18	17	17	6	

Tableau 12 : Horaire des différentes lignes de bus présentes dans les communes de Gerpinnes (Source : TEC Charleroi/TEC Namur-Luxembourg)

4.2.4 Fréquences de passage à Ham-sur-Heure-Nalinnes

Ligne	Direction	Amplitude horaire				Nombre de passages/jour						
		Lu-Ve	Mercredi	Samedi	Dimanche	Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di
19	Charleroi Sud - Nalinnes Place Du Centre - Gerpinnes centre (Nalinnes Place du Centre)	6:38 - 19:42	6:38 - 19:42	6:29 - 19:29		17	17	15	17	17	14	
	Gerpennes centre - Nalinnes Place Du Centre - Charleroi Sud (Nalinnes Place du Centre)	6:14 - 19:19	6:14 - 19:19	6:14 - 19:14		16	16	15	16	16	14	
451	Charleroi Sud - Philippeville – Couvain (Nalinnes Bultia)	6:00 - 23:01	6:00 - 23:01	07:27 – 22:27	09:27 - 22:27	25	25	27	25	25	10	8
	Couvain - Philippeville - Charleroi Sud (Nalinnes Bultia)	5:01 - 21:31	5:01 - 21:31	06:44 – 21:44	08:44 - 20:44	25	25	26	25	27	10	8
20	Charleroi Sud - IMTR – Gerpennes (Gerpennes Centre)	8:00 - 18:32	8:00 - 18:32			5	5	5	5	5		
	Gerpennes - IMTR - Charleroi Sud (Gerpennes Centre)	6:53 - 16:25	6:53 - 16:25			4	4	4	4	4		
12	Gilly Cimetière - Loverval IMTR (IMTR Loverval)	6:38 - 21:02	6:38 - 21:02	6:22 - 20:22	8:35 - 18:35	16	16	16	16	16	15	11
	Loverval IMTR - Gilly Cimetière. (IMTR Loverval)	6:41 - 21h05	6:41 - 21h05	6:31 - 20:22	9:01 - 19:01	16	16	16	16	16	15	11
137	Acoz Gare - Mettet Place (Acoz Gare)	6:24 - 20:08	6:24 - 20:08	7:36 - 20:36		16	16	15	16	16	8	
	Mettet Place - Acoz Gare (Acoz Gare)	4:52 - 20:54	4:52 - 20:54	8:36 - 21:36		18	18	18	18	18	9	
137d	Gerpennes – Laneffe (Nalinnes Bultia)	17:01	12:33			1	1	1	1	1		
	Laneffe – Gerpinnes (Nalinnes Bultia)	7:33	7:33			1	1	1	1	1		
170	Charleroi sud - Jamioux - Ham-sur-Heure – Vésale (Ham-sur-Heure Place De L'Eglise)	7:17 - 19:17	7:17 - 19:17	8:22 - 19:22	10:43 - 14:15	13	13	13	13	13	12	3
	Vésale - Ham-sur-Heure - Jamioux - Charleroi sud (Ham-sur-Heure Place De L'Eglise)	4:55 - 20:05	4:55 - 20:05	7:04 - 20:04	7:37 - 11:07	16	16	16	16	16	14	3
192	Thuin - Gozée – Nalinnes (Nalinnes Place du Centre)	8:49 - 17:11	8:49 - 17:11			5	5	5	5	5		

	Nalinnès - Gozée – Thuin (Nalinnès Place du Centre)	7:01 - 16:43	7:01 - 16:43			5	5	5	5	5		
3	Charleroi Sud - Jamioulx Prison (Jamioulx Prison)	6:09 - 22:09	6:09 - 22:09	7:02 - 20:04	7:04 - 20:04	28	28	28	28	28	14	14
	Jamioulx Prison - Charleroi Sud (Jamioulx Prison)	5:50 - 21:49	5:50 - 21:49	6:55 - 19:49	6:55 - 19:55	28	28	28	28	28	14	14
52	Charleroi Sud - Gourdine Place (Nalinnès Place du Centre)	6:09 - 21:09	6:09 - 21:09	6:08 - 21:08	10:28 - 13:58	17	17	16	17	17	16	3
	Gourdine Place - Charleroi Sud (Nalinnès Place du Centre)	4:48 - 19:48	4:48 - 19:48	4:47 - 19:47	7:41 - 11:17	17	17	17	17	17	16	3
99B	Nalinnès Dépôt T.E.C. - Beaumont Athénée (Nalinnès Place du Centre)	7:03	7:03			2	2	2	2	2		
	Beaumont Athénée - Nalinnès Dépôt T.E.C. (Nalinnès Place du Centre)	17:10	17:10			2	2	2	2	2		

Tableau 13 : Horaire des différentes lignes de bus présentes dans les communes de Ham-sur-Heure-Nalinnès (Source : TEC Charleroi/TEC Namur-Luxembourg)

Certaines lignes ont une fréquence de passage importante en semaine. C'est le cas des lignes 19, 138b, 12, 137, 170, 237, 3 et 52 avec plus de 16 trajets par jour dans chaque sens. Les autres lignes ont des fréquences de passage beaucoup plus faibles avec 1 à 14 passages par jour. Pour le week-end, l'offre de transport de bus n'est pas trop mauvaise en comparaison avec d'autres territoires ruraux avec, pour le samedi, 11 lignes sur 16 qui possèdent une fréquence de 6 à 16 bus dans la journée et, le dimanche avec 6 lignes sur 16 qui possèdent une fréquence de 3 à 14 bus dans la journée. La ligne 99B propose 2 voyages par jour.

L'intervalle de passage peut varier en fonction du moment de la journée, avec une fréquence de passage naturellement plus importante aux heures de pointe, notamment pour ce qui concerne les lignes à fréquence de passage importante en semaine.

Les lignes de bus 19 et 20 disposent d'une fréquence encore plus élevée sur une partie du tronçon de la ligne, à savoir la partie reliant l'arrêt « Charleroi Sud » à l'arrêt desservant l'hôpital « Loverval IMTR ».

Les lignes 13, 111B et 137D sont des lignes qui ne passent qu'au moment du ramassage scolaire.

Cette offre est donc relativement complexe et déjà fort adaptée à la demande principale à savoir les écoles. Des lignes augmentent leur fréquence entre Charleroi Sud jusqu'aux grands établissements scolaires. Certains bus ne poursuivent dès lors pas leur ligne.

Avec le principe de l'organisation multimodale des transports en commun par bassin de mobilité, il y aura des changements conséquents dans les années à venir entre autres la mise en service de Bus à Haut Niveau de Service avec le renforcement de la ligne Namur-Couvin.

Le PUM Charleroi Métropole a pour ambition de coordonner les services des transports en commun pour toute la zone.

4.2.4.1

4.2.4.1 Localisation de l'offre de bus

L'offre en transport en commun dessert l'ensemble des villages des communes de Gerpinnes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes.

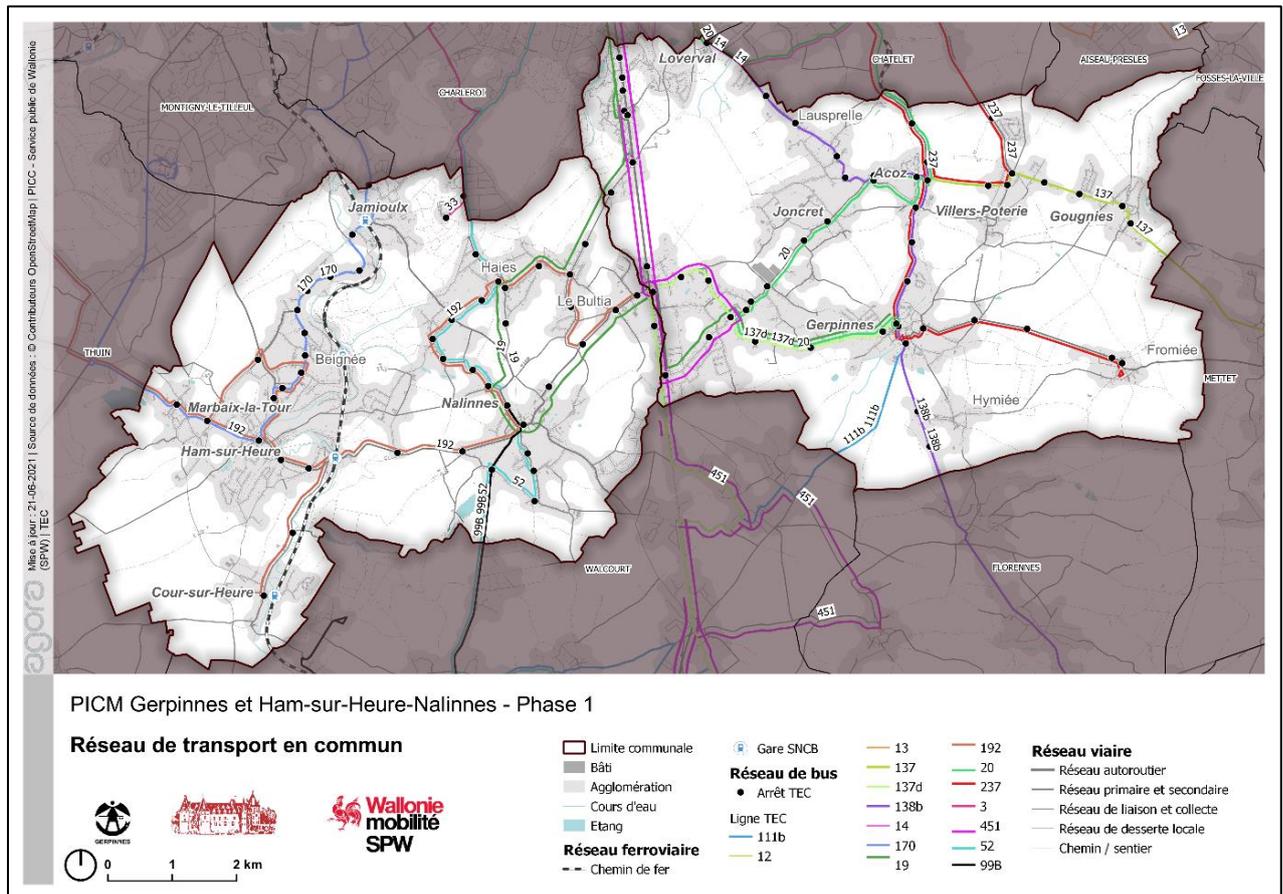


Figure 60 : Réseau de transport en commun des communes de Gerpinnes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes

4.2.4.2 Aires d'influence des arrêts de transport en commun

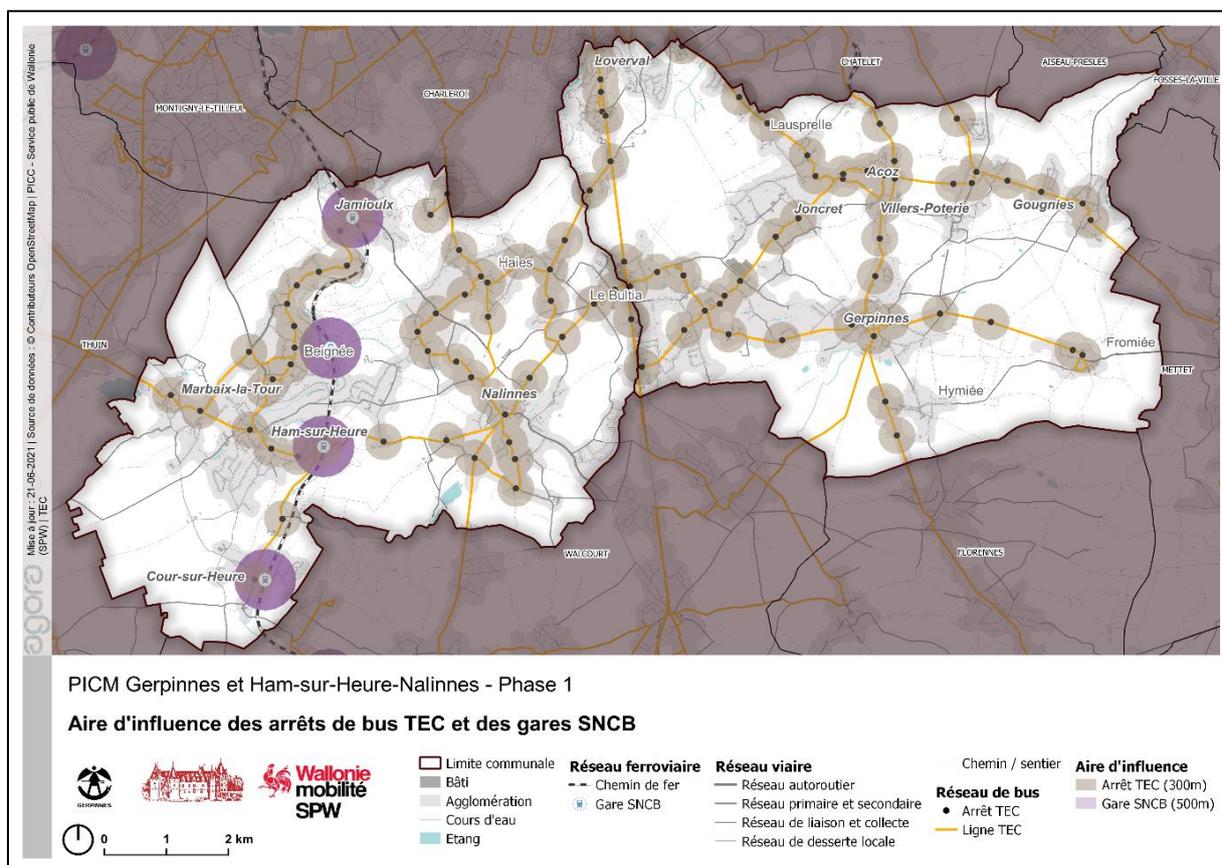


Figure 61 : Aire d'influence des arrêts de bus TEC et des gares SNCB dans les communes de Gerpinnes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes

Les données fournies en la matière par les sociétés TEC permettent de créer une carte de l'accessibilité pédestre des arrêts de bus. Pour cela, une zone de 300 mètres (distance pantoufle) est représentée autour de chaque arrêt de bus TEC ainsi qu'une zone de 500 mètres autour des gares SNCB, correspondant à la distance maximale qu'un usager est normalement prêt à parcourir à pied pour prendre le bus ou le train.

Comme nous pouvons le constater sur la figure 60 ci-dessus, une grande partie des zones d'agglomération des deux entités sont desservies par les arrêts de bus ou des arrêts de train, en particulier les zones de centralité avec la présence d'équipements publics (hôtels de ville, écoles, commerces...).

Néanmoins, cette couverture n'est pas parfaite. En effet, que ce soit à Gerpinnes ou à Ham-sur-Heure-Nalinnes, on remarque qu'il reste encore plusieurs zones d'agglomération non couvertes par la zone d'influence des arrêts de bus TEC ou des gares SNCB.

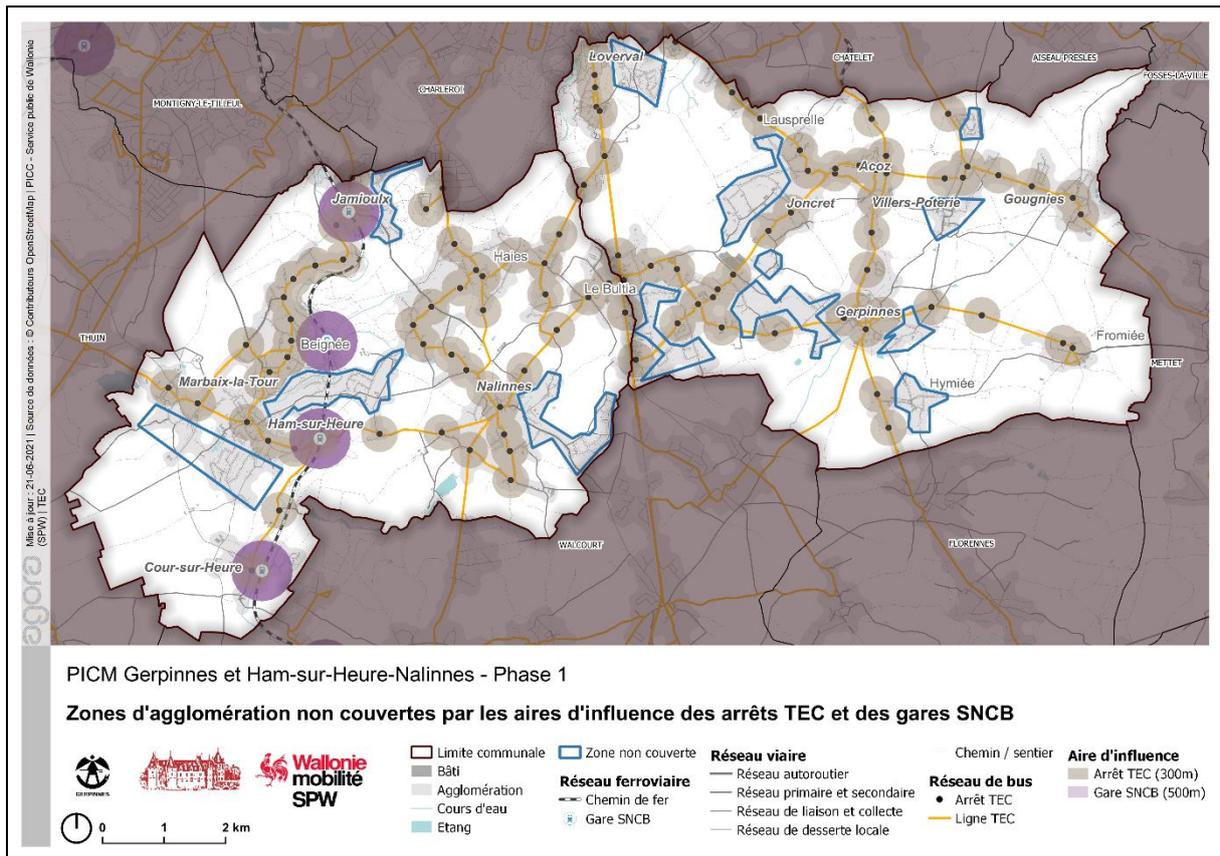


Figure 62 : Zone d'agglomération non couvertes par les aires d'influence des arrêts TEC et des gares SNCB dans les communes de Gerpinnes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes

4.2.4.3 Fréquence de passage des bus TEC

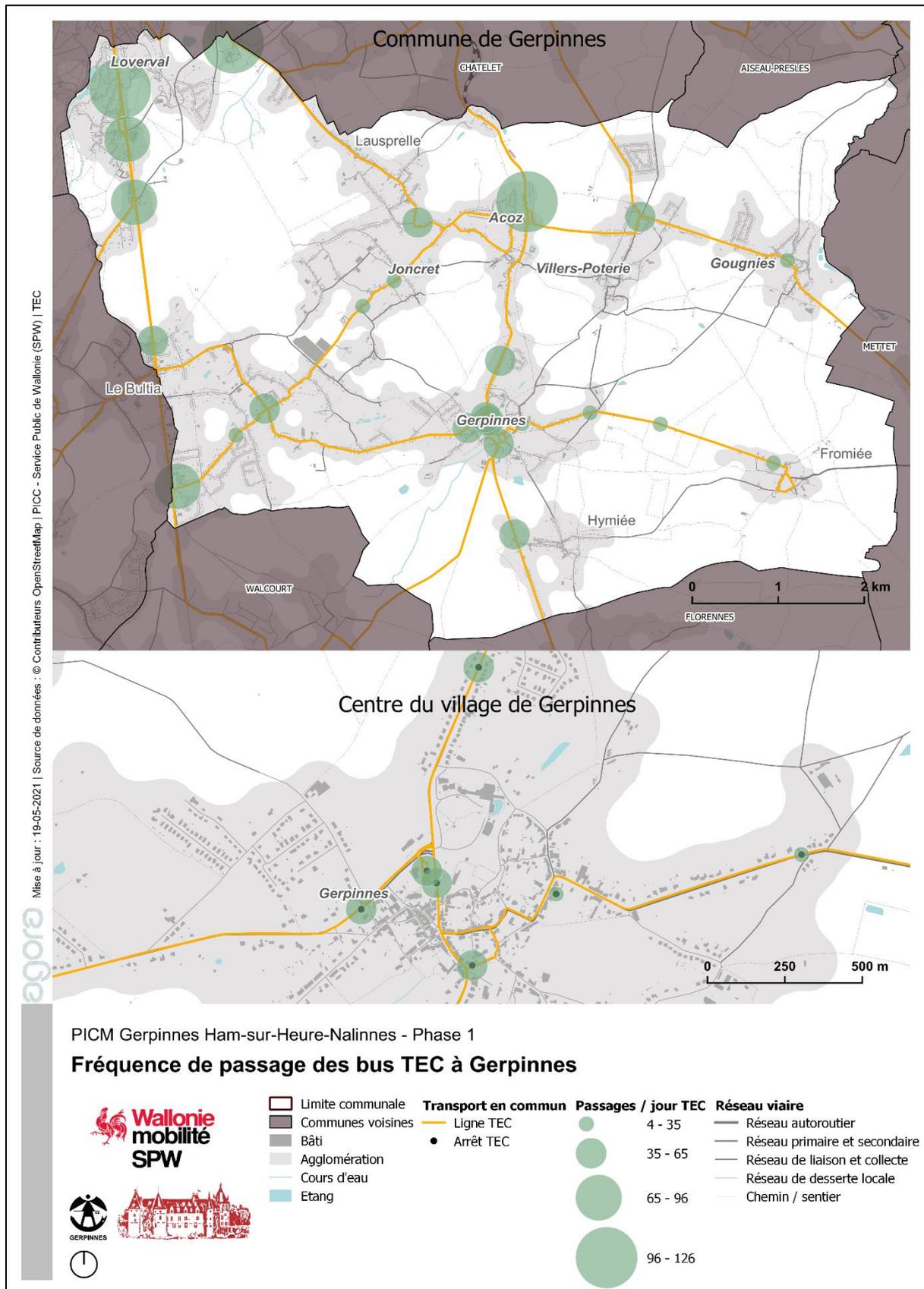


Figure 63 : Fréquence de passage des bus TEC dans la commune de Gerpennes, un jour de la semaine, en période scolaire (Source : TEC Charleroi/TEC Namur-Luxembourg)

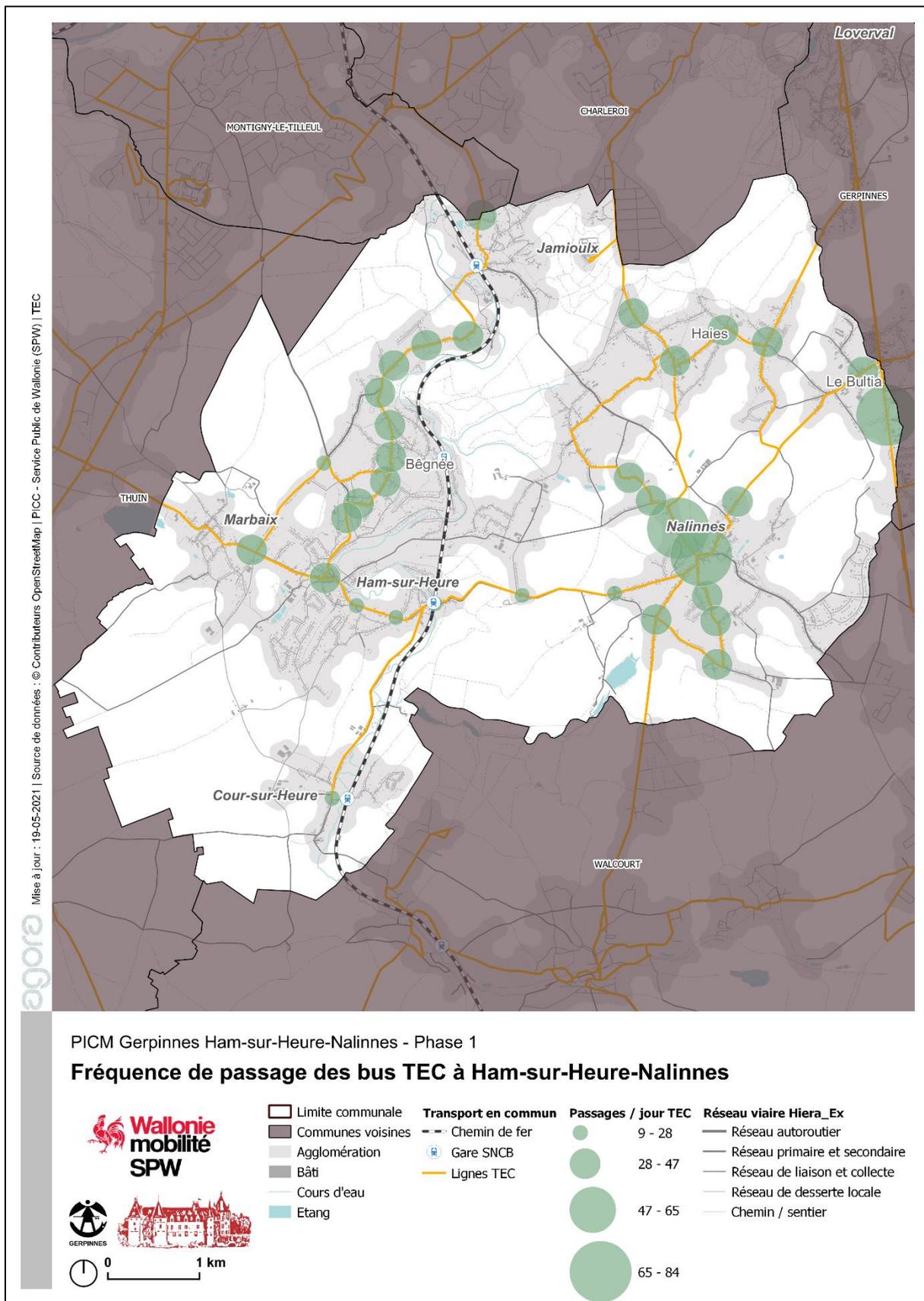


Figure 64 : Fréquence de passage des bus TEC dans la commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes, un jour de la semaine, en période scolaire (Source : TEC Charleroi)

Nous constatons que Cour-sur-Heure est peu desservi en transport en commun. Or, c'est dans ce village que se situe le nouveau service travaux de l'administration communale. Ce dernier reçoit les citoyens pour divers services (achat de sacs poubelle, ...) et occupe une partie du personnel.

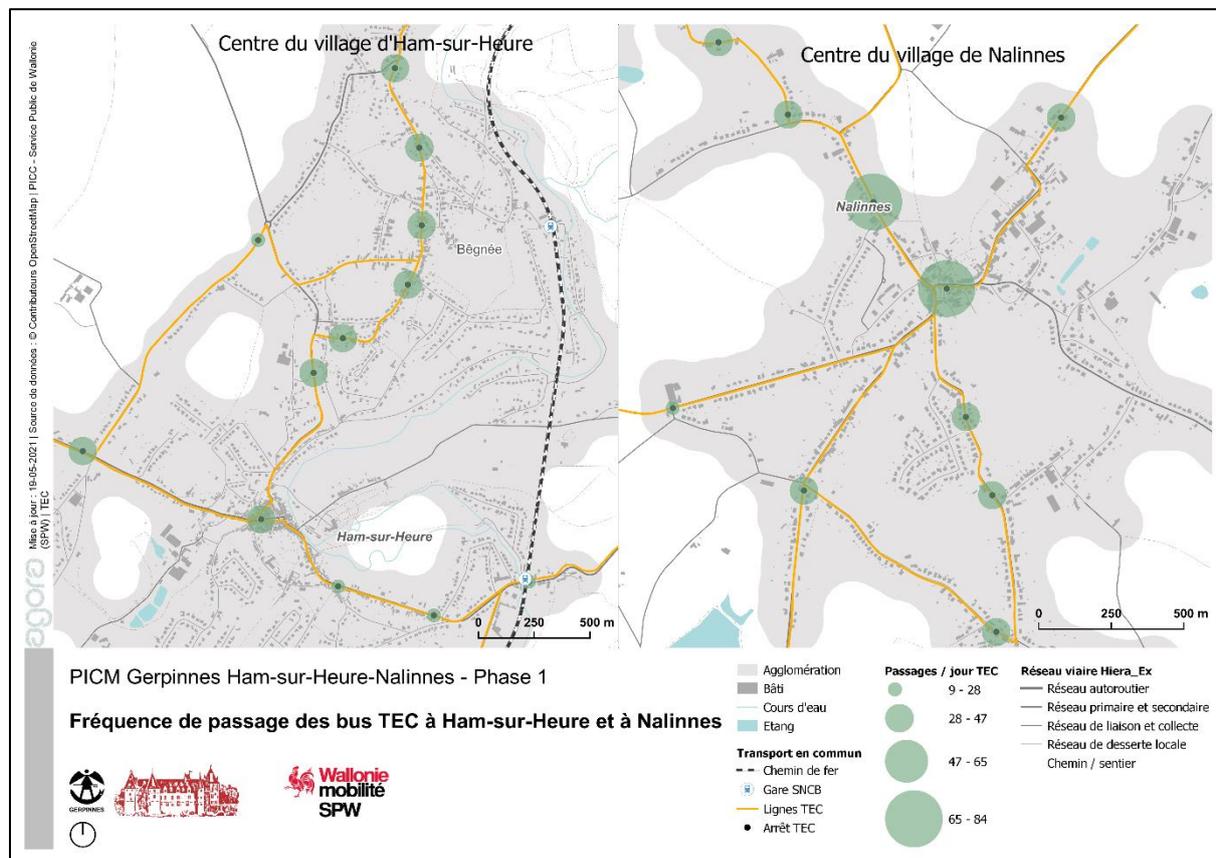


Figure 65 : Fréquence de passage des bus TEC dans les villages d'Ham-sur-Heure et de Nalinnes, un jour de la semaine, en période scolaire (Source : TEC Charleroi)

4.2.4.4 City Pass Charleroi Métropole

Il est à noter que les communes d'Ham-sur-Heure-Nalinnes et de Gerpennes sont couvertes par le réseau du City Pass de Charleroi. Ce dernier permet aux voyageurs de se déplacer en train, en tram, en bus et en métro au sein du réseau établi par Charleroi Métropole.

Les gares et les arrêts TEC de Cour-sur-Heure, d'Ham-sur-Heure, de Beignée et de Jamioux sont reliés à la gare de Charleroi-Sud. Le réseau du City Pass de Charleroi comprend les arrêts TEC de Gerpennes, Nalinnes-Bultia, Nalinnes-Centre, Ma Campagne et Loverval. Ces derniers sont aussi connectés à la gare de Charleroi-Sud.

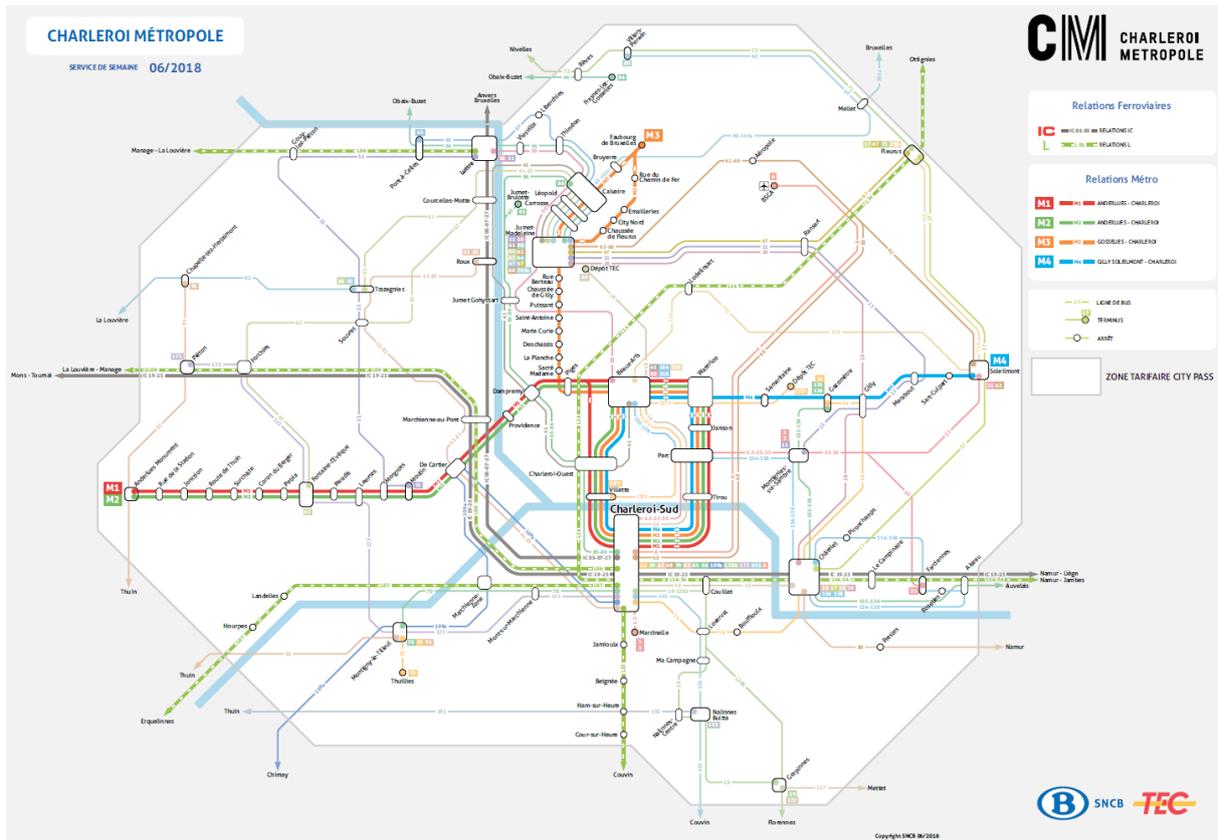


Figure 66 Carte du réseau couvert par le City Pass Charleroi (Source : Belgiantrain - TEC, SNCB)

4.2.6 La demande en transport TEC

4.2.6.1 Fréquentation par titres de transport

Les bus sont empruntés essentiellement par une population scolaire.

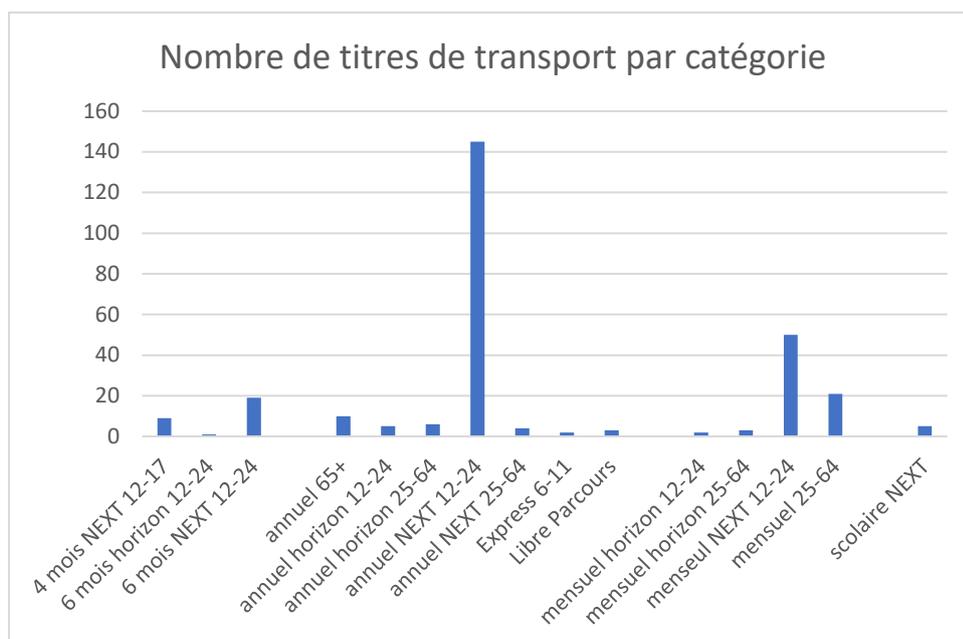


Figure 67 : Source TEC Namur et Charleroi

Par type de titre de transport,

1.1 Il faut souligner la diversité de ces titres de transport. Ils sont classés :

- Par tranche d'âge : 12-17 ans, 18-24 ans, 25-64 ans et les 65+
- Par zone desservie : Next : 1 ou 2 zones, Horizon : tout réseau hors ligne express et Express : tout réseau
- Par durée de validité du titre de transport : multi 4 -6- 8 mois, mensuel et annuel
- Par spécificité : scolaire, libre parcours, express 6-11 ans, ...

1.2 On enregistre une forte majorité d'abonnements annuels pour la tranche 12-24 ans.

L'abonnement annuel pour les 65+ étant gratuit, on ne peut savoir s'il est vraiment utilisé.

Que ça soit un abonnement annuel ou de 1 mois, les 25-64 ans boudent le bus.

Nous n'avons pas reçu les statistiques relatives aux cartes 4, 8 ou 12 trajets.

On en conclut que la majorité des transports est un voyage couvert par un abonnement scolaire de courte distance. Dans cette catégorie, ce sont les voyages NEXT, des 12-24 ans, soit les ados qui vont dans les écoles secondaires situées à proximité vu que cet abonnement est valable sur 1 ou 2 zones.

Au-delà de cette tranche d'âge, les bus sont peu fréquentés. On enregistre 31 abonnés de 25-64 ans toutes catégories confondues.

4.2.6.2 Fréquentation des arrêts TEC

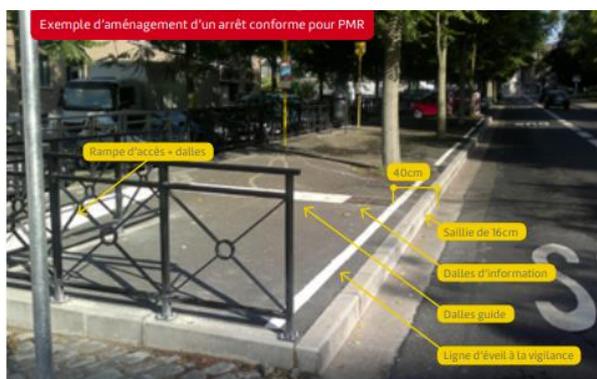
Les données concernant la fréquentation des arrêts TEC ont été obtenues par le TEC Charleroi et par le TEC Namur-Luxembourg.

Les données fournies par les différents pôles du TEC ne correspondent malheureusement pas à la même date. Il s'agit, pour les lignes du bus Namur - Luxembourg (111b, 137, 137d, 138b, 237 et 451) de la journée du mardi 15 janvier 2019 et pour les lignes du TEC Charleroi (19, 20, 52, 170, 192, 12, 13, 14, 3, 99b) de la journée du mardi 9 mars 2021.

Ces deux dates correspondent toutes les deux à des mardis de période scolaire, cependant elles ne correspondent pas au même mois et à la même année. Cette dernière a de l'importance, car depuis mars 2020, nous sommes dans une période de pandémie avec un déferlement de vagues successives. Ces chiffres de 2020 ne sont pas représentatifs d'une situation « normale ».

Nous constatons que la ligne de bus 20 (desservant le village de Joncret) est trop peu fréquentée. Le TEC envisage de supprimer cette ligne et propose de créer une piste cyclable à la place afin de rabattre les usagers en vélo vers la ligne 138b possédant une plus haute fréquence de service.

Les cartes ci-dessous permettent d'identifier les arrêts qui méritent des aménagements type tels que définis dans l'ouvrage Guide Bonnes Pratiques des TEC³



³ [TEC GuideBonnesPratiques Online.pdf \(letec.be\)](#)

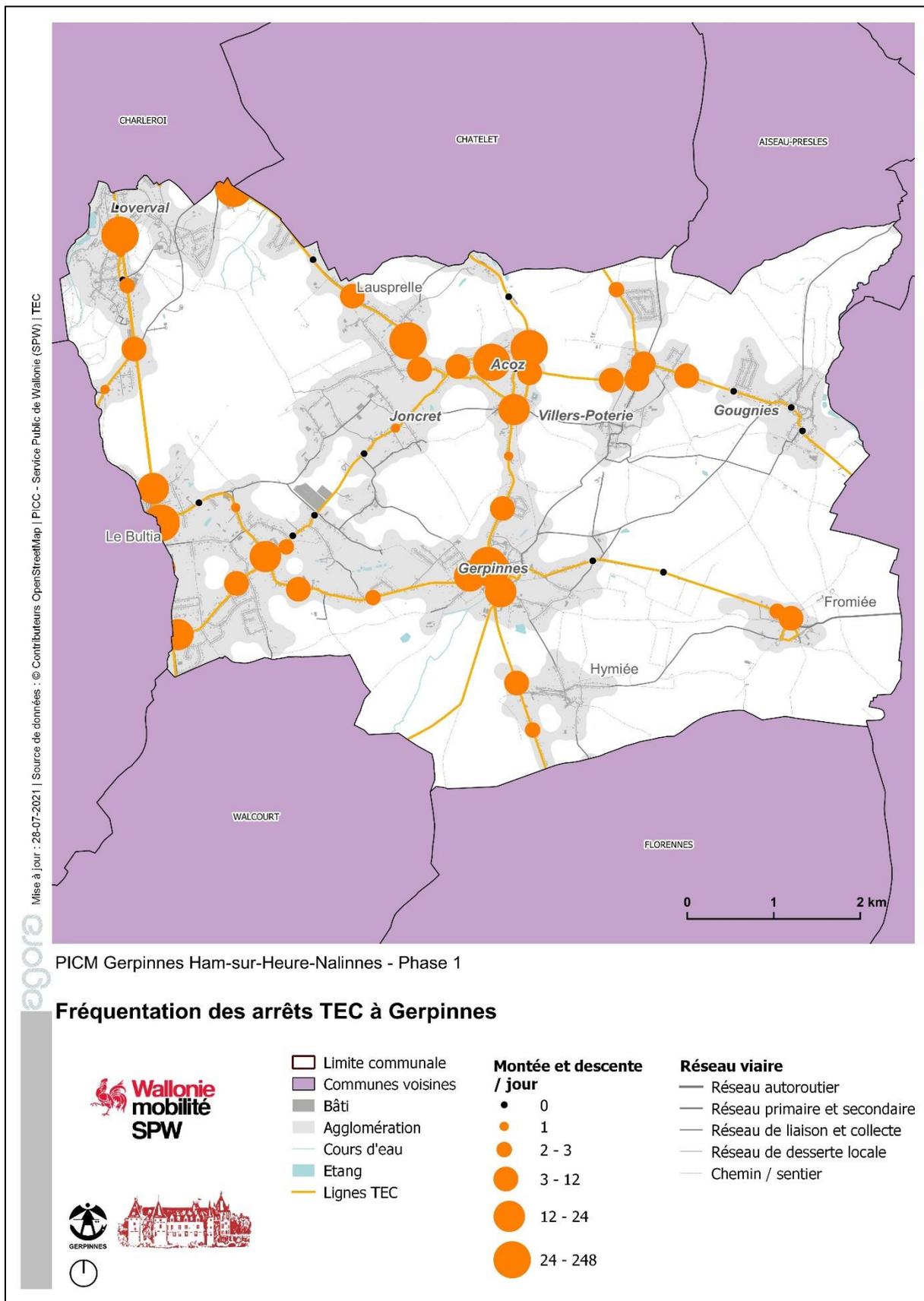


Figure 68 : Fréquentation des arrêts de bus TEC dans la commune de Gerpennes (Source : TEC)

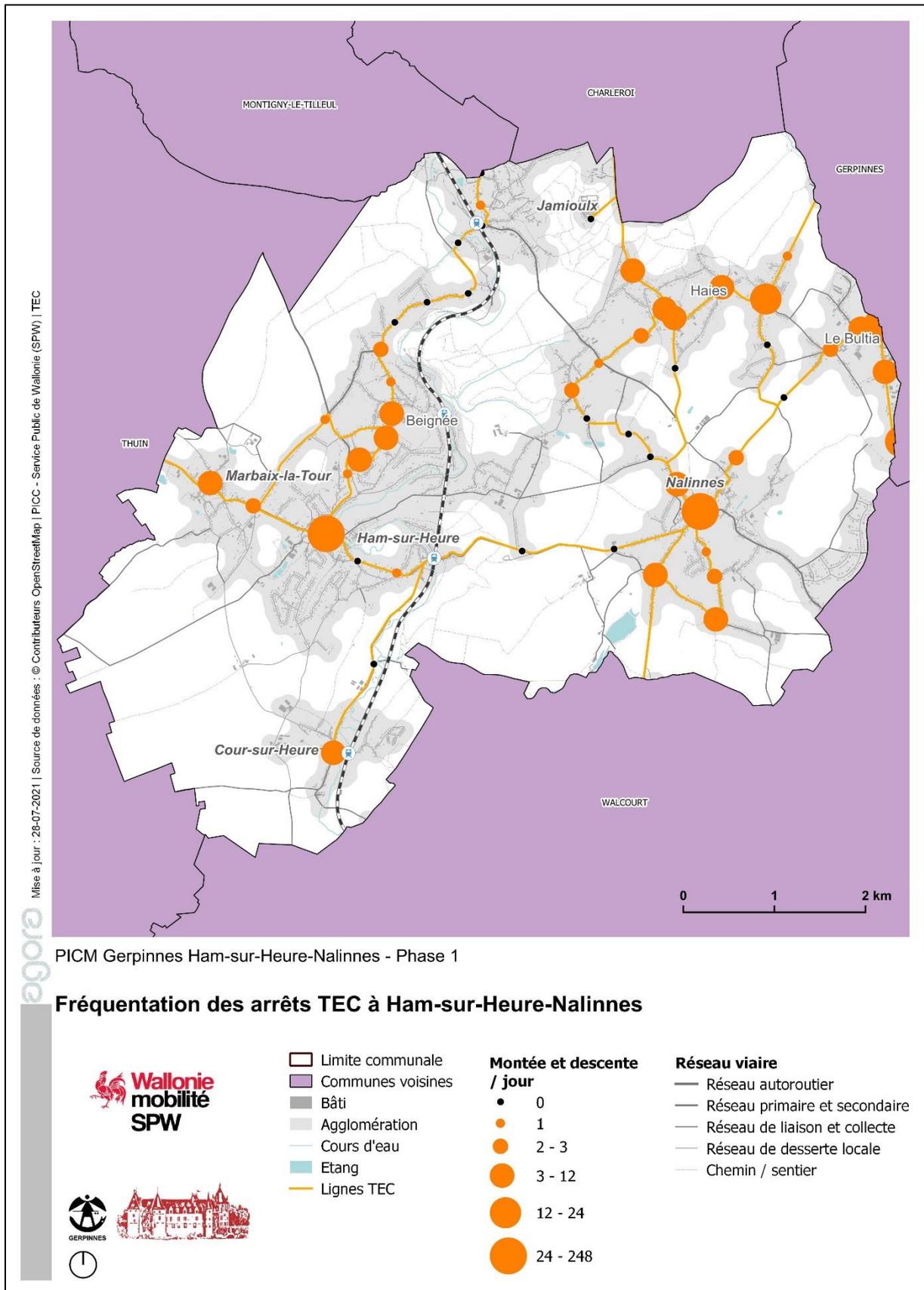


Figure 69 : Fréquentation des arrêts de bus TEC dans la commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes (Source : TEC)

4.3 Problématiques en lien avec les transports en commun identifiées dans le cadre du pré-diagnostic et la participation citoyenne

Une série de problèmes en matière de transport en commun a été relevée dans les pré-diagnostic des communes réalisés par les administrations communales ainsi que dans le cadre de la participation citoyenne. Sur beaucoup de points problématiques, les habitants et les administrations communales de Gerpennes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes se sont retrouvés.

4.3.1 Gerpennes

L'administration communale et les habitants se rejoignent sur le manque de transports en commun de manière général avec :

- Un manque de liaisons TEC inter-villages et vers les communes voisines (tous les villages de Gerpennes, vers Walcourt, vers Ham-sur-Heure-Nalinnes).
- Un manque de lignes transversales (ligne Mettet-Gerpennes).
- Une fréquence insuffisante sur la ligne transversale Loverval-Gerpennes (19).
- Une fréquence insuffisante sur certaines lignes telles que les petites lignes (20), vers Somzée, vers Philippeville, vers Couvin, vers Nalinnes.
- Des craintes de la part des habitants concernant les correspondances entre les lignes TEC et le futur BHNS.

Ils se rejoignent également sur le manque de sécurité et de confort de certains arrêts de bus (manque d'abris, d'espace et d'éclairage). C'est notamment le cas des arrêts de bus localisés sur la Route de Florennes, sur la rue de Châtelet ainsi que des arrêts de bus localisés entre les villages de Villers-Poterie et de Gougnies. Il y a également des problèmes de sécurisation pour accéder aux arrêts de bus avec, dans certains cas, une absence de passages pour piétons et, dans d'autres cas, un problème d'insécurité de passages piétons existants situés à proximité des arrêts. C'est notamment le cas sur la Rue de Châtelet N5-Carrefour du Bertransart. Certaines routes dans lesquelles se trouvent des arrêts de bus n'ont tout simplement pas de trottoirs.



Figure 70 : Arrêt de bus « Hymiée Gare », Gerpennes (Source : Google Maps)

Il y a également la volonté de l'administration communale de modifier un arrêt sur la N573, près du quartier de l'Europe. Il s'agit d'inverser le sens des abris bus afin de les situer en dehors du carrefour. Un habitant a mis en évidence le manque d'un arrêt de bus devant l'école Octave Pirmez (rue de Villers).

Le diagnostic du PCDR a mis en avant que 36% des ménages gerpinois considèrent que la commune est mal équipée en transport en commun, malgré les 10 lignes TEC qui desservent l'entité. Il a été constaté qu'aux heures creuses, les bus TEC roulent souvent à vide.

Enfin, il est conseillé d'envisager un développement de l'offre de transport à la demande avec la complicité de la Centrale de Mobilité de Charleroi Métropole.

4.3.2 Ham-sur-Heure-Nalinnes

L'administration communale et les habitants d'Ham-sur-Heure se rejoignent sur l'absence de transports en commun dans le centre des villages de l'entité en heure creuse et lors de festivités ainsi qu'une inadéquation des correspondances entre les TEC et la SNCB.

Certains habitants proposent d'augmenter la fréquence de certaines lignes de bus spécifiques. Il s'agit de la ligne TEC 170 pour que les habitants de Marbaix, Ham-sur-Heure et Jamioux puissent se rendre plus souvent à Charleroi en passant de 1 bus par heure à 1 bus toutes les 30 minutes. Il s'agit également de la ligne TEC 192 qui traverse plusieurs villages de l'entité et qui permet notamment de relier le centre du village d'Ham-sur-Heure à la gare d'Ham-sur-Heure et au village de Nalinnes. Cependant, le futur de cette ligne 192 dépend de l'Autorité Organisatrice du Transport (AOT) qui l'analysera lors d'études programmées en 2022/2023. La Commune a également la volonté d'améliorer les liaisons entre le réseau de bus actuel et le futur BHNS avec une liaison du rond-point Ma Campagne à Loverval vers le Bultia à Nalinnes.

Pour ce qui est des arrêts de bus, la Commune a la volonté d'ajouter un arrêt supplémentaire à Cour-sur-Heure afin de rendre accessible en transport en commun le quartier d'habitations sociales et le service travaux. Une habitante relève un manque d'abris bus sur les arrêts entre le village d'Ham-sur-Heure et Charleroi ainsi qu'un problème au niveau de l'information sur la façon de prendre un ticket de bus avec peu de lieux pour s'en procurer.

Au niveau du transport ferroviaire, certains habitants déplorent la faible fréquence des trains dans les petites gares (arrêts) de la commune (Jamioulx, Cours-sur-Heure et Beignée).

Plusieurs passages à niveau sont à sécuriser :

- Dans la rue Point d'Arrêt, dans le village d'Ham-sur-Heure (Hameau de Beignée), il y a une absence de barrière à proximité de la gare de Beignée.
- Il a été mis en évidence, dans le cadre de la participation citoyenne, un problème au niveau de la boucle de détection du passage à niveau de la rue du Chemin d'Hameau à proximité de la gare d'Ham-sur-Heure qui reste fermé lorsque le train est arrêté en gare en direction de Jamioulx.
- Dans la rue du Laury, dans le village Jamioulx, il y a également une absence de barrière dans un seul sens.



Figure 71 : Passage à niveau, rue du Laury, Jamioulx (Source : Google Maps)

Enfin, la Commune a la volonté de promouvoir la participation communale de 30% sur l'abonnement annuel du transport en commun pour les étudiants – info accessible sur le site internet communal.

4.4 Qualité des arrêts de bus TEC (Accessibilité PMR)

Dans le cadre de ce diagnostic, une petite analyse de la sécurité, du confort et de l'accessibilité de certains arrêts de bus est réalisée. Evidemment, elle ne concerne pas chaque arrêt de bus (chaque commune possède une cinquantaine d'arrêts de bus) mais elle prend en compte plusieurs arrêts considérés par le bureau d'études comme étant pertinents.

4.4.1 Gerpennes

En zone d'agglomération, de nombreux arrêts de bus n'ont pas un revêtement en dur qui soit accessible pour les PMR et confortable pour l'ensemble des usagers. Plusieurs d'entre eux ne possèdent pas un passage piéton à proximité. En voici quelques exemples.



Figure 72 : Gerpennes gare, rue Napoléon Anrys, Gerpennes (Source : Google Maps)



Figure 73 : Figure 74 : Joncret, rue Jean-Joseph Piret, Gerpennes (Source : Google Maps)



Figure 75 : Gerpennes Rue A. Mingot (Source : Agora)



Figure 76 : Acoz Rue de Moncheret (Source : Google Maps)

Hors agglomération, sur les chaussées entre villages, le problème est principalement l'accessibilité avec bien souvent une absence de trottoirs pour accéder aux arrêts de bus ainsi que de l'absence de traversées piétonnes.



Figure 77 : Gerpinnes Lormaleau, rue Albert Bodson
(Source: Agora)



Figure 78 : Villers-Poterie rue de Châtelet (Source : Google Maps)

D'autres, réaménagés récemment, ont un revêtement stable et semblent mieux correspondre à la demande de confort et d'accessibilité même s'il n'y a pas toujours d'abris ou de passage piétons à proximité directe.



Figure 79 : Gerpinnes Gendarmerie, rue du Parc Saint-Adrien, Gerpinnes (Source : Agora)



Figure 80 : Gerpinnes Eglise des Flaches, rue André Paganetti (Source : Agora)

Notons l'absence d'arrêt de bus devant l'école de Lausprelle. Le TEC évoque la possibilité de déplacer l'arrêt de « Lausprelle Centre » afin d'y aménager un arrêt devant l'école de Lausprelle. Ce dernier se situe à 300 mètres de l'école, il se situe à proximité de l'arrêt suivant « Lausprelle Village » et est desservi par la ligne 138B.

Un certain nombre d'arrêts de bus sont équipés d'un abri, mais ils sont loin d'être une majorité. Il est à noter que les communes achètent les abris et deviennent propriétaires de ceux-ci.

Ces abris sont subventionnés par les TEC.

4.4.2 Ham-sur-Heure-Nalines

Les remarques faites pour les arrêts de bus dans la commune d'Ham-sur-Heure-Nalines sont très similaires à celles faites pour la commune de Gerpinnes.

En effet, comme à Gerpinnes, la grande majorité des arrêts de bus ont des problèmes d'accessibilité (trottoir pas en dur et manque de passage piéton à proximité) ainsi que de confort pour les usagers. En voici quelques exemples.



Figure 81 : Ham-sur-Heure Rue de Thuillies (Source : Google Maps)



Figure 82 : Ham-sur-Heure Claque-Dents, Chemin d'Hameau, Ham-sur-Heure (Source : Agora)



Figure 83 : Nalines Rue de Châtelet (Source : Agora)



Figure 84 : Nalines Fontenelle (Source : Agora)

D'autres, ont un revêtement plus stable mais ne répondent pas aux critères de conformité requis aux normes PMR.



Figure 85 : Nalannes Housseroule (Source : Agora)



Figure 86 : Nalannes Place du Centre (Source : Agora)

4.5 Le BHNS sur la N5, la solution ?

Les TEC proposent de développer un bus à haut de niveau de service pour desservir le sud de Charleroi le long de la N53 et N5, en aménageant la voirie structurante en boulevard urbain en approche de l'agglomération de Charleroi.

Gerpennes et Ham-sur-Heure-Nalannes sont concernées par le projet N5 pour lequel il est prévu un bus toutes les 10 minutes et de nombreuses places de parking jalonnant tout le long de l'itinéraire avec un P+R (Park and Ride – ou parking de dissuasion) au terminus momentané au chemin de la Ferrée.

Ce projet est fort prometteur car il rabattra cyclistes et automobilistes à des arrêts aménagés pour monter dans le bus qui les mènera jusqu'au cœur de Charleroi (pole d'emplois mais aussi gare multimodale), libérera la circulation sur l'axe routier et augmentera la vitesse commerciale du charrois poids lourds à l'approche de la ville.

La carte proposée sur le site des TEC démontre bien les enjeux de l'itinéraire au vu du nombre d'implantations attractives telles que commerces, centre sportif, centre de délasserment, écoles, ... les arrêts sont prévus en fonction de ces implantations.

Toutefois, la première phase du périmètre du BHNS établie par la Région Wallonne va jusqu'au giratoire « Ma Campagne » au sud de Loverval avec une piste cyclable jusqu'au giratoire du Bultia. Les 2 communes souhaitent que cette ligne soit prolongée au-delà du Bultia, au plus vite, pour desservir les 2 territoires de manière plus inclusive.



Figure 87 : carte issue du site bhnscharleroi.be

Le projet a été mis à l'enquête publique du 22 mai au 22 juin 2021.

La phase 2 du présent PiCM développera les enjeux de ce projet pour les 2 communes.

5 SERVICES DE MOBILITÉ

5.1 Covoiturage

Sur le territoire de la commune de Gerpennes, il y a 5 emplacements réservés pour le covoiturage sur la place de la Liberté. La Commune de Gerpennes a la volonté de créer un parking de covoiturage sur le parking de la balle pelote à Acoz.

La commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes, quant à elle, possède un parking de co-voiturage à la gare de Ham-s-Heure et a la volonté de créer des parkings de covoiturage à Ham-sur-Heure et Jamioux.



Figure 88 : Extrait carte publiée sur le site Mobilité Wallonie - co-voiturage

La création de parkings de covoiturage constitue un élément essentiel dans la poursuite des objectifs du gouvernement wallon d'augmenter le taux de covoiturage à l'horizon 2030. La phase 3 du PCM devra permettre d'identifier les terrains pouvant abriter des parkings de covoiturage accessibles aux différents modes de transport et potentiellement d'estimer la demande en la matière.

En Wallonie, une série de communes sont membres de « Carpool Plaza ». Il s'agit d'un site internet qui vise à développer le covoiturage dans les communes et la Région. Les communes

membres en font juste la promotion sur leur propre site internet. Les communes de Gerpennes et Ham-sur-Heure ne sont pas adhérentes.

Pour ce qui est de la pratique du covoiturage dans les communes de Gerpennes et d'Ham-sur-Heure, les administrations communales pensent qu'elle est assez peu développée.

Autopartage

5.1.1 Autopartage « station fixe ».

Cambio, le service d'autopartage de ce type le plus populaire en Belgique, ne possède aucune station à Gerpennes et à Ham-sur-Heure-Nalinnes. Les stations Cambio les plus proches sont situées à Charleroi. La demande est probablement insuffisante pour justifier ce type de service dans les deux communes pour le moment ; il faut prendre en compte le fait que les communes devront couvrir les périodes non louées des véhicules mis à disposition.

La commune de Gerpennes possède actuellement une voiture publicitaire qui est mise à disposition des associations pour leurs déplacements le week-end.

5.1.2 Autopartage entre particuliers

Cette formule permet aux propriétaires de rentabiliser leur voiture, et aux locataires de disposer de voitures quand ils en ont besoin. Il y a plusieurs entreprises qui proposent ce service en Wallonie. Les modalités varient en fonction de l'entreprise. Par exemple **CozyCar** est un système d'autopartage entre voisins ou proches et impose un prix d'utilisation au km. **Drivy** repose également sur le partage de véhicules entre particuliers. Au prix total de la location, s'ajoute un prix par km, défini auparavant par le propriétaire.

Restant dans le même concept, **Avira** est une déclinaison de **CozyCar** pour le transport de personnes à mobilité réduite. Le but d'Avira consiste à partager des voitures adaptées PMR pour les rendre accessibles au plus grand nombre.

La commune de Gerpennes a tenté de faire la promotion du système d'autopartage **CozyCar** de véhicules entre particuliers avec de la publicité au travers d'un article ainsi qu'une réunion publique. Cependant, cette tentative fut un échec car il s'est avéré qu'il y avait plus d'utilisateurs potentiels que de personnes prêtes à mettre leur véhicule à disposition.

5.1.3 Autostop de proximité

Des systèmes d'autostop de proximité tels que « **VAP** » n'existe pas dans les communes de Gerpennes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes. – www.mondequibouge.be

5.1.4 Plateforme de coordination entre communes pour trouver des solutions aux problèmes de mobilité.

La commune de Gerpennes adhère à l'ASBL **MobilESEM**. Il s'agit d'une plateforme de coordination entre d'abord 16 communes de l'Entre-Sambre-Et-Meuse pour trouver des solutions aux problèmes de mobilité, dans ces territoires ruraux où les transports en commun ne répondent pas toujours aux besoins de leurs citoyens. Plusieurs mesures ont été mises en

place à Gerpinnes en partenariat avec l'ASBL telles qu'un pédibus à l'école d'Acoz ou encore la réalisation d'une étude pour cibler la demande de mobilité des seniors.

Cette centrale de mobilité s'est vu attribuer la coordination des transports pour l'ensemble du territoire de Charleroi Métropole regroupant 29 communes

5.2 Pôle multimodal

Dans la commune de Gerpinnes, il y a la volonté de créer, à court terme, un pôle multimodal à Acoz au niveau de l'arrêt de bus de l'ancienne gare, qui se trouve à proximité du RAVeL, en y installant, dès que possible, un parking à vélos couvert et sécurisé. Le TEC peut subsidier ce type d'équipement via une demande à l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW).

A court terme, la commune de Gerpinnes souhaite également la création d'un pôle multimodal dans le centre de Gerpinnes.

A long terme, cette dernière envisage la mise en place de pôles multimodaux au Bultia et à Bertransart. Ceux-ci pourront être communs avec Ham-sur-Heure-Nalines.

Dans la commune d'Ham-sur-Heure-Nalines, les pôles multimodaux sont au niveau des différents arrêts ferroviaires de la commune (Ham-sur-Heure, Beignée, Jamioulx, Cour-sur-Heure) dans lesquelles se trouvent déjà actuellement des parkings vélos.

Les deux communes ont également la volonté d'accompagner au mieux le projet du BHNS (en projet). Si la proposition de prolongement se concrétise jusqu'à Bertransart, les communes souhaiteraient développer des pôles multimodaux au niveau du rond-point du Bultia ainsi qu'au carrefour de Bertransart (qui devrait bientôt être doté d'un rond-point aménagé par le SPW).

5.3 Conclusion

Tableau 14 : Atouts et faiblesses des services de mobilité dans les communes de Gerpinnes et d'Ham-sur-Heure-Nalines

	Atouts	Faiblesses
Gerpinnes	<ul style="list-style-type: none"> + Présence d'emplacements réservés pour le covoiturage. + Fort potentiel pour le développement d'un pôle multimodal dans le village d'Acoz. 	<ul style="list-style-type: none"> - Inexistence pour le moment d'un pôle multimodal.
Ham-sur-Heure-Nalines	<ul style="list-style-type: none"> + Présence de pôles multimodaux au niveau des différentes gares de la commune. 	<ul style="list-style-type: none"> -

+ Présence d'un parking de co-voiturage à la gare de Ham-sur-Heure.

6 LA MOBILITÉ SCOLAIRE.

6.1 Listes des établissements scolaires.

6.1.1 Ham-sur-Heure-Nalines.

Tableau 15 : Listes des établissements scolaires dans la commune d'Ham-sur-Heure-Nalines

Nom	Adresse	Code postal	Lieu	Type d'établissement	Places
Ecole Communale de Marbaix-la-Tour	Rue Gendebien 6b	5190	Marbaix-la-Tour	Maternelle et primaire	89
Ecole Communale Maternelle d'Ham-sur-Heure	Rue Abel Dubray 16	5190	Ham-sur-Heure Centre	Primaire	64
Ecole Communale d'Ham-sur-Heure	Rue Saint-Roch 17	5190	Ham-sur-Heure Centre	Maternelle	27
Ecole Communale de Beignée	Rue de Jamioux 29	5190	Ham-sur-Heure Beignée	Maternelle et primaire	91
Ecole Communale de Cour-sur-Heure	Rue St-Jean 21	5190	Cour-sur-Heure	Maternelle et primaire	51
Ecole Communale de Nalines-Centre	Rue des Couturelles 1	5190	Nalines Centre	Maternelle et primaire	155
Ecole Communale de Nalines-Haies	Place des Haies 1	5190	Nalines Haies	Maternelle et primaire	133
Ecole Communale de Nalines-Bultia	Rue des Ecoles 40	5190	Nalines Bultia	Maternelle et primaire	58
Ecole Communale de Jamioux	Rue Willy Brogneaux 8	5190	Jamioux	Maternelle et primaire	204
Ecole Libre Saint-Louis	Rue de l'Eglise 6	5190	Ham-sur-Heure Beignée	Primaire	217
Ecole Primaire Spécialisée	Rue des Boutis 62	5190	Nalines Bultia	Primaire spécialisé	130
Institut d'Enseignement Secondaire Spécial	Rue du Sanatorium 74	5190	Jamioux	Institut d'enseignement secondaire spécial	128

Les Tchots des Couturelles	Rue des Couturelles 8	5190	Nalannes Centre	Crèche	22
-------------------------------	--------------------------	------	--------------------	--------	----

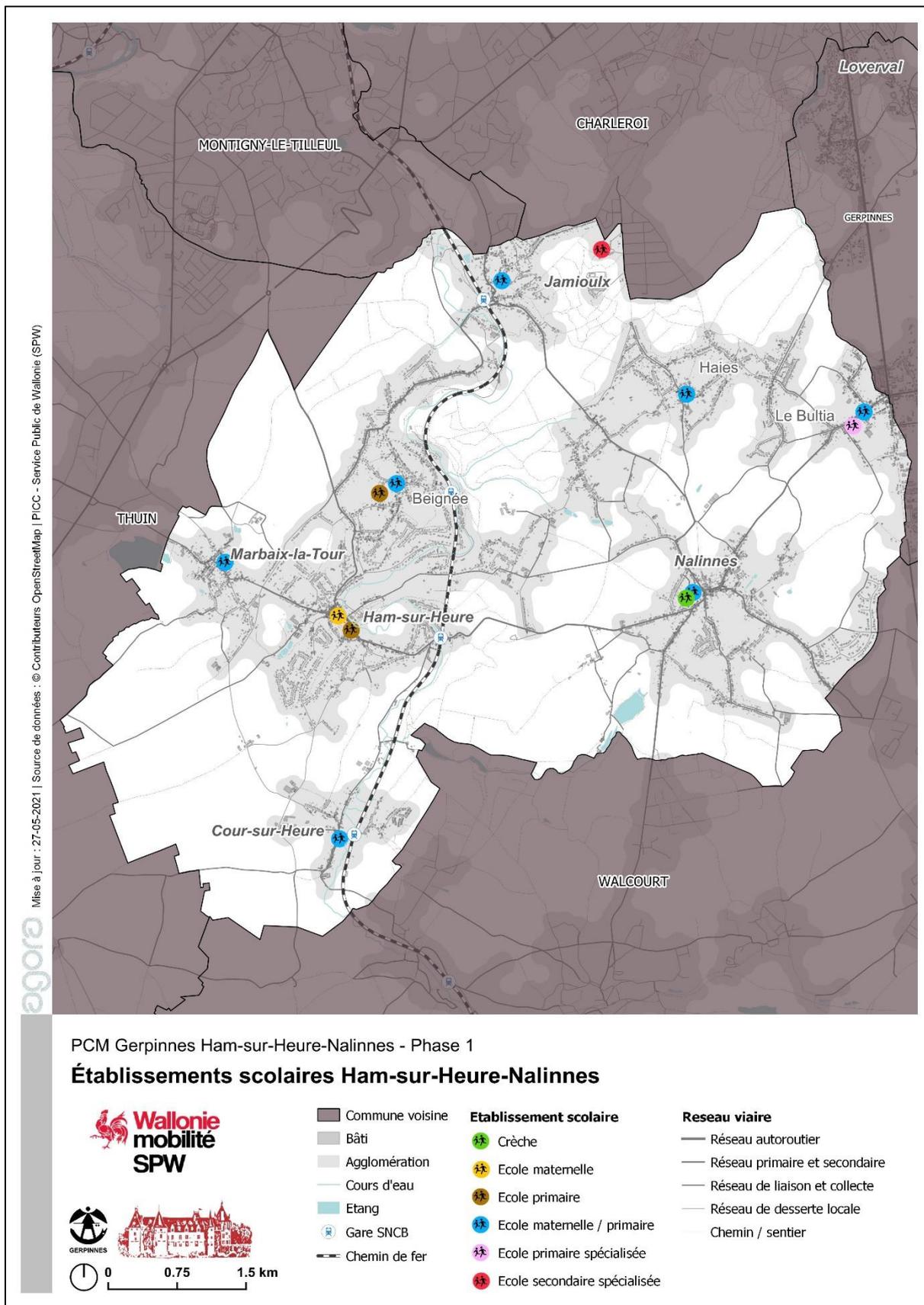


Figure 89 : Localisation des établissements scolaires dans la commune d'Ham-sur-Heure-Nalines

6.1.2 Gerpinnes.

Tableau 16 : Listes des établissements scolaires dans la commune de Gerpinnes

Nom	Adresse	Code postal	Lieu	Type d'établissement	Places
Collège Saint-Augustin - Fondamental libre	Avenue Astrid, 13	6280	Gerpinnes	Maternelle et primaire	521
Collège Saint-Augustin - Secondaire libre	Avenue Astrid, 13	6280	Gerpinnes	Secondaire	1032
Institut Notre-Dame de Loverval - Fondamental libre	Allée Saint Hubert, 5	6280	Loverval	Maternelle et primaire	763
Institut Notre-Dame de Loverval - Secondaire libre	Chaussée de Philippeville, 35	6280	Loverval	Secondaire	849
Ecole fondamentale libre mixte d'Acoz	Rue des Ecoles, 10	6280	Acoz	Maternelle et primaire	227
Ecole fondamentale de la communauté française - Fondamental autonome	Rue de Bertransart, 6	6280	Gerpinnes	Maternelle et primaire	228
Ecole fondamentale communale Henri Deglume - Fondamental officiel	Rue André Paganetti, 2	6280	Gerpinnes	Maternelle et primaire	199
Ecole fondamentale communale Octave Pirmez - Fondamental officiel	Rue de Villers, 81	6280	Lausprelle	Maternelle et primaire	218
Ecole fondamentale communale "Les Cariotfs" - Fondamental officiel	Implantation de Gougnes - Place de Gougnes, 2	6280	Gougnes	Maternelle et primaire	99
	Implantation d'Hymiée - Place d'Hymiée, 5	6280	Hymiée	Maternelle et primaire	101
Haute école Louvain en Hainaut - Enseignement supérieur	Place Maurice Brasseur, 6	6280	Loverval	Enseignement supérieur	220
Crèche Notre-Dame de Loverval	Rue de la Brasserie, 10	6280	Loverval	Crèche	42
Les gamins d'Aujète	Rue Alfred Thiébaud, 36	6280	Gerpinnes	Crèche	21

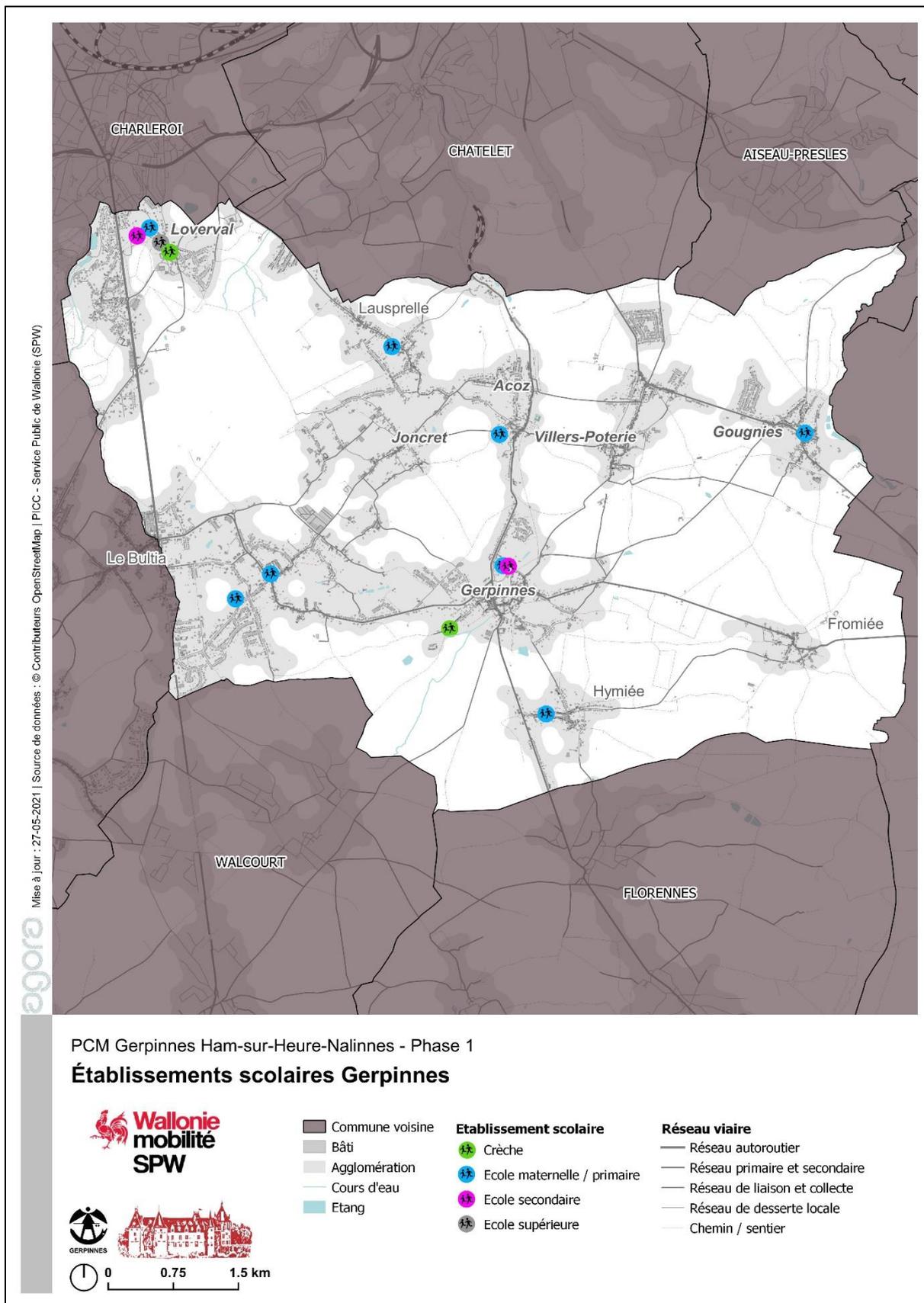


Figure 90 : Localisation des établissements scolaires dans la commune de Gerpennes

6.2 Aménagements existants

6.2.1 Gerpennes

La commune a mis en place un certain nombre d'aménagements visant à sécuriser les abords des écoles. On constate :

- L'ensemble des écoles sont situées au sein de zones 30.



Figure 91 : Rue André Paganetti, Gerpennes (Source : Google Maps)



Figure 92 : Rue des Ecoles, Acoz (Source : Google Maps)

- La présence, à proximité de certaines écoles, de panneaux spécifiques indiquant aux conducteurs de véhicules automobiles, qu'ils sont à proximité d'une école, et qu'ils doivent donc ralentir.



Figure 93 : Rue des Flaches, Gerpennes (Source : Agora)



Figure 94 : Place d'Hymiée, Gerpennes (Source : Google Maps)

- La présence d'une zone partagée autour de l'école communale de Gougnyes.



Figure 95 : Place de Gougnyes, Gougnyes (Source : Google Maps)

- La présence importante de casse-vitesses. En effet sur les 13 établissements scolaires de l'entité (crèches incluses), seuls trois n'ont pas de casse-vitesses à proximité. Il s'agit de l'école communale d'Hymiéé, de la crèche « Les gamins d'Aujète » à Gerpennes ainsi que l'école communale de Gougnyes (mais cette dernière n'en a pas besoin car elle est entourée par une zone partagée).



Figure 96 : Allée Saint-Hubert, Loverval (Source : Google Maps)



Figure 97 : Rue de Villers, Acoz (Source : Google Maps)

- La présence de poteaux le long de trottoirs autour de plusieurs écoles afin d'éviter un stationnement sauvage sur ceux-ci (et donc éviter une mise en danger des enfants qui se rendent ou sortent de l'école à pied).



Figure 98 : Rue des Ecoles, Acoz (Source : Google Maps)



Figure 99 : Place Maurice Brasseur, Loverval (Source : Google Maps)

6.2.2 Ham-sur-Heure-Nalinnes

La Commune a mis en place un certain nombre d'aménagements visant à sécuriser les abords des écoles. On constate :

- Que toutes les écoles et crèches de l'entité sont localisées dans une zone 30.



Figure 100 : Rue de la station, Cour-sur-Heure (Source : Google Maps)



Figure 101 : Rue Abel Dubray, Ham-sur-Heure (Source : Google Maps)

- La présence, à proximité de certaines écoles, de panneaux spécifiques indiquant aux conducteurs de véhicules automobiles, qu'ils sont à proximité d'une école, et qu'ils doivent donc ralentir.



Figure 102 : Rue Gendebien, Marbaix (Source : Google Maps)



Figure 103 : Rue d'Acoz, Nalinnes (Source : Agora)

- La présence de pictogrammes au sol, à proximité d'une majorité d'écoles, indiquant aux conducteurs de véhicules automobiles qu'ils doivent donc ralentir.



Figure 104 : Rue Saint-Jean, Cour-sur-Heure (Source : Google Maps)



Figure 105 : Rue Gendebien, Marbaix (Source : Google Maps)

- La présence de casse-vitesses à proximité 5 établissements scolaires sur 13 (crèche inclus).



Figure 106 : Place des Haies, Nalinnes (Source : Google Maps)



Figure 107 : Rue des Boutis, Nalinnes (Source : Agora)

- La présence de poteaux le long de trottoirs autours de plusieurs écoles afin d'éviter un stationnement sauvage sur ceux-ci (et donc éviter une mise en danger des enfants qui se rendent ou sortent de l'école à pied).



Figure 108 : Rue de l'Eglise, Ham-sur-Heure (Source : Google Maps)



Figure 109 : Rue des Couturelles, Nalinnes (Source : Agora)

6.3 Dysfonctionnements observés

Les principaux dysfonctionnements dans les communes de Gerpinnes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes obtenus par le pré-diagnostic et la participation citoyenne sont :

- Embouteillages et problèmes de circulation aux abords des écoles pendant les heures d'arrivée et de sortie ;
- Parkings aux abords des écoles mal gérés (si présents), stationnement sauvage encombrant les cheminements piétons et peu de rotation de stationnement ;
- Insécurité pour les piétons et pour les personnes à mobilité réduite (PMR).
- Manque d'aménagements cyclables.

6.3.1 Gerpinnes

A Gerpinnes, la Commune voudrait, de manière générale, sécuriser les pôles scolaires (éclairage, marquage...), leurs abords et accès ainsi que résoudre le problème de manque de places de stationnement (qui est vraiment important dans la plupart des écoles de l'entité) avec une réflexion globale pour chaque école (zone dépose-minute, steward ou feux aux passages pour piétons...). Il est à noter que des stewards sont présents au niveau des écoles (collège Saint-Augustin, école de Lausprelle, école des Flaches, ...)

En particulier, la sécurisation entrée et sortie de l'école Notre-Dame de la Providence à Acoz, dans la rue des Ecoles, en la mettant en sens unique à partir de la rue St Martin comme cela a été fait lors de la marche St Roch/St Frégo. En effet, il ressort de la participation citoyenne que cette rue est insécurisante pour les piétons aux abords de l'école.

Mais également, la sécurisation des alentours de l'école d'Hymiée. En effet, l'école d'Hymiée est la seule école de l'entité (crèche non incluse) qui n'a pas d'aménagements spécifiques pour faire ralentir les véhicules automobiles (casse-vitesses ou zone de rencontre).

Mais aussi, la sécurisation des alentours de l'école de Lausprelle dont plusieurs problématiques ont été identifiées :

- Problématiques liées aux trottoirs :
 - Les trottoirs font défaut entre la place de Lausprelle et l'école (Rue de Villers).
 - Aucun trottoir n'est valable du bon côté de la route, ce qui oblige parents et enfants à devoir traverser.
 - Les autres trottoirs sont sales, abîmés et ne sont pas très engageants.
 - Quant aux trottoirs entre l'école et l'IMTR, ils sont pris d'assaut matin et soir par les voitures en stationnement, qui empiètent sur l'espace piéton.
 - Sans oublier, le trottoir de la rue des Hauts Droits qui est problématique à plusieurs endroits pour accéder à l'école en tant que piéton.
 - Les voitures montent régulièrement sur les trottoirs pour faciliter leur croisement.
- Incohérence de la localisation du parking à vélo (localisé dans la Rue du Villers alors que les cyclistes sont plus en sécurité dans la Rue des Hauts Droits et les risques de vols sont plus grands dans la Rue du Villers).
- Aucun arrêt de bus devant l'école.
- Manque de signalétique propre à l'école.

Il y a une volonté communale de rendre l'espace de stationnement de l'école de Lausprelle (face au bâtiment principal, rue de Villers) uniquement accessible aux enseignants ainsi que d'installer une signalisation bien visible aux abords de l'école ("crayons de couleur géants", personnages en bois, ...) pour indiquer plus clairement la présence d'une école fondamentale aux usagers "inhabituels" de la rue de Villers (en uniformisant les éléments de signalisation aux abords de toutes les écoles afin qu'il y ait une cohérence).

Enfin, la sécurisation des alentours de l'école des Flaches où plusieurs problématiques ont été identifiées :

- Il y a un problème de sécurité pour les élèves au niveau du carrefour entre la rue des Flaches et la rue André Paganetti (carrefour des 4 chemins). Il manque un passage pour piétons et la vitesse des véhicules automobiles est importante (mettre un radar préventif).
- Il y a une absence de trottoir au coin de la rue Paganetti vers rue des Flaches (projet d'urbanisme visant la création d'un trottoir en cours).
- Le passage est impossible pour les piétons devant l'école rue des Flaches à cause des containers et/ou de véhicules stationnés.



Figure 110 : Carrefour entre la rue des Flaches et la rue Paganetti. Carrefour dangereux par manque de passage piéton et de la vitesse des véhicules (Source : Agora)



Figure 111 : Coin de la rue Paganetti vers rue des Flaches. Absence de trottoirs et difficulté de la traverser à cause de véhicules stationnés ou de containers (Source : Google Maps)

- Sans oublier la problématique du stationnement des voitures sur les accotements.



Figure 112 : Voitures stationnées au coin de la rue Paganetti vers rue des Flaches, Gerpinnes (Source : Agora)

La Commune souhaiterait améliorer l'accessibilité aux pôles scolaires en transport en commun en améliorant la fréquence des bus scolaires et en augmentant les points d'arrêts dans le périmètre de la commune.

Deux pôles scolaires posent d'important problème de mobilité. Il s'agit du collège Saint-Augustin de Gerpinnes et de l'Institut Notre-Dame de Loverval. De nombreuses initiatives ont été entamées mais sans succès durable.

Par exemple, une étude a été lancée par le Conseil d'Administration de l'Institut Notre-Dame de Loverval et est en cours, dont l'objectif est l'amélioration de la mobilité en y intégrant les parkings parents et professeurs, les "dépose-minute" et le "plan de circulation des véhicules". Cette étude est l'occasion pour résoudre la problématique de stationnement sauvage mise en avant par certains habitants de Loverval dans le cadre de la participation citoyenne. Pour résoudre, en partie le problème, la Commune propose de créer un parking sur la place Brasseur à Loverval avec un tracé de lignes blanches pour les heures de pointes des écoles à proximité (Institut Notre-Dame de Loverval et Haute école Louvain en Hainaut) ainsi que de créer un parking à vélo sur cette même place.

Il est proposé à la commune de Gerpinnes de recommander à ces deux écoles en question l'élaboration du plan de déplacement scolaire. Ce dernier serait réalisé en concertation avec le TEC et l'Agence Locale de Mobilité de Charleroi Métropole.

Des solutions sont envisageables comme :

- Eviter les Kiss and Ride
- Application du principe STOP (Favoriser, dans cet ordre de priorité, la part modale de la marche à pied, du vélo, ensuite, des transports en commun, afin de diminuer la part modale de la voiture).
- Eloignement des places de stationnement.
- Favoriser le covoiturage entre parents.

- Sensibilisation par les enseignants via les formations du EMSR (Education Mobilité et Sécurité Routière) organisées par le SPW-MI et l'Institut de la Formation en Cours de Carrière.

6.3.2 Ham-sur-Heure-Nalinnes

La Commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes souhaite trouver solutions aux problèmes de stationnement pour l'ensemble des abords des écoles communales de la commune.

La commune met également en avant que des trottoirs de voiries localisés autour de plusieurs écoles ne sont pas en revêtement dur mais en gravier. Il s'agit :

- de la rue Tourette à Marbaix-la-Tour aux alentours de l'école communale de Marbaix-la-Tour ;
- de la rue de l'Eglise à Ham-sur-Heure aux alentours de l'école libre Saint-Louis ;
- de la place des Haies à Nalinnes aux alentours de l'école Ecole Communale de Nalinnes-Haies ;
- de la rue du Sanatorium à Jamioux aux alentours de l'Institut d'Enseignement Secondaire Spécial « Les Bruyères » ;
- de la rue d'Acoz à Nalinnes aux alentours de l'école communale de Nalinnes-Bultia et de l'école primaire spécialisée ;
- de la rue des écoles à Nalinnes aux alentours de l'école communale de Nalinnes-Bultia ;
- de la rue des Boutis à Nalinnes aux alentours de l'école primaire spécialisée ;
- de la rue des Couturelles à Nalinnes aux alentours de l'école communale de Nalinnes-Centre et de la crèche « Les Tchots des Couturelles ».

La Commune met en avant plusieurs actions qui ont été mises en place dans les écoles pour sensibiliser les élèves sur les sujets de mobilité :

- action pour initier les tout petits au vélo : maternelle ainsi que les 1^{er} et 2^{ème} primaire ;
- action journée sécurité routière dans certaines écoles à pied ou à vélo.

Mais il en est ressorti de la participation citoyenne qu'un nombre important d'habitants de la commune veulent aller plus loin en amplifiant cette dynamique de sensibilisation qui est déjà à l'œuvre dans différentes écoles de la commune.

La participation citoyenne a mise également en évidence une volonté de certains habitants d'augmenter l'offre de bus, notamment pour se rendre au sein des écoles secondaires de Gerpennes (Collège Saint-Augustin et Institut Notre-Dame de Loverval).

Il en ressort aussi de la participation citoyenne que les problèmes de stationnement sont particulièrement aigus aux abords de l'école communale de Jamioux, dans la rue Willy Brogneaux ou encore de l'école libre Saint-Louis, dans la rue de l'Eglise à Ham-sur-Heure, notamment parce que ces rues sont assez étroites mais aussi parce qu'il est jugé, du moins pour l'école libre Saint-Louis, qu'elles ne sont pas équipées de parkings dans leurs abords immédiats.

L'école communale de Jamioux possède un parking à proximité immédiate, mais pour l'heure, il est très peu fréquenté car il n'est pas aménagé. L'idée serait donc de l'aménager et le mettre en valeur pour qu'il soit fréquenté par les parents d'élèves et le personnel enseignant et donc éviter les problèmes de stationnement que l'on connaît aujourd'hui.



Figure 113 : Parking localisé à proximité de l'école communale de Jamioux, à Jamioux (Source : Google Maps)

L'école libre Saint-Louis n'en possède pas mais un habitant a proposé une idée intéressante

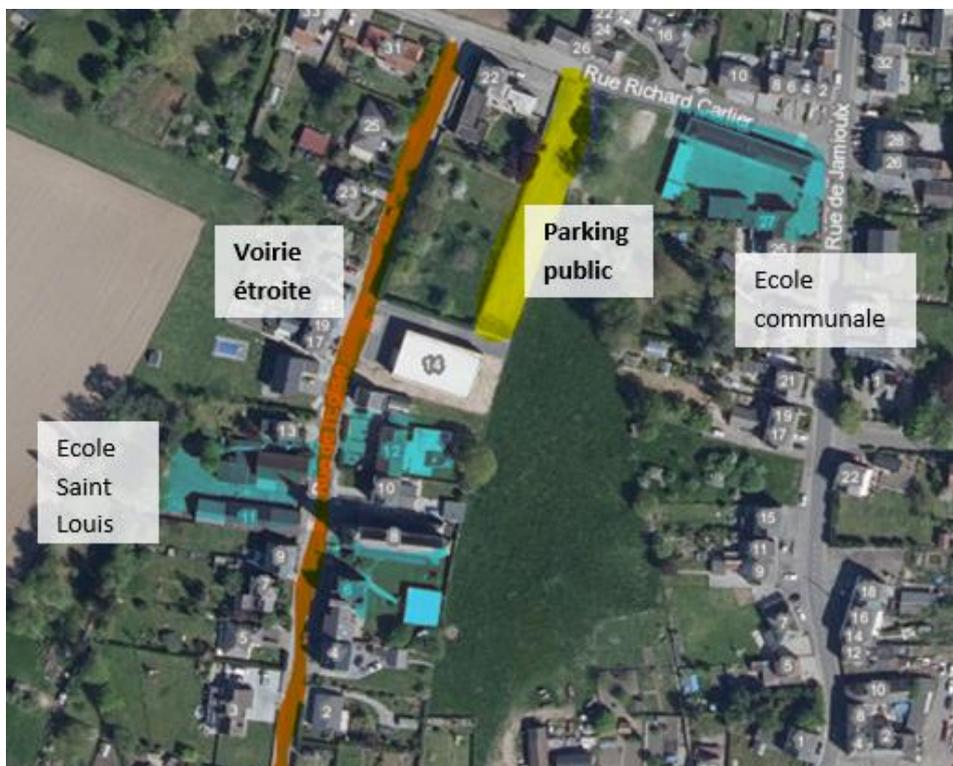


Figure 114 : Proposition d'un aménagement pour résoudre le problème de stationnement aux abords de l'école libre Saint-Louis, à Ham-sur-Heure (Source : Philippe Coupain, habitant de la commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes)

pour résoudre le problème de stationnement aux abords de l'école.

Il propose l'agrandissement du parking existant de la rue Richard Carlier qui est utilisé actuellement par les parents d'élèves et le personnel enseignant de l'école communale de Beignée.

L'objectif est la création d'un vaste parking

situé entre les deux écoles qui soit facilement accessible aux parents ainsi qu'aux professeurs des deux écoles.

Toutefois, l'offre crée la demande : agrandir les parkings suscitera encore plus l'envie de venir à l'école en voiture.

Un atelier participatif a permis d'objectiver les points noirs autour des écoles et envisager des solutions qui seront développées dans une fiche action de la phase 3 du PiCM

6.4 Conclusion

	Atouts	Faiblesses
Gerpennes	<ul style="list-style-type: none"> + Présence de zones 30 systématique à proximité des établissements scolaires + Présence de casse-vitesses à proximité de la plupart des établissements scolaires de l'entité + Présence d'une zone partagée autour de l'école communale de Gougnies + Présence, à proximité de certaines écoles, de panneaux spécifiques indiquant aux conducteurs de véhicules automobiles de ralentir + Présence de poteaux le long de trottoirs autour de plusieurs écoles afin d'éviter du stationnement sauvage 	<ul style="list-style-type: none"> - Gros établissements scolaires attirant de nombreux élèves avec des concentrations de mouvements aux heures d'entrée et sortie compliquées
Ham-sur-Heure-Nalinnes	<ul style="list-style-type: none"> + Présence de zones 30 à proximité de la crèche et de l'ensembles des écoles + La présence, à proximité d'une majorité d'écoles, de pictos au sol, indiquant aux conducteurs de véhicules automobiles de ralentir + Présence, à proximité de certaines écoles, de panneaux spécifiques indiquant aux conducteurs de véhicules automobiles de ralentir + Présence de poteaux le long de trottoirs autour de plusieurs écoles afin d'éviter du stationnement sauvage 	<ul style="list-style-type: none"> - Présence pas systématique de casse-vitesses à proximité des établissements scolaires

7 TRANSPORT PRIVÉ

7.1 Hiérarchie viaire

La hiérarchisation du réseau de voiries régionales wallonnes a pour vocation d'organiser au mieux l'interaction entre la fonction « accessibilité » d'un axe routier et sa fonction « transport ».

L'accessibilité fait référence à la nécessité, pour une voirie, de rejoindre les parcelles riveraines, et de permettre des interactions et des activités de séjour. Le transport se rapporte aux activités de circulation linéaires sur l'axe.

Ainsi, une voirie de desserte locale dispose d'une fonction de séjour importante mais n'admet qu'un faible niveau de circulation. A contrario, les autoroutes admettent uniquement des activités de circulation, et pratiquement aucune activité de séjour.

Comprendre le fonctionnement actuel du réseau routier est essentiel afin d'identifier des dysfonctionnements éventuels tel que l'existence d'un trafic de fuite traversant des quartiers résidentiels. Le trafic de fuite est un trafic originellement destiné aux voiries dotées d'une fonction « transport » mais empruntant des voiries aménagées pour répondre à une fonction « accessibilité ».

La figure 111, ci-dessous, correspond à la hiérarchie du réseau viaire des communes de Gerpennes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes.

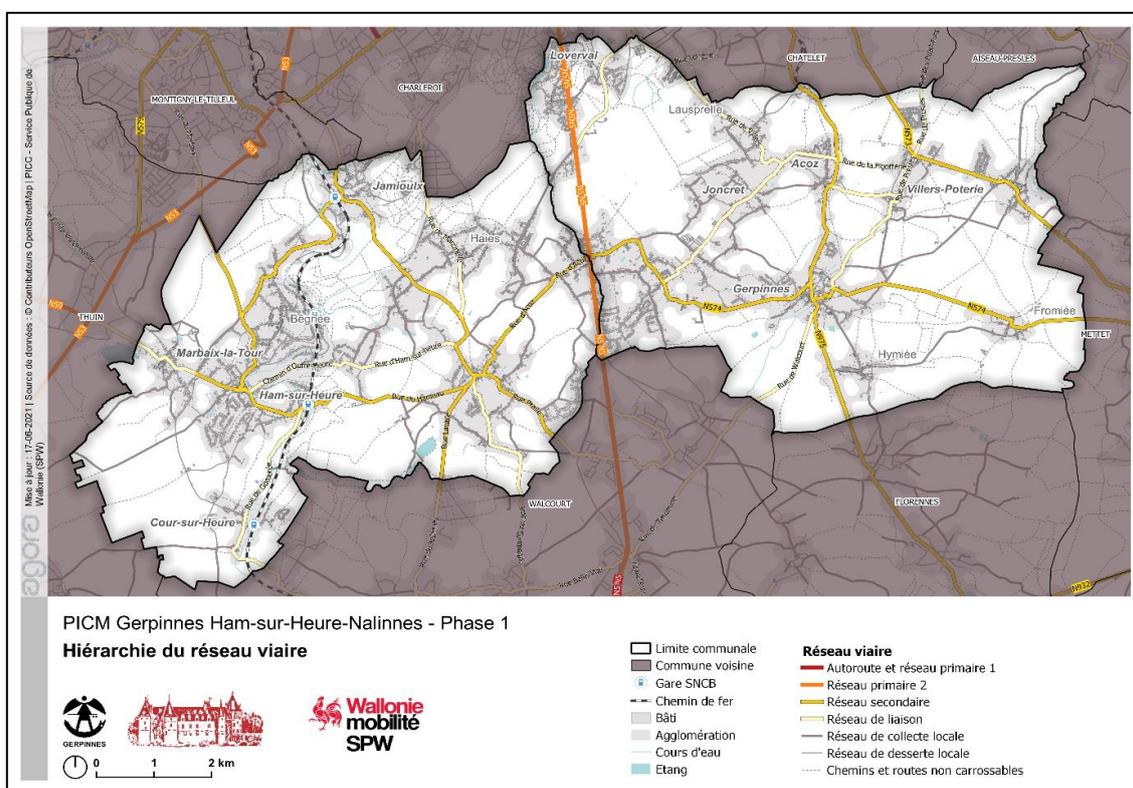


Figure 115 : Hiérarchie du réseau viaire des communes de Gerpennes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes.

L'axe routier le plus important, au sein de cette carte, du point de vue du gabarit, est la Nationale 5. Elle relie Bruxelles à Couvin et au-delà jusque Reims. Il s'agit d'une route à quatre bandes de circulation à l'exception de certains tronçons localisés en agglomération où elle passe à deux bandes.

Celle-ci fait office d'axe routier structurant pour rejoindre le centre de Charleroi (plus grande zone d'emploi pour les populations des deux communes étudiées) mais elle crée également d'importants problèmes en termes de mobilité du fait de sa saturation constante aux heures de pointe (avec le déroutement de véhicules qui en résulte), sa dangerosité pour ses riverains ainsi que son effet coupure, notamment pour les marcheurs et les cyclistes. La problématique de cette route majeure sera étudiée plus en détail en peu plus loin dans ce chapitre.

7.2 Le trafic automobile

Les communes de Gerpennes et d'Ham-sur-Heure Nalines sont victimes d'un trafic automobile très important. Cette problématique est tellement prégnante qu'elle remet en cause la qualité de vie des riverains de certaines rues et quartiers d'après la participation citoyenne.

Cet important trafic est dû à trois principaux facteurs :

- L'augmentation importante de la population au cours des dernières décennies ;
- Une mobilité pour les déplacements utilitaires encore fortement basée sur la voiture individuelle ;
- La saturation constante de la Nationale 5 aux heures de pointe du matin et du soir.
- Aucune solution trouvée pour le chaînon N5 entre la E420 et le R3, soit la liaison Marseille-Rotterdam

7.2.1 L'augmentation de la population au cours des dernières décennies

Au cours des dernières décennies, les populations des communes de Gerpennes et d'Ham-sur-Heure-Nalines ont fortement augmenté. En effet, les populations des communes de Gerpennes et Ham-sur-Heure-Nalines sont passées respectivement de 11 491 à 12 808 et de 12 692 à 13 621 entre 1992 et 2020.

D'après le Schéma de structure communal de Gerpennes réalisé en 2016, il existe une forte pression immobilière sur le territoire de la commune Gerpennes, dû à sa proximité à la métropole carolorégienne ainsi qu' à son cadre de vie champêtre (poumon vert de Charleroi). La situation est identique pour la commune d'Ham-sur-Heure-Nalines.

Comme on peut le constater sur les figures ci-dessous, le nombre de logements (et donc d'habitants), a fortement augmenté entre 1971 et 2020 dans le village d'Ham-sur-Heure comme dans les autres villages des deux communes.



Figure 116 : Photo aérienne du village d'Ham-sur-Heure en 1971 (Source : WalOnMap)

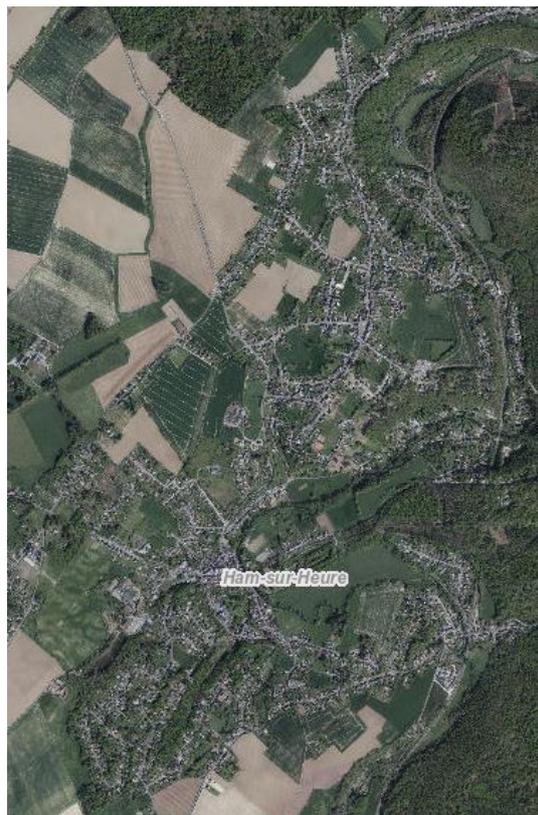


Figure 117 : Photo aérienne du village d'Ham-sur-Heure en 2020 (Source : WalOnMap)

Dans bien des cas, l'infrastructure routière n'a que très peu évolué au cours de trois ou quatre dernières décennies.

7.2.2 Une mobilité pour les déplacements utilitaires encore fortement basée sur la voiture individuelle

La mobilité pour les déplacements utilitaires est encore fortement basée, pour la très grande majorité d'entre eux, sur la voiture individuelle.

En effet, les bus sont de manière générale, assez fréquentés pendant les heures de pointe par les enfants pour se rendre à l'école ou en revenir, mais sont très peu fréquentés le reste du temps. Quant à la marche à pied et le vélo, leur pratique est encore très marginale pour les déplacements utilitaires.

7.2.3 La problématique de la N5

Cette Nationale 5, comme expliqué précédemment, est pratiquement systématiquement saturée aux heures de pointe (matin et soir), en particulier entre le tronçon de Laneffe et Loverval (sortie sud de Charleroi) qui est considéré comme un goulet d'étranglement.

Le rond-point Nalinnes Bultia, à cheval sur les deux communes, est particulièrement problématique.

Par ailleurs, la création d'un rond-point supplémentaire, au croisement de la N5 et de la rue de Bertransart, est prévue au plan d'investissement du SPW-MI 2020-2026.

Cette forte saturation de la Nationale 5 aux heures de pointe de la journée provoque le détournement d'un nombre important de véhicules automobiles, qui souhaitent éviter les bouchons pour rejoindre l'autoroute ou Charleroi, vers certaines rues (rue Praile, rue de la Ferrée, rue de Villers...) ainsi que vers le centre de certains villages (Nalinnes, Gerpennes...) dans les communes de Gerpennes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes.

Comme le souligne le TEC, ces problèmes de congestion sur le réseau routier réduisent la vitesse commerciale des bus. Or s'il faut augmenter leur attractivité, il est nécessaire d'intervenir sur la fluidité du réseau routier. En particulier sur l'accessibilité des bus au rondpoint du Bultia.

Ce trafic important implique de nombreuses externalités négatives pour les riverains notamment le bruit, la pollution et surtout la dangerosité de la voirie (les accidents y sont nombreux).

Pour résoudre ce problème vieux de plus de 30 ans, les autorités régionales ont eu comme projet de construire une nouvelle autoroute alternative entre Laneffe et Couillet afin de résoudre ces problèmes de congestion.

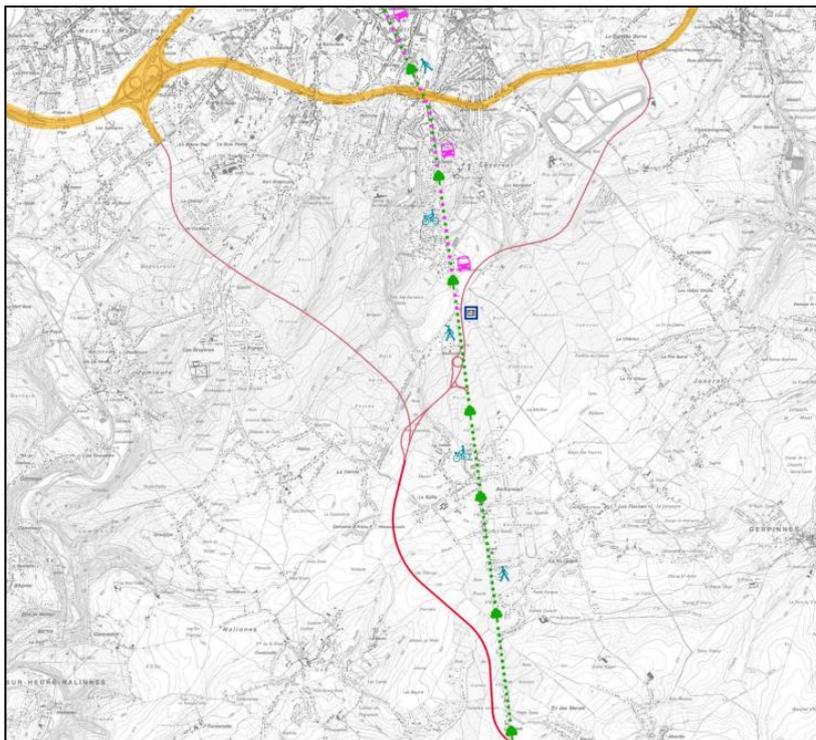


Figure 118 : Tracé du trident light

Ce projet était contesté par les communes de Gerpinnes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes car elles auraient été les communes les plus impactées par le projet. En effet, ces nouveaux tracés autoroutiers auraient pleinement traversé les deux communes en particulier au sein de leurs massifs forestiers. Cela aurait eu des impacts clairs sur la qualité de vie des populations (paysage, bruit, pollution...) et sur l'attractivité du territoire notamment pour les promenades à pied et à vélo.

Cependant, le Ministre wallon du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité (ECOLO) Philippe Henry a annoncé à la fin du mois de septembre 2019, que le projet était gelé, au moins pour une durée de 5 ans.

Cependant, le problème de saturation reste toujours d'actualité. Le Ministre s'est donc engagé à trouver des alternatives au projet.

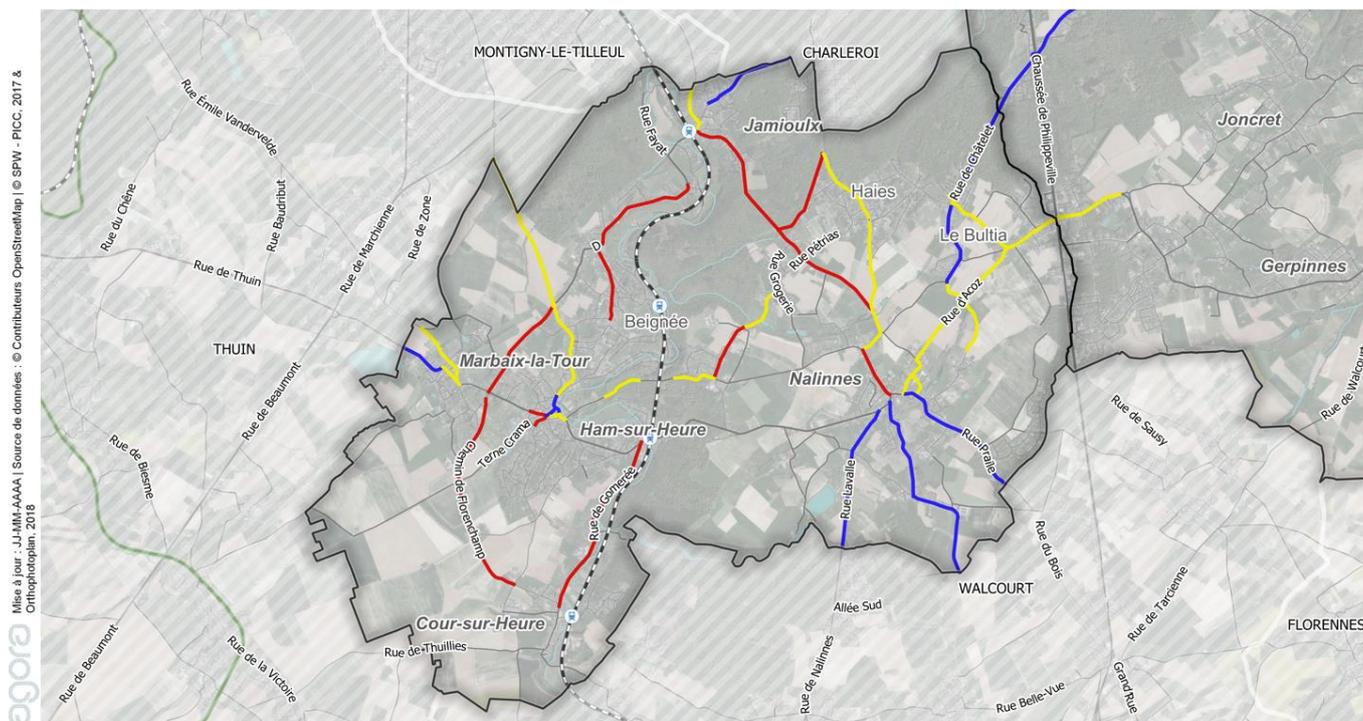
Dans le cadre d'alternatives, le gouvernement wallon affirme vouloir travailler sur les solutions de mobilités douces ou de transports collectifs. Les principales solutions alternatives sont les suivantes :

- Un projet de bus à haut niveau de service qui est prévu entre le Centre de Charleroi et Loverval, jusqu'au rond-point « Ma Campagne ». Cependant, pour beaucoup d'habitants des communes de Gerpinnes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes ayant assisté à la participation citoyenne, ce projet ne va pas assez loin. Pour eux, le BHNS devrait être prolongé vers le sud avec des parkings de délestage pour les vélos et les voitures au niveau du rond-point du Bultia ainsi que du carrefour de Bertransart.
- La commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes possède plusieurs arrêts ferroviaires. Augmenter les fréquences des trains et harmoniser les prix de leurs abonnements avec les tickets de transport en commun sur tout l'agglomération de Charleroi serait l'une des alternatives à la saturation routière de la N5.
- Le développement de la pratique du vélo pour les déplacements vers Charleroi est également une alternative à étudier.

Dans un premier temps, les 2 communes souhaitent objectiver ces trafics qui dévient de la N5 pour éviter les ralentissements et traverser leur territoire pour rejoindre leur destination plus en aval.

La zone de police de Ham-s-H-Nalines a détecté ainsi des tronçons noirs.

5 comptages de trafic 24h/24 pendant 7 jours ont été demandés pour objectiver les origines et traversées de la commune



PICM Gerpinnes Ham-sur-Heure-Nalines - Phase 1

Problématiques du transport privé



Pour Gerpinnes, le problème est différent entendu que son territoire est traversé par plusieurs voiries régionales qui ont vocation de voirie de transit et de liaison gérées par le SPW.

Y envisager des aménagements demandent le consentement de la région wallonne et dépend des budgets régionaux.

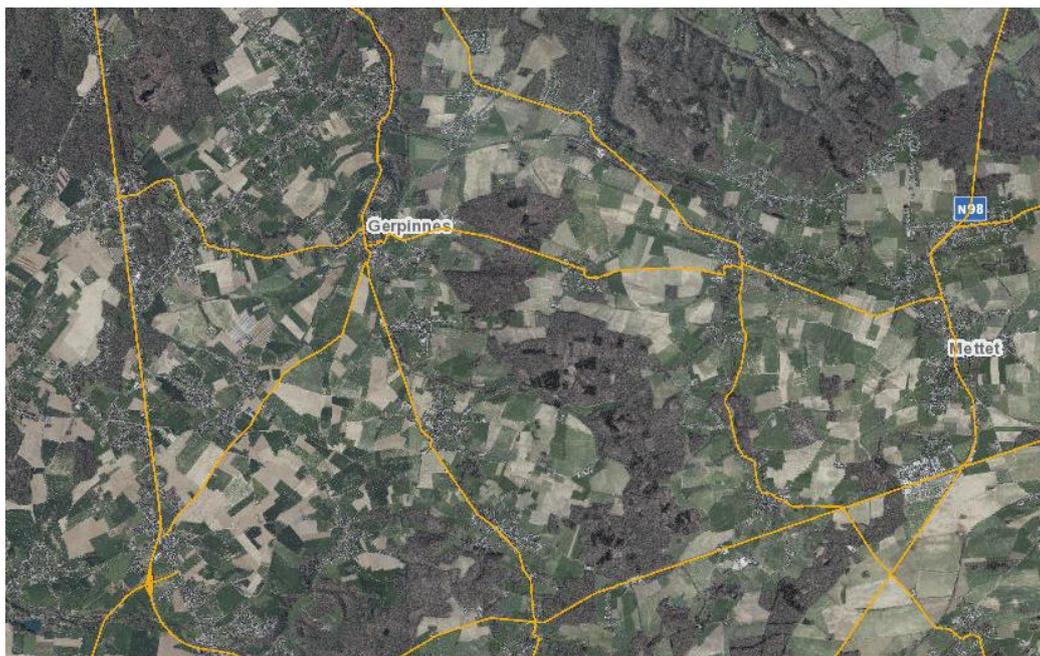


Figure 119 : réseau routier régional - Extrait walonmap

7.3 La vitesse

La limitation de vitesse actuelle dans les communes de Gerpinnes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes est en général cohérente avec la hiérarchie du réseau routier. En agglomération, la vitesse est généralement limitée à 50 km/h, avec dans la plupart des cas des zones 30 aux alentours des écoles. En dehors des zones agglomérées, les vitesses sont limitées à 70 et 90 km/h en fonction de l'endroit.

Cependant, ces limitations de vitesse sont loin d'être toujours respectées. En effet, dans le cadre de la participation citoyenne, cette problématique d'excès de vitesse a été mise en avant, dans de très nombreuses rues et quartiers.

Dans ce même cadre, de nombreuses propositions ont été faites par des habitants afin de diminuer la vitesse autorisée dans plusieurs rues, notamment par la mise en place de zones 30. Celles-ci seront étudiées ultérieurement, dans la troisième phase du plan de mobilité correspondant aux propositions d'aménagements.

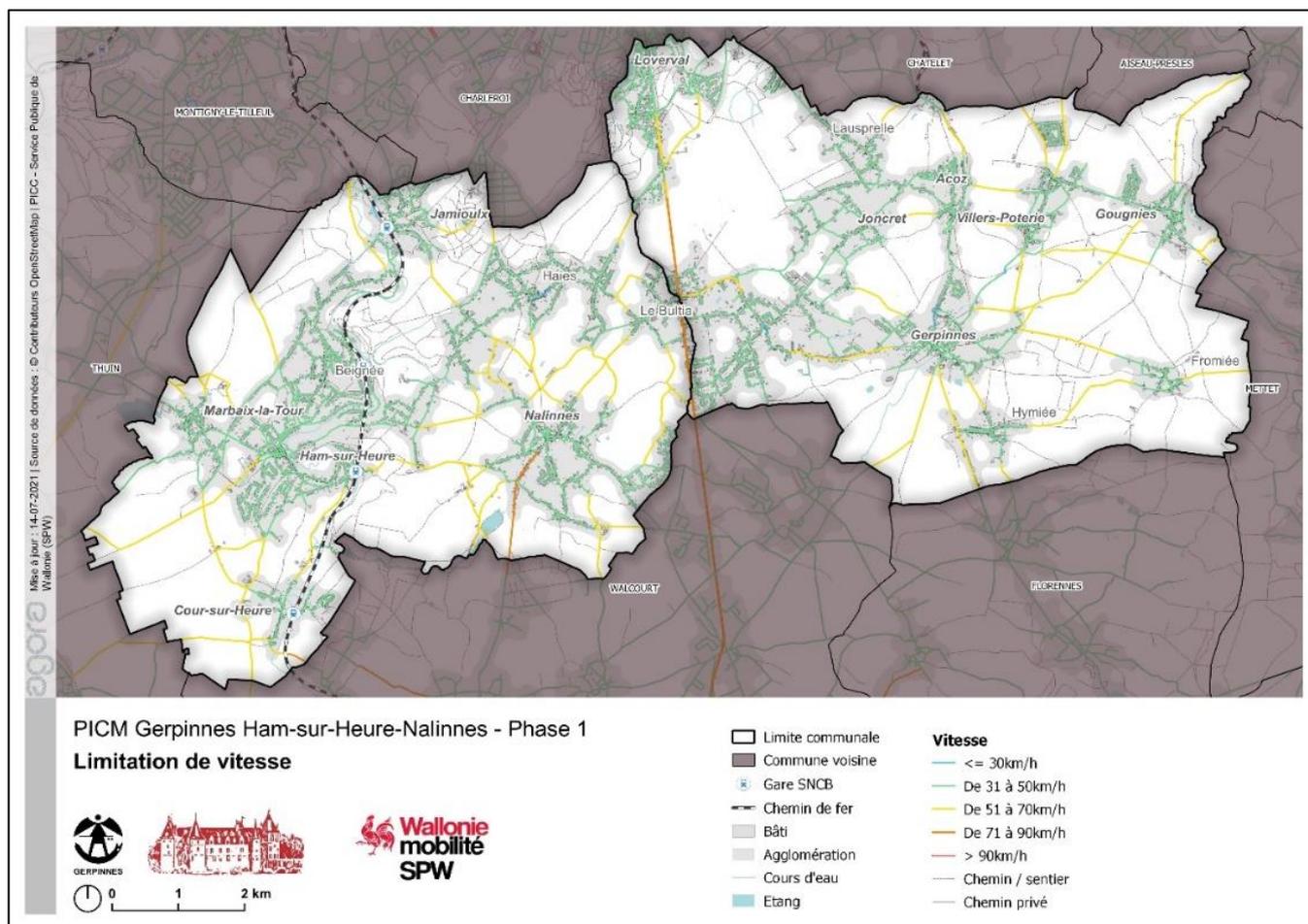


Figure 120 : Limitation de vitesse dans les communes de Gerpinnes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes

À noter qu'à elle seule, la modification de la signalisation relative aux limitations de vitesse ne permet pas de garantir une baisse de la vitesse effective de circulation. Afin d'être appliquée par la majorité des automobilistes, la limitation renseignée par la signalisation doit être accompagnée de réaménagement de voirie adaptant la perception de celle-ci par l'automobiliste. A titre d'exemple, il est constaté qu'au plus les conducteurs disposeront d'un large espace de roulage, au plus leur vitesse sera élevée et inversement.

7.4 Sécurité routière

7.4.1 Nombre d'accidents

La figure ci-dessous, représente l'évolution du nombre d'accidents de la circulation déclaré à la police dans les communes de Gerpinnes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes entre 1995 et 2019.

On remarque qu'à Gerpinnes le nombre d'accidents de la circulation a tendance à globalement baisser avec le temps même s'il y a des variations.

A Ham-sur-Heure-Nalinnes, ce nombre d'accidents de la circulation ne suit pas une tendance claire. On ne peut pas dire, avec ces données, que le nombre d'accidents a tendance à baisser ou à augmenter.

Tableau 17 : Données sur le nombre total de victimes de la circulation dans les communes de Gerpinnes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes entre 1995 et 2019 (Source : SPF économie – Statbel)

	1995	2000	2005	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Gerpinnes	77	20	59	38	51	48	41	36	48	40	48	38	40	43	38
Ham-sur-Heure-Nalinnes	43	20	28	18	24	27	23	23	22	22	22	27	21	19	37

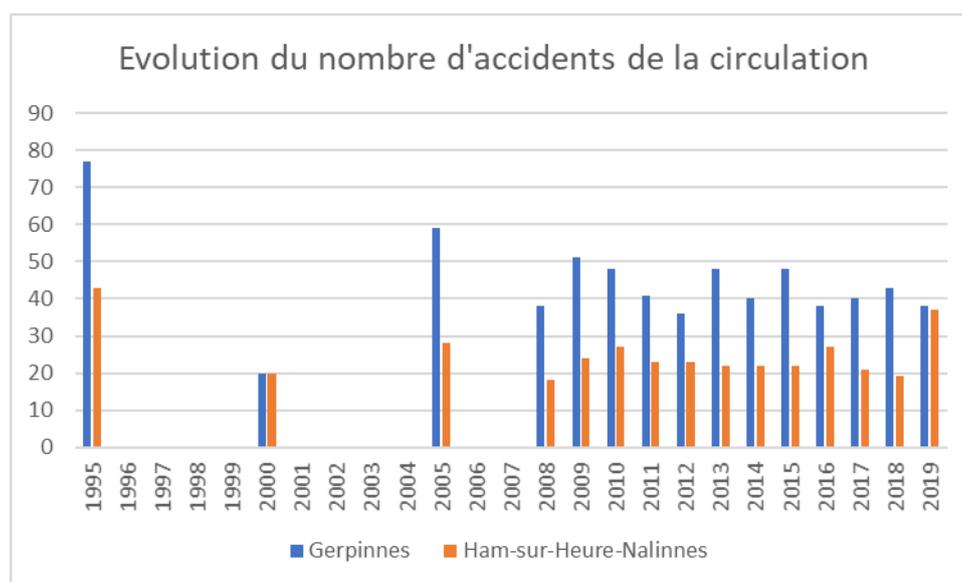


Figure 121 : Nombre total de victimes de la circulation dans les communes de Gerpinnes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes entre 1995 et 2019 (Source : SPF économie – Statbel)

7.4.2 Nombre de victimes de la circulation

Pour ce qui est du nombre de victimes de la circulation, (ce terme signifie les personnes blessées légèrement, les personnes blessées gravement ainsi que les personnes ayant perdu la vie) la tendance semble être la même que pour le nombre d'accidents de la circulation.

A Gerpennes, la tendance semble globalement à la baisse tandis à Ham-sur-Heure-Nalinnes, la tendance ne suit pas une tendance très claire (ni baisse, ni augmentation).

Tableau 18 : Données sur le nombre total d'accidents de la circulation avec blessés graves dans les communes de Gerpennes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes entre 1995 et 2019 (Source : SPF économie – Statbel)

	1995	2000	2005	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Gerpennes	114	31	83	67	85	64	55	53	67	55	71	51	59	70	57
Ham-sur-Heure-Nalinnes	60	26	38	21	29	37	24	36	26	29	31	35	29	23	43

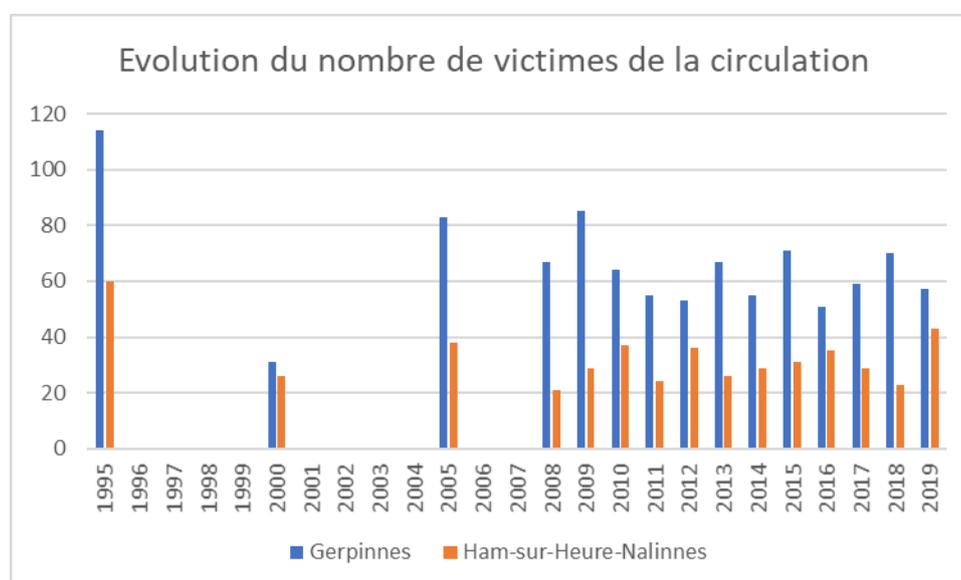


Figure 122 : Nombre total d'accidents de la circulation avec blessés graves dans les communes de Gerpennes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes entre 1995 et 2019 (Source : SPF économie – Statbel)

7.5 Stationnement

Le stationnement est une problématique importante à Gerpennes et à Ham-sur-Heure-Nalinnes. En effet, cette thématique a été régulièrement relatée durant la participation citoyenne.

7.5.1 Commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes

A. Nalinnes-centre

A Nalinnes, comme dans les autres villages de la commune, plusieurs citoyens ont mis en avant la place trop importante réservée à la voiture, en particulier pour le stationnement, comme on peut le voir sur la place de Nalinnes (figure 121).



Figure 123 : Voitures stationnées, place de Nalinnes (Source : Google Maps)

La figure ci-dessous démontre bien l'importance du problème. En effet, sur cette partie de la rue à Canadas, le trottoir est inaccessible aux piétons à cause du stationnement automobile (malgré l'importante largeur de la chaussée). Les piétons doivent donc passer sur la route, ce qui les met en danger. Cette rue est assez fréquentée (car centrale) et permet notamment aux élèves de l'école communale de Nalinnes-Centre de rejoindre le centre sportif du village.



Figure 124 : Voitures stationnées sur les trottoirs, rue à Canadas (Source : Agora)

Sur les principales rues qui mènent au centre du village de Nalinnes (rue du Hameau, rue Lavelle, rue de Gourdinne, rue Praile, rue Couture, rue Dr F. Dufour et rue du Dépôt), seules les rues Dr F. Dufour et du Dépôt ne subissent pas vraiment de problème de stationnement car ces rues possèdent des places en suffisance.



Figure 125 : Place de stationnement, rue Dr F. Dufour, Nalinnes (Source : Agora)



Figure 126 : Place de stationnement, rue du Dépôt, Nalinnes (Source : Agora)

Les autres rues (rue du Hameau, rue Lavelle, rue de Gourdinne, rue Praile et rue Couture) rencontrent d'importants problèmes de stationnement. En effet, d'après le témoignage de citoyens, les habitants n'osent pas stationner leur véhicule automobile sur la route car, avec

l'important trafic et la vitesse des voitures circulant sur ces voiries, il y a eu plusieurs voitures encastées ces dernières années. La conséquence est que la plupart des habitants qui ne possèdent pas de garage, stationnent leurs véhicules sur les trottoirs. Cette problématique de stationnement sur les trottoirs est particulièrement aigüe dans la rue de Couture car elle possède de nombreux commerces.



Figure 127 : Voitures garées sur les trottoirs, Rue du Hameau, Nalinnes (Source : Agora)



Figure 128 : Problème de stationnement, rue Praile, Nalinnes (Source : Google Maps)

Figure 129 : Problème de stationnement, rue Gourdinne, Nalinnes (Source : Google Maps)



Figure 130 : Problème de stationnement, rue Couture, Nalines (Source : Agora)



Figure 131 : Problème de stationnement, rue Lavallo, Nalines (Source : Google Maps)

Avec l'augmentation des services du centre sportif de la Rue des Monts à Nalines, il y a actuellement une insuffisance de places de stationnement pour les véhicules automobiles.

B. Village de Ham-sur-Heure

Comme à Nalinnes, plusieurs citoyens ont mis en évidence l'importante place du stationnement automobile sur la place du village d'Ham-sur-Heure.



Figure 132 : Voitures stationnées, place d'Ham-sur-Heure (Source : Google Maps)

A Ham-sur-Heure, la problématique est assez similaire à la situation du centre du village de Nalinnes. En effet, la plupart des rues qui mènent au centre du village ont des problèmes de stationnement, avec des voitures garées sur les trottoirs, par manque de place ou par crainte d'accrochage.



Figure 133 : Rue du Cygne, Ham-sur-Heure (Source : Google Maps)



Figure 134 : Chemin d'Outre-Heure, Ham-sur-Heure (Source : Google Maps)



Figure 135 : Rue Abel Dubray, Ham-sur-Heure (Source : Google Maps)



Figure 136 : Vieux chemin, Ham-sur-Heure (Source : Google Maps)



Figure 137 : Entrée de la rue de Marbaix, Ham-sur-Heure (Source : Google Maps)



Figure 138 : Rue de Marbaix, Ham-sur-Heure (Source : Google Maps)

C. Jamioux

A Jamioux, la rue des Déportés a été diagnostiquée comme étant particulièrement problématique en matière de stationnement.



Figure 139 : Rue des Déportés, Jamioux (Source : Google Maps)

7.5.2 Commune de Gerpennes

A. Centre du village de Gerpennes

Dans le village de Gerpennes, la problématique de stationnement semble moins aigüe que dans les villages de Nalinnes et d'Ham-sur-Heure, étant donné qu'un plus grand nombre de rues sont équipées de places de stationnement bien définies.



Figure 140 : Avenue Albert 1, Gerpennes (Source : Google Maps)



Figure 141 : Avenue Reine Astrid, Gerpennes (Source : Google Maps)



Figure 142 : Rue du Parc Saint-Adrien, Gerpennes (Source : Agora)



Figure 143 : Rue Léon Bockoltz, Gerpennes (Source : Agora)

Cependant, encore plusieurs rues dans le village restent mal aménagées.



Figure 144 : Rue Alfred Mengeot, Gerpennes (Source: Agora)



Figure 145 : Rue Armand Dancart, Gerpennes (Source : Google Maps)



Figure 146 : Rue Joseph Beaufayt, Gerpennes (Source : Google Maps)



Figure 147 : Rue Napoléon Anrys, Gerpennes (Source : Google Maps)

B. Rue du Bultia, village de Gerpennes

Dans le cadre de la participation citoyenne, plusieurs habitants ont mis en avant d'importants problèmes au niveau du stationnement dans la rue du Bultia, sur le tronçon localisé entre la Nationale 5 et l'Allée des Noisetiers. En effet, il y a eu un fort développement d'entreprises et de commerces ces dernières années dans la rue ainsi qu'une brocante le dimanche, sur le parking du centre commercial « BultiaVillage ». Cependant, les aménagements d'espaces dédiés au stationnement automobile n'ont pas suivi. Il en résulte donc du stationnement sauvage très fréquent qui gêne les riverains et qui met en danger les piétons qui doivent donc marcher sur la chaussée.

8 TRANSPORT DE MARCHANDISES

8.1 Problématiques identifiées

Les pré-diagnostic des communes ainsi que de la participation citoyenne, ont aidé le bureau d'études à identifier les problématiques de la mobilité des poids lourds. Cette thématique ressort comme étant particulièrement sérieuse car nombreuses voiries semblent être impactées par un flux conséquent de véhicules de transport de marchandises.

La problématique principale est similaire à celle du transport privé avec la problématique de la saturation de la Nationale 5 aux heures de pointe. La conséquence de cette saturation constante est un détournement important de poids lourds vers plusieurs axes routiers secondaires au sein des entités de Gerpinnes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes. L'objectif de ces bifurcations est d'éviter la saturation de la Nationale 5 afin de rejoindre plus rapidement leur destination. (trafic de transit)

Dans le village de Loverval, plusieurs habitants ont signalé, que malgré des interdictions pour les poids lourds (de plus de 5 tonnes) de circuler sur les rues de la Blanche Borne et de Fromont, ces derniers continuent à circuler en grand nombre afin d'éviter la congestion de la N5.

Afin de connaître avec précision le flux des poids lourds sur les réseaux routiers des communes de Gerpinnes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes, les données Viapass ont été analysées par le bureau agora afin d'identifier clairement les axes routiers qui sont les plus impactés par cette problématique de transport de marchandises.

8.2 Réseau de redevance kilométrique pour les poids lourds - Viapass

Depuis le premier avril 2016, la Belgique est devenue une zone de péage pour les poids lourds de plus de 3,5 tonnes (remorque comprise). Depuis cette date, les poids lourds circulant en Belgique doivent être en possession, d'un « One Board Unit » qui doit être activé de manière permanente. Il s'agit d'un petit boîtier qui enregistre les kilomètres parcourus sur les routes à péage.

Cette nouvelle fiscalité routière ne taxe donc pas la possession d'un véhicule de transport de marchandise mais l'utilisation qui en est faite. L'importance de cette taxe dépend du nombre de kilomètres parcourus sur certains types de voiries (autoroutes et certaines routes régionales et communales).

L'objectif de cette fiscalité est de faire contribuer les poids lourds à la maintenance de l'infrastructure de transport ainsi que de prendre en compte les externalités négatives de leurs impacts (pollution, bruit...) sur l'environnement.

Dans les communes de Gerpinnes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes, uniquement la Nationale 5 est incluse dans le réseau national de voiries qui relève d'un prélèvement kilométrique sur les poids lourds.

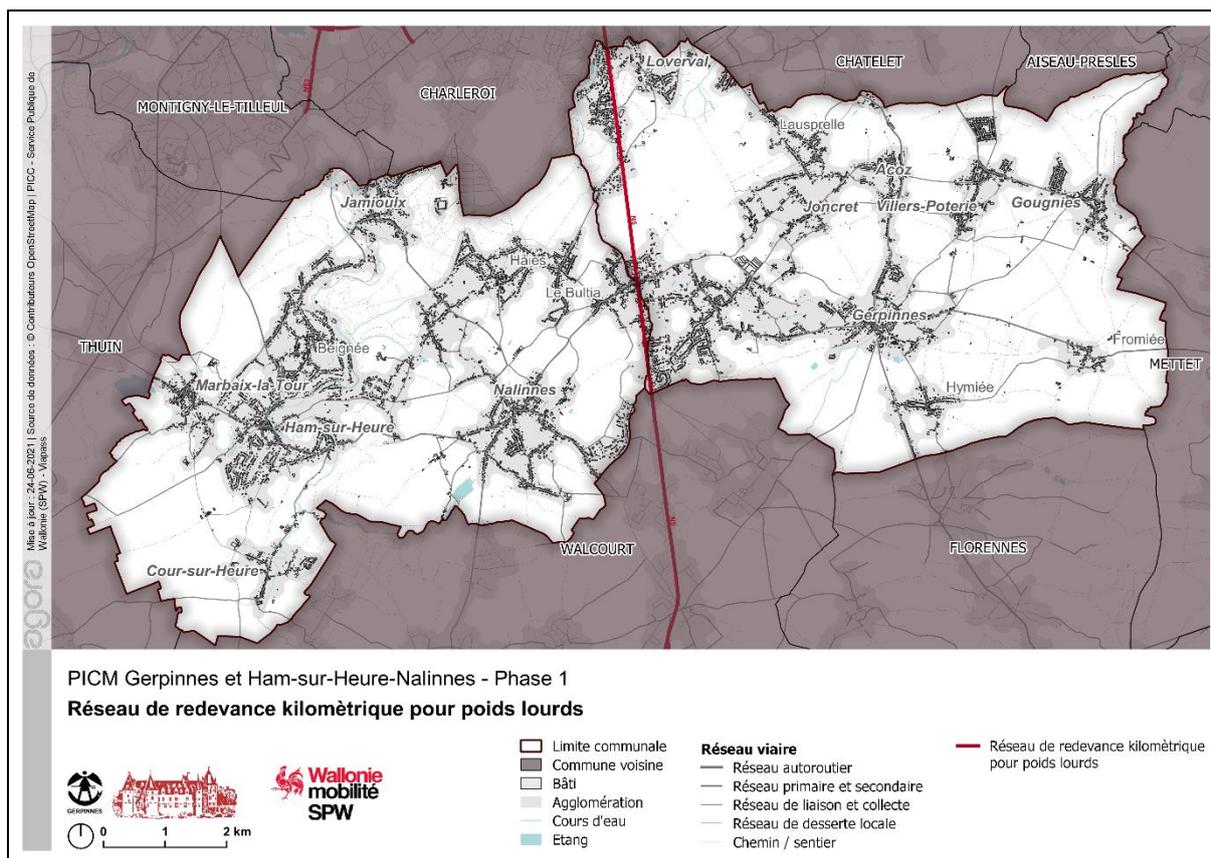


Figure 148 : Réseau de redevance kilométrique pour les poids lourds dans les communes de Gerpinnes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes (Source : SPW)

8.3 Analyse des données Viapass

Grâce à cette nouvelle fiscalité des poids lourds, nous disposons aujourd'hui de données, appelées Viapass, sur le flux de poids lourds au sein du réseau routier des différentes communes de Belgique. Toutefois ces données traitées par le SPW datent de 2017.

8.3.1 Analyse à l'échelle communale

Les données utilisées pour réaliser l'ensemble des cartes ci-dessous proviennent d'un jour de la semaine représentatif, soit un jeudi.

La carte ci-dessous montre l'importance des flux de poids lourds sur le réseau routier des communes de Gerpinnes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes. Nous pouvons constater, sans surprise, que la Nationale 5 est l'axe routier avec le plus important flux de poids lourds.

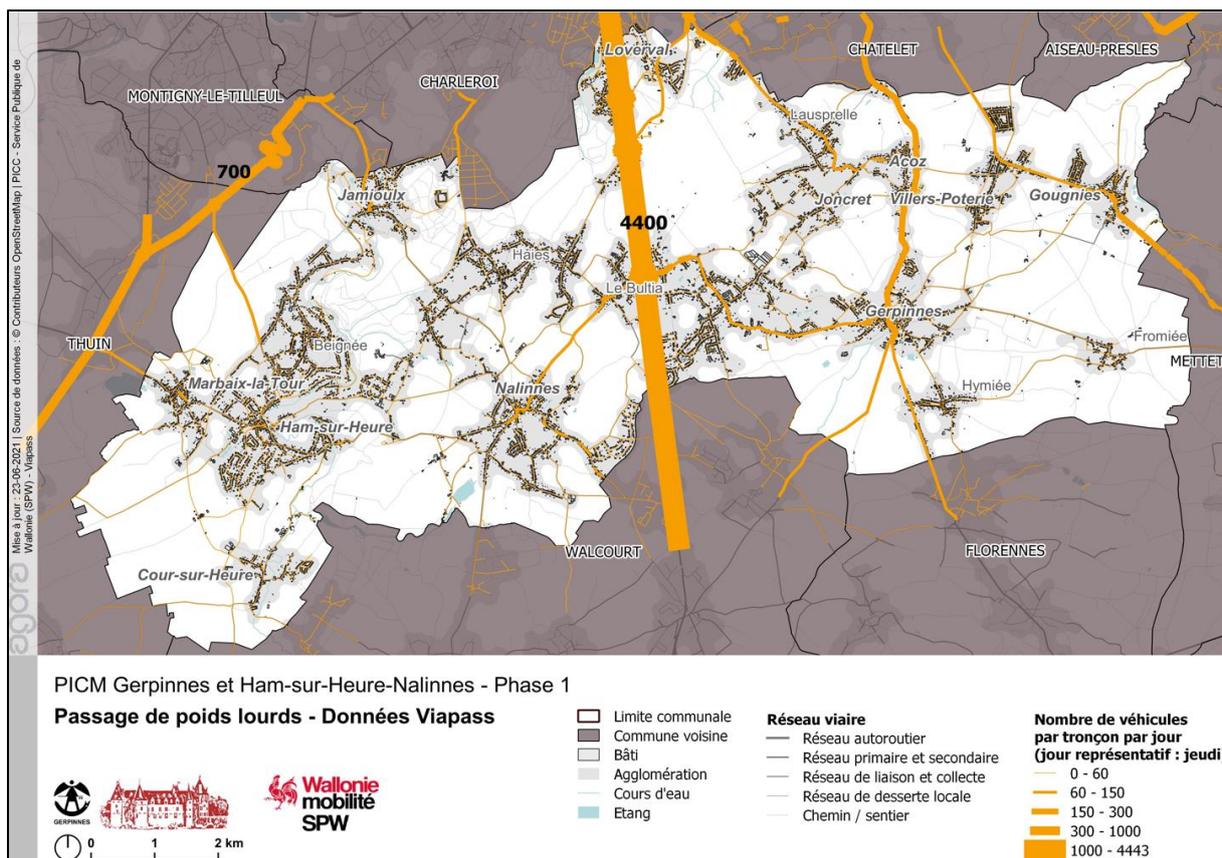


Figure 149 : Passage de poids lourds dans les communes de Gerpinnes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes lors d'un jour représentatif (un jeudi) d'octobre ou novembre 2017 – Données Viapass (Source : SPW)

A. Gerpinnes

Dans la commune de Gerpinnes (hors N5) les axes routiers les plus fréquentés par les poids lourds sont les suivants :

- L'axe routier qui va du centre du village de Gerpinnes jusqu'à la frontière communale de Bouffioulx, en passant par le village d'Acoz (Avenue Albert 1er, Avenue Reine Astrid et rue de Moncheret) avec entre 150 et 300 camions par jour (voirie régionale);
- La rue de Walcourt, à Gerpinnes, avec entre 60 et 150 camions par jour (voirie régionale);
- La route de Florennes, à Gerpinnes, avec de 60 à 150 camions par jour (voirie régionale);
- Les rues du Bultia (entre 60 et 300 camions), des Flaches (60 et 150 camions) et Albert Bodson (60 à 150 camions), à Gerpinnes (voirie régionale);
- La rue de Villers, à Acoz, avec de 60 à 150 camions par jour ;
- La rue de Châtelet (60 à 150 camions par jour) ainsi que la rue de Dinant et place de Gougnyes (150 à 300 camions par jours), à Gougnyes ;
- Les rues de la Blanche Borne et de Fromont, à Loverval, avec de 60 à 150 camions par jour.

Rem : le relevé de la N5 est par sens de circulation. Pour les autres voiries, les 2 sens sont additionnés

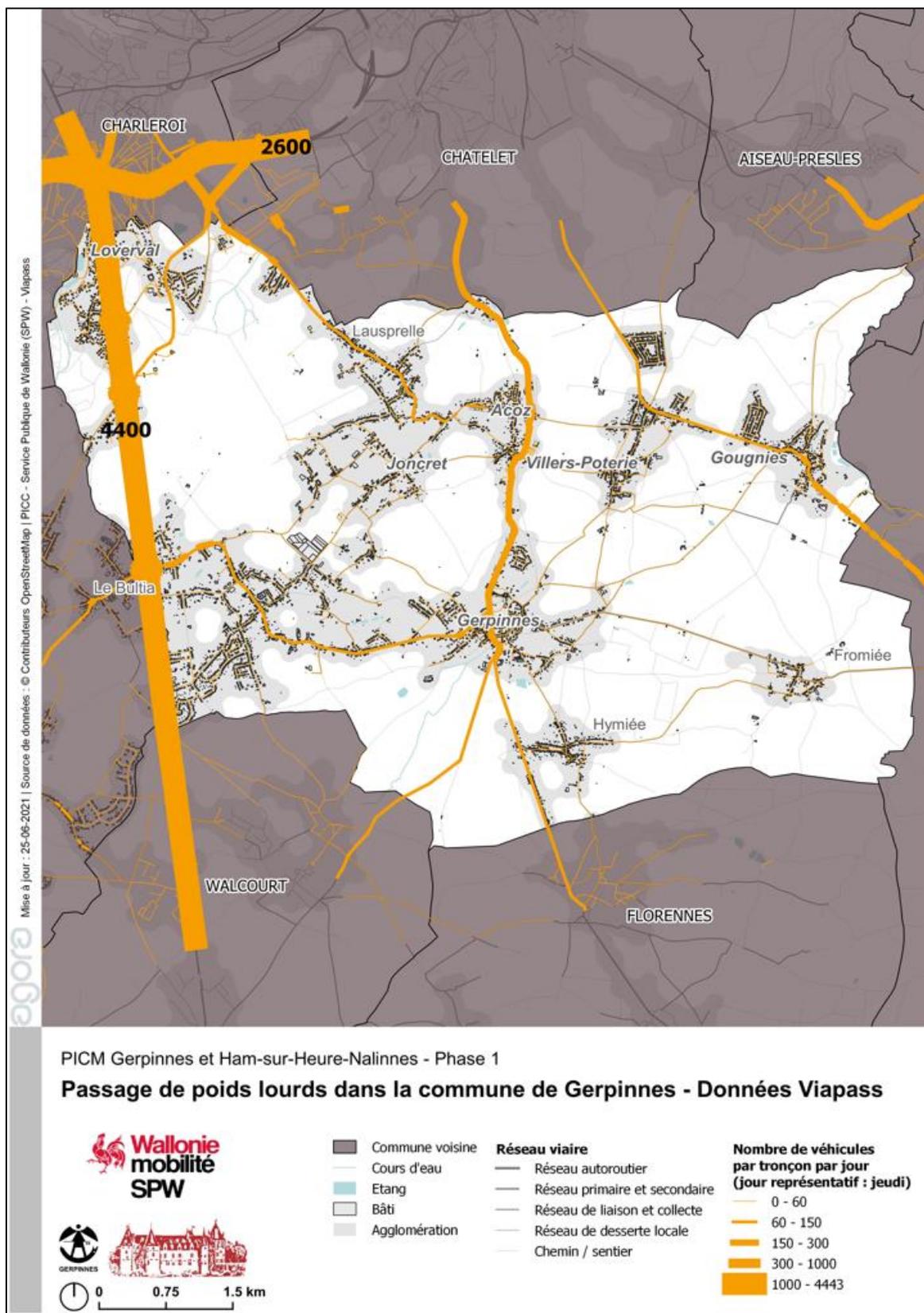


Figure 150 : Passage de poids lourds dans la commune de Gerpinnes, lors d'un jour représentatif (un jeudi) d'octobre ou novembre 2017 – Données Viapass (Source : SPW)

B. Ham-sur-Heure-Nalines

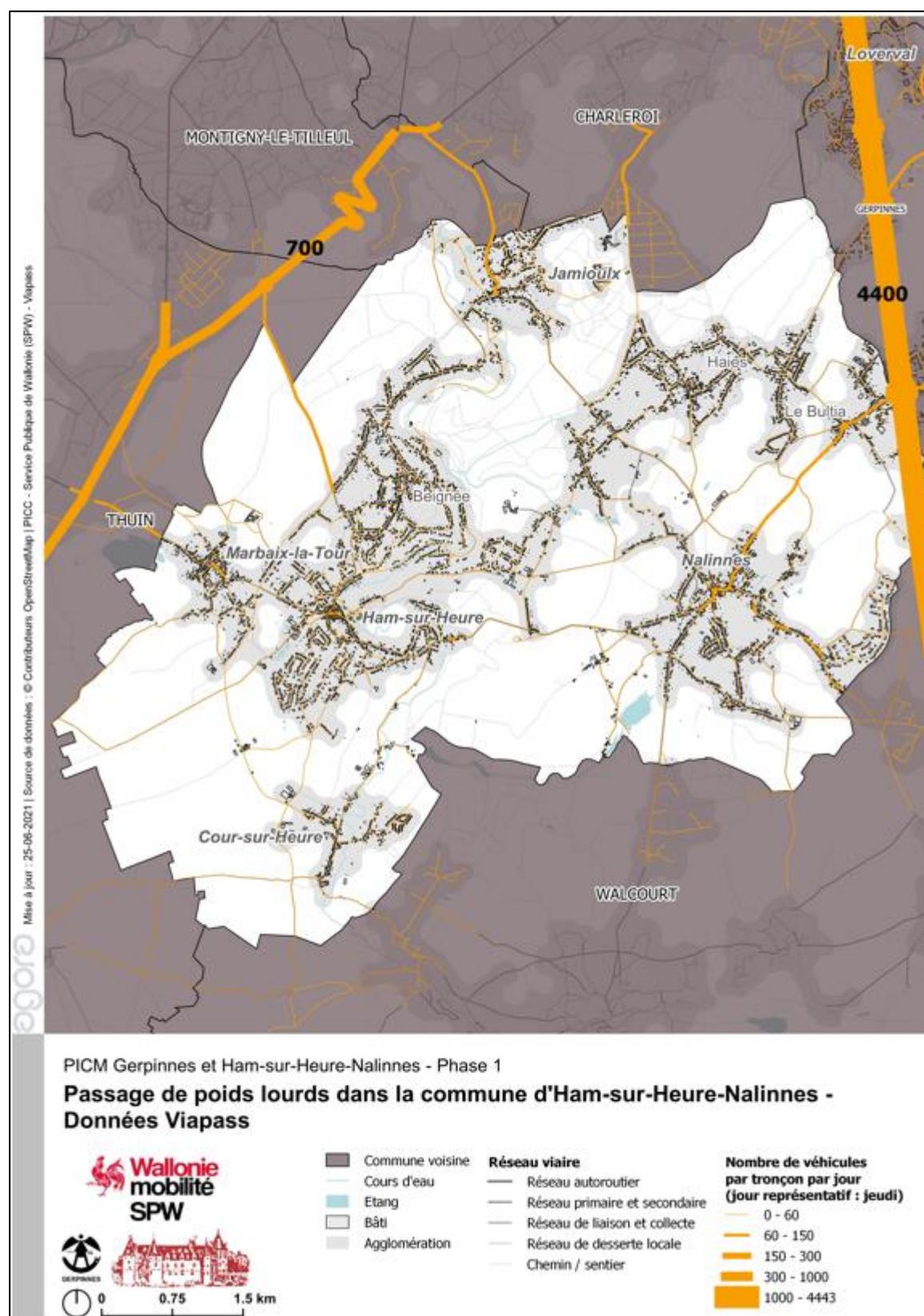


Figure 151 : Passage de poids lourds dans la commune d'Ham-sur-Heure-Nalines, lors d'un jour représentatif (un jeudi) d'octobre ou novembre 2017 – Données Viapass (Source : SPW)

Dans la commune de d'Ham-sur-Heure-Nalinnes (hors N5) les axes routiers les plus fréquentés par les poids lourds sont les suivants :

- Plusieurs rues du centre du village de Nalinnes (les rues Couture, à Canadas, Gourdine et Dr F. Dufour avec de 60 à 150 camions par jour) ;
- La rue d'Acoz, à Nalinnes, avec de 60 à 150 camions par jour ;
- Les rues Praile et Lumsonry, à Nalinnes, avec de 0 à 150 camions par jour ;
- La rue des Déportés, à Jamioulx, avec de 60 à 150 camions par jour ;
- La rue du Panama, à Ham-sur-Heure, avec de 60 à 150 camions par jour ;
- La rue Miserque, à Marbaix-la-Tour, avec de 60 à 150 camions par jour.

8.3.2 Analyse sur des tronçons de voiries spécifiques

Comme pour les cartes précédentes, les graphiques ci-dessous ont été réalisés avec les données Viapass récoltées en octobre/novembre 2017. Cependant, elles ne proviennent pas uniquement d'un jour représentatif mais de l'ensemble des jours de la semaine. Le résultat représente le nombre de poids lourds, par tronçon, sur les différentes heures de la journée sur une moyenne hebdomadaire (samedi et dimanche inclus).

Pour se faire, trois tronçons ont été sélectionnés. Le premier est localisé sur la Nationale 5 au niveau du rond-point Le Bultia, le deuxième dans le centre du village de Gerpinnes et le troisième dans le centre du village de Nalinnes.

A. Nationale 5

Sur la Nationale 5, à proximité du rond-point Le Bultia, le flux de poids lourds est très faible au cœur de la nuit. Cependant, dès 4h du matin, le flux de camions commence à augmenter pour atteindre plus de 400 véhicules par heure, entre 6 et 7h, dans chaque sens de circulation. Cette circulation élevée de poids lourds (de 400 à 500 par heure) reste sur un plateau élevé jusqu'à 12h avant de diminuer graduellement, dans les deux sens, jusqu'à 18h où le trafic de poids lourds reste sur un plateau très bas, jusqu'au matin.

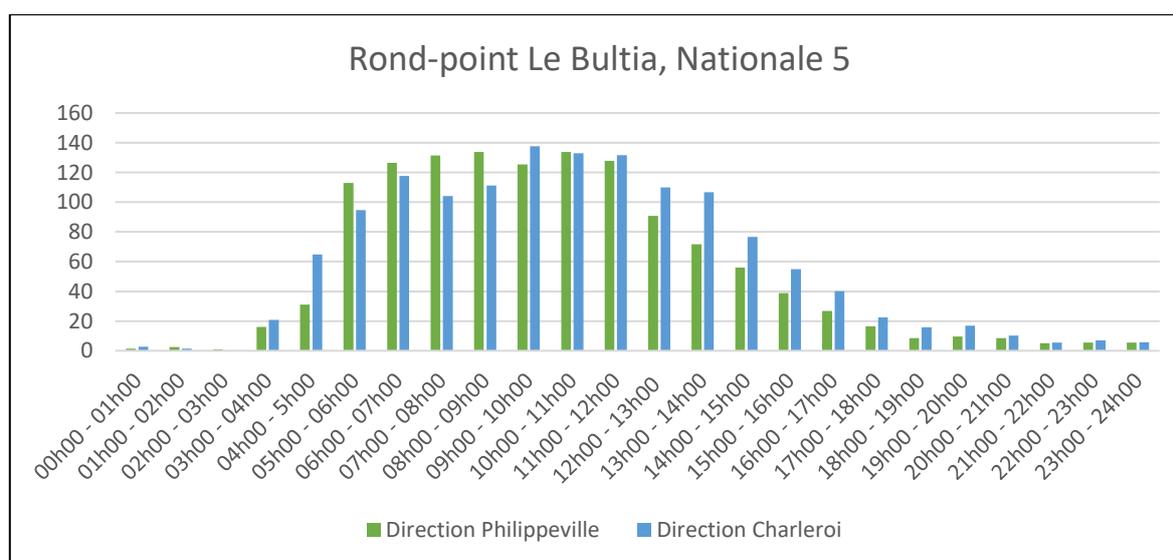


Figure 152 : Flux de poids lourds par heure de la journée, sur une moyenne hebdomadaire, sur la Nationale 5 sur les tronçons à proximité du rond-point Le Bultia (Source : SPW)

B. Gerpennes

Au centre de Gerpennes, dans l'Avenue Albert 1, le flux de camion aux différentes heures de la journée suit la même tendance que sur la Nationale 5. On peut noter bien évidemment que le nombre de camions est beaucoup plus faible (de l'ordre de 20 fois moins de camions).

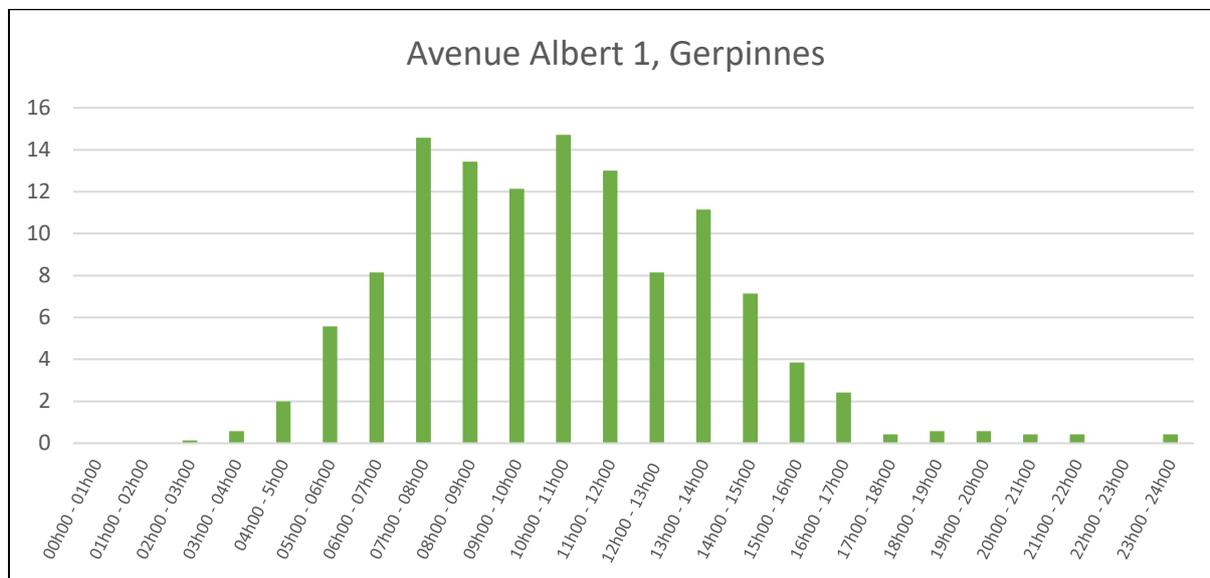


Figure 153 : Flux de poids lourds par heure de la journée, sur une moyenne hebdomadaire, dans l'Avenue Albert 1^{er}, dans le centre du village de Gerpennes, dans les deux sens de circulation (Source : SPW)

C. Nalines

Dans la rue à Canadas, dans le centre de Nalines, la tendance est globalement similaire à celle observée dans les deux autres graphiques. On peut noter que le nombre de camions est un peu moins important que dans le centre de Gerpennes.

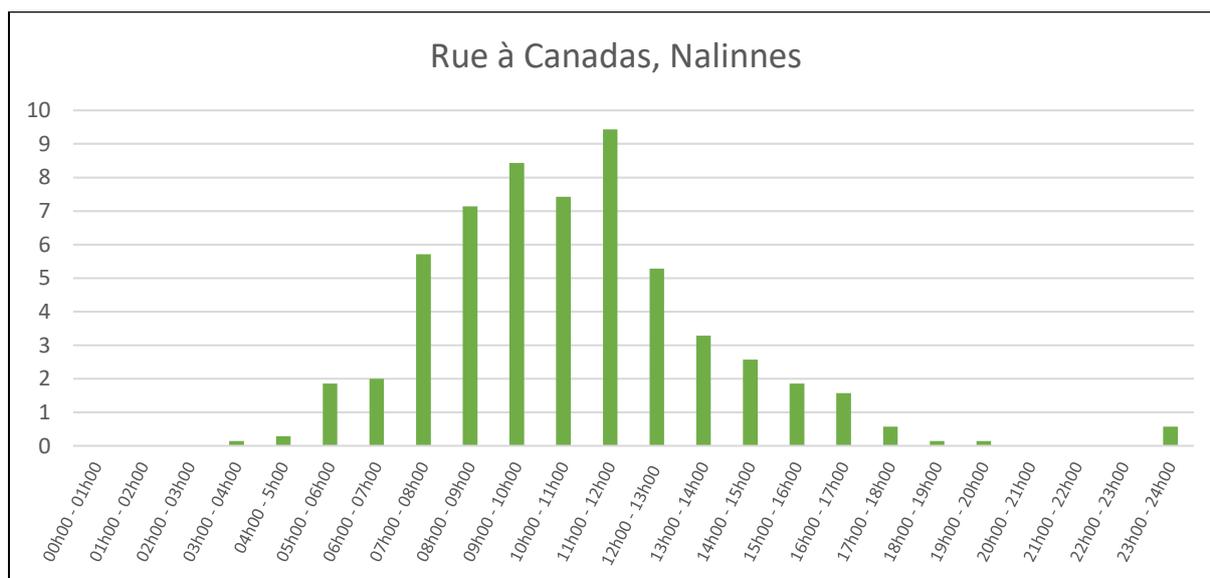


Figure 154 : Flux de poids lourds par heure de la journée, sur une moyenne hebdomadaire, dans la rue à Canadas dans le centre du village de Nalines, dans les deux sens de circulation (Source : SPW)

8.4 Conclusions

Pour conclure ce chapitre, le transport de marchandise dans les communes de Gerpennes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes est une thématique importante dans le cadre du PICM car elle a été mise en avant par de nombreux habitants dans le cadre de la participation citoyenne.

Les données Viapass mettent en évidence l'important trafic de poids lourds sur la Nationale 5, avec près de 4500 camions par jour (dans les deux sens de circulation). La saturation constante aux heures de pointe de cette voirie cause la déviation d'une partie du trafic, dans un certain nombre d'axes routiers secondaires au sein des deux entités, en particulier dans les villages de Nalinnes, Gerpennes, Acoz et Loverval.

Bien que la Nationale 5 ait un impact important sur certaines voiries des deux entités, elle ne représente pas, à elle seule, l'ensemble de la problématique des poids lourds sur le territoire. En effet, l'axe routier dans lequel se trouve la rue de Châtelet, la rue de Dinant et la place de Gougnyes, dans le village de Gougnyes, localisé entre la commune de Mettet et de Châtelet est aussi fortement chargé en poids lourds. Il est pourtant trop éloigné de la N5 pour que celle-ci ait un impact en matière de déviation de poids lourds. Cet axe routier semble être un itinéraire privilégié par les véhicules transportant des marchandises entre une série de communes localisées au sud-est de Charleroi (Mettet, Florennes, Anhée...) et la métropole de Charleroi par manque d'une alternative autoroutière (ou d'un axe routier à grand gabarit). Il ne faut pas non plus négliger le trafic au départ ou à destination des communes de Gerpennes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes.

Ce trafic parasite de poids lourds entraîne des conséquences importantes sur la qualité de vie des riverains des rues par lesquelles passent ces camions (pollution, bruit et surtout dangerosité).

9 IMPACT SUR LA MOBILITÉ DES PROJETS À VENIR

Différents projets relatifs aux logements, aux équipements de services publics et communautaires ainsi qu'à la mobilité sont en cours d'étude sur le territoire des communes de Gerpennes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes. Ils pourront à terme générer un impact sur la mobilité au sein de la commune et des quartiers où ils s'implantent. Ils sont par conséquent pris en compte dans le cadre du diagnostic du PICM.

9.1 Gerpennes

9.1.1 Projets de logements

A. Projets de logements en lotissement ou en constructions groupées

- A : Projet de constructions groupées ou permis d'urbanisation entre la rue Paganetti et la rue des Saules.



Figure 155 : Projet de logements groupés entre la rue Paganetti et la rue des Saules (Source : Agora)



Figure 156 : Projet de logements groupés entre la rue Paganetti et la rue des Saules (Source Google Maps)

- B : Projet de constructions groupées ou permis d'urbanisation entre la rue Van Brusselt et l'allée des Bouleaux.
- C : Projet de constructions groupées ou permis d'urbanisation entre la chaussée de Philippeville et l'allée St Hubert.
- D : Projet de reconversion de l'IMTR.
- E : Permis d'urbanisation des terrains de la fabrique d'Eglise de Loverval à la rue des Fiestaux.
- F : Projet de constructions groupées du terrain de la fabrique d'Eglise de Gerpennes à la rue St Roch.
- G : Projet d'urbanisation à la rue Château d'en Bas.
- H : Projet de constructions groupées ou permis d'urbanisation à l'avenue Astrid (anciennement propriété de SA LOIX).
- I : Projet d'urbanisation du bien sis au fond de l'allée des Acacias en liaison avec l'allée des Bouleaux.

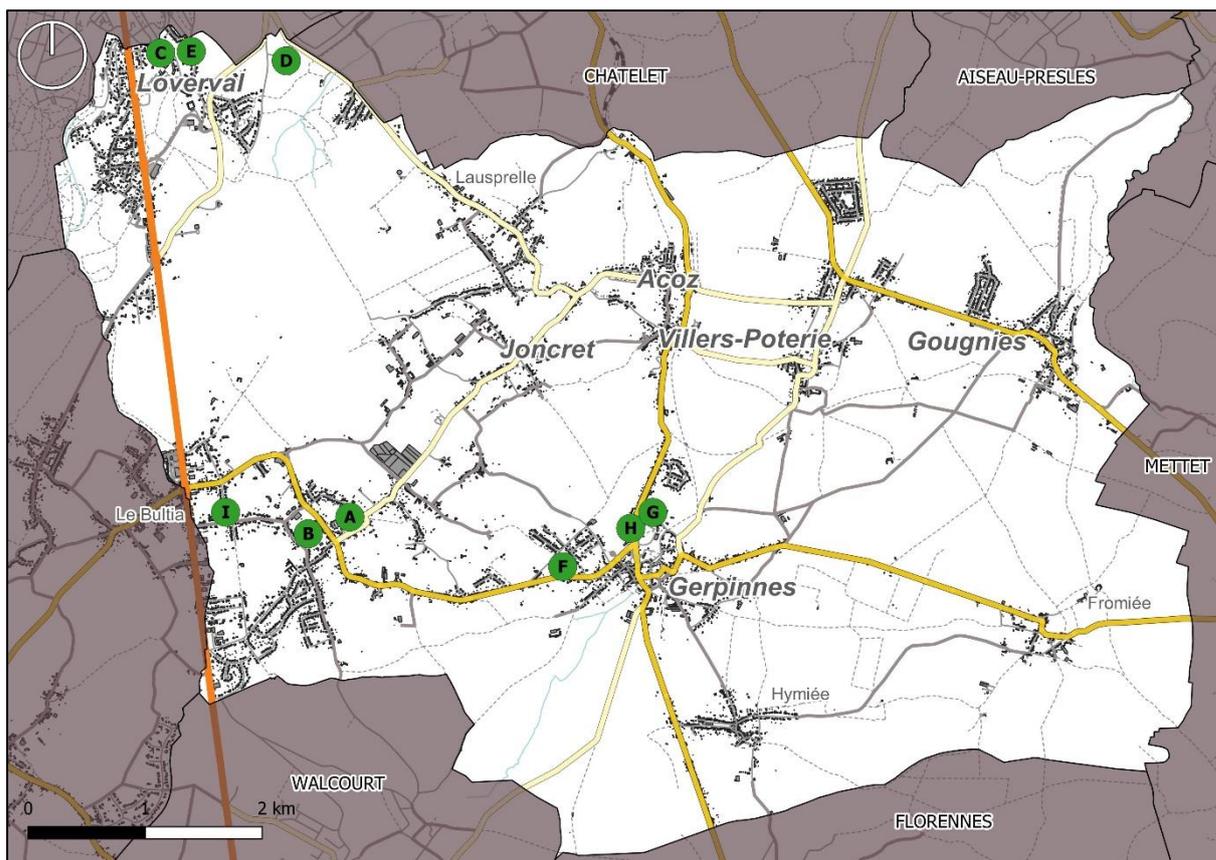


Figure 157 : Projets de logements en lotissement ou en construction groupée

B. Extension de la zone habitat (ZACC)

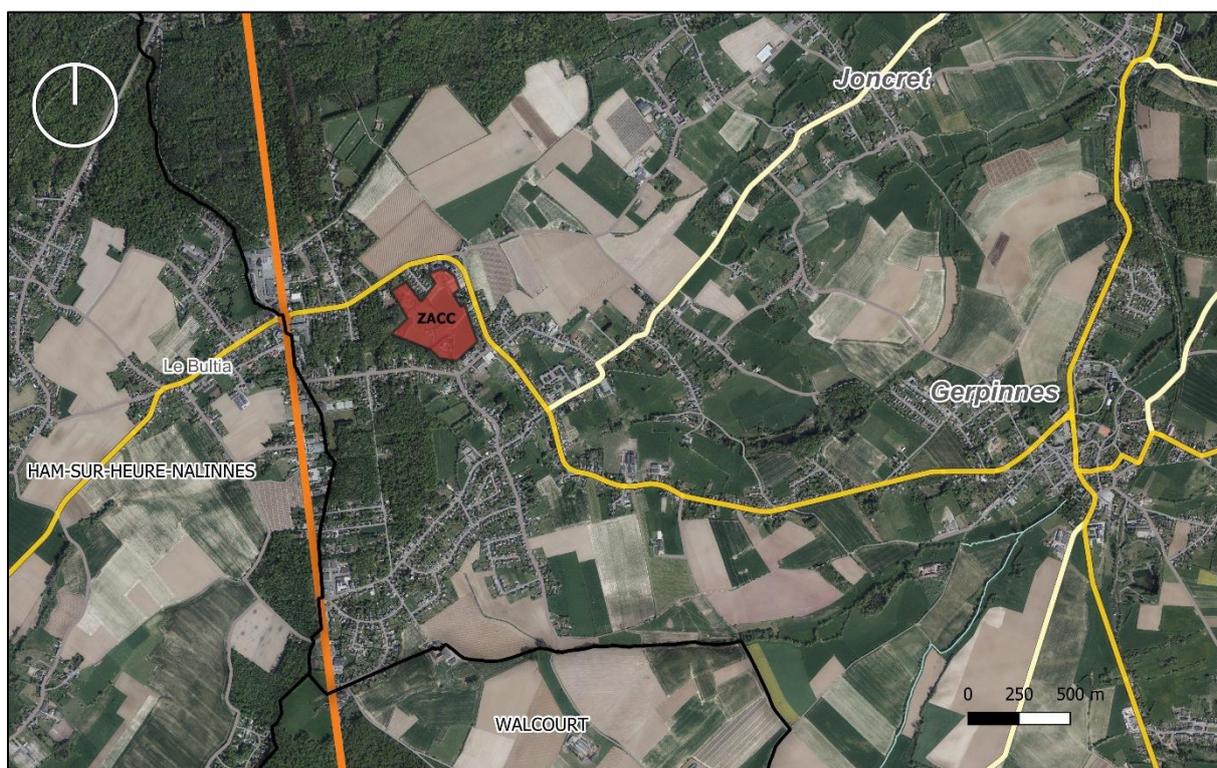


Figure 158 : Projet de mise en œuvre de la ZACC sise à la rue Basse des Pauvres, à Gerpinnes

C. Logements publics

Dans une moindre mesure, localisation des projets de logements sociaux en cours de procédure ou d'aménagement dans la commune de Gerpennes :

- A : Rue de Moncheret 147, Acoz (deux logements)
- B : Rue de Presles 51, Villers-Poterie (un logement)
- C : Rue Edmond Schmidt 1, Gerpennes (quatre logements)
- D : Rue Château d'En-bas 5, Gerpennes (deux logements)
- E : Rue de Moncheret 83, Acoz (un logement adapté pour les séniors)

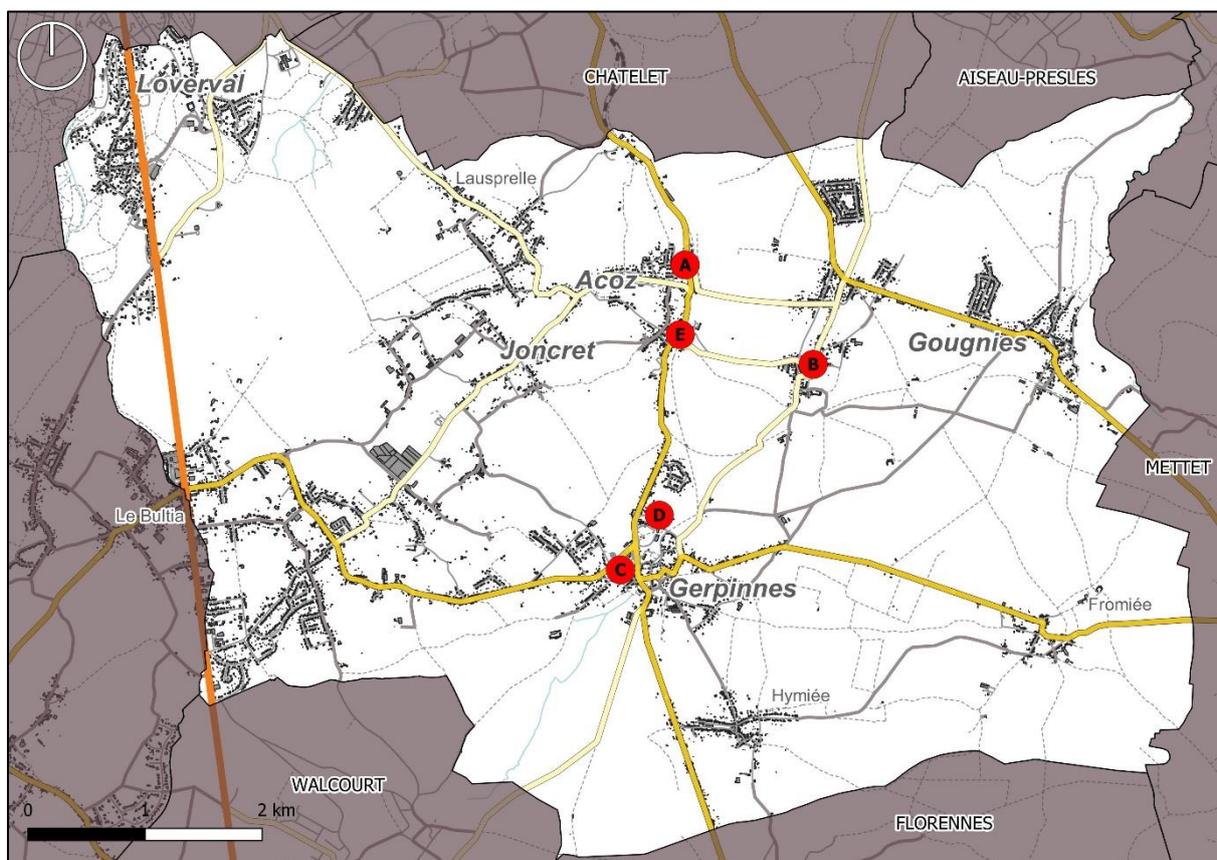


Figure 159 : Localisation des projets de logements sociaux en cours de procédure ou d'aménagement dans la commune de Gerpennes

9.1.2 Projets d'équipements services publics ou communautaires

A. Projet d'une maison de l'entité.

Depuis plusieurs années, de nombreux groupements de citoyens et associations souhaitent avoir un espace afin de réaliser leurs activités ou festivités. La commune a donc décidé d'inscrire dans ses projets prioritaires, un bâtiment polyvalent. Le projet architectural a été dessiné par un bureau de Charleroi à la suite d'un concours.



Figure 160 : Esquisse de la future maison de l'entité et de ses abords (Source : Opération de Développement Rural de Gerpinnes)



Figure 161 : Simulation 3D de la future maison de l'entité (Source : Telesambre.be)

Ce projet se localise sur un terrain situé dans le centre du village de Gerpinnes, dans la rue du Parc St Adrien. Ce terrain en question appartient à la commune depuis plus de 20 ans. Il s'agit également de connecter le bâtiment avec le parc public St Adrien qui se trouve juste à côté.



Figure 162 : Localisation du projet de maison de l'entité dans la rue du Parc St Adrien, dans le centre du village de Gerpinnes

Cette salle a un potentiel d'attraction d'une cinquantaine de milliers de personnes dans et autour de la commune de Gerpinnes pour des activités de loisirs ou culturelles.

Projet de crèche et d'un service de halte-garderie

La Commune a la volonté de créer une crèche et un service de halte-garderie, sur la place de la Scierie dans le village de Gerpinnes. Cependant, le projet est en stand-by car le taux de couverture d'accueil pour les enfants gerpinnois est actuellement suffisant (68 à 80 naissances par an pour 140 places environ).

Esquisse du projet (2015) :

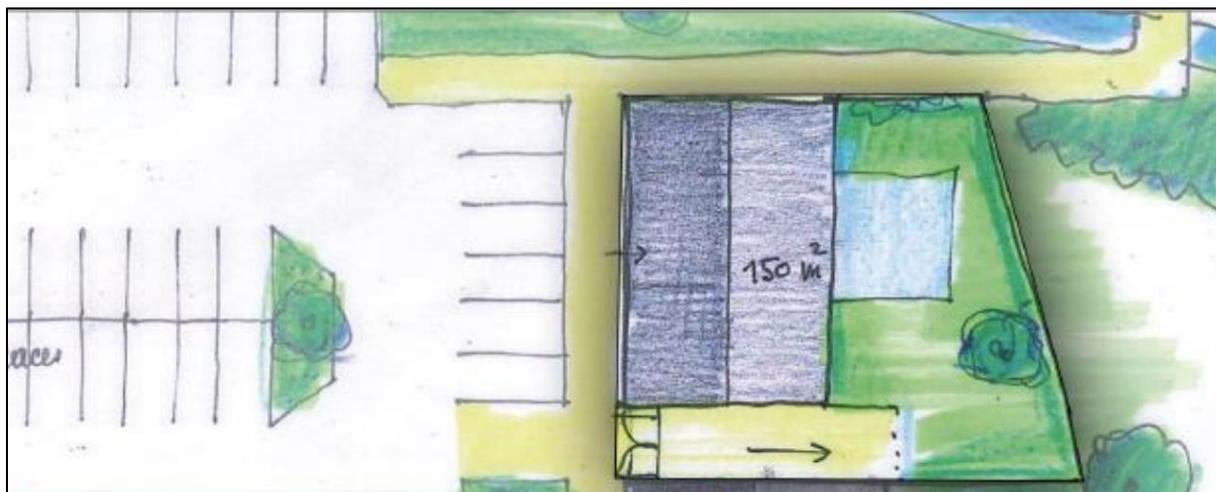


Figure 163 : Projet de crèche et d'un service de halte-garderie, sur la place de la scierie, à Gerpinnes (Source : Opération de Développement Rural de Gerpinnes)

Projet d'ateliers ruraux à vocation commerciale et de logements tremplins

Le projet consiste en la construction d'ateliers ruraux à vocation commerciale au rez-de-chaussée et de logements tremplins à l'étage, sur la place de la Scierie, à Gerpinnes.

En 2018, la Commune a obtenu une promesse de subsides de 163.000 € pour l'assainissement et l'empierrement de ce site économique désaffecté dans le cadre du Plan wallon d'investissements Sowafinal 3.

Esquisse du projet (2015) :



Figure 164 : Projet d'ateliers ruraux à vocation commerciale et de logements tremplins, sur la place de la scierie, à Gerpinnes
(Source : Opération de Développement Rural de Gerpinnes)

D. Construction d'une infrastructure de rencontre et d'hébergement et aménagement des abords

La construction d'une infrastructure de rencontre et d'hébergement et aménagement des abords est prévue. Elle se fera sur le site des ancienne usines Bernard, à Gerpinnes (actuellement désaffecté).

En 2018, la Commune a obtenu une promesse de subsides (421.000 €) pour la démolition, l'assainissement et l'empierrement de l'ancien site sur un total de 466.000 €, soit 90% de subside.

E. Création d'une maison multi-services.

La commune de Gerpennes a pour projet de créer une maison multiservices, elle a d'ailleurs acquis un bâtiment dans le centre de Gerpennes le 15 juin 2021. Ce projet regrouperait l'accueil du Syndicat d'Initiative, deux salles d'exposition temporaire, une vitrine des produits locaux et d'artisanat ainsi que plusieurs locaux polyvalents. Des événements mettant en avant le folklore, le patrimoine ou la culture pourraient également y être organisés.

Ce projet nécessite d'abord l'acquisition du bâtiment (Place de la Halle n°4, 6280 Gerpennes) puis de le rénover (électricité, isolation, sanitaire, chauffage, éclairage...).



Figure 165 : Futur maison multi-services (Source : Opération de Développement Rural de Gerpennes)

9.2 Ham-sur-Heure-Nalinnes

9.2.1 Projets de logements

A. Extension de la zone habitat (ZACC)

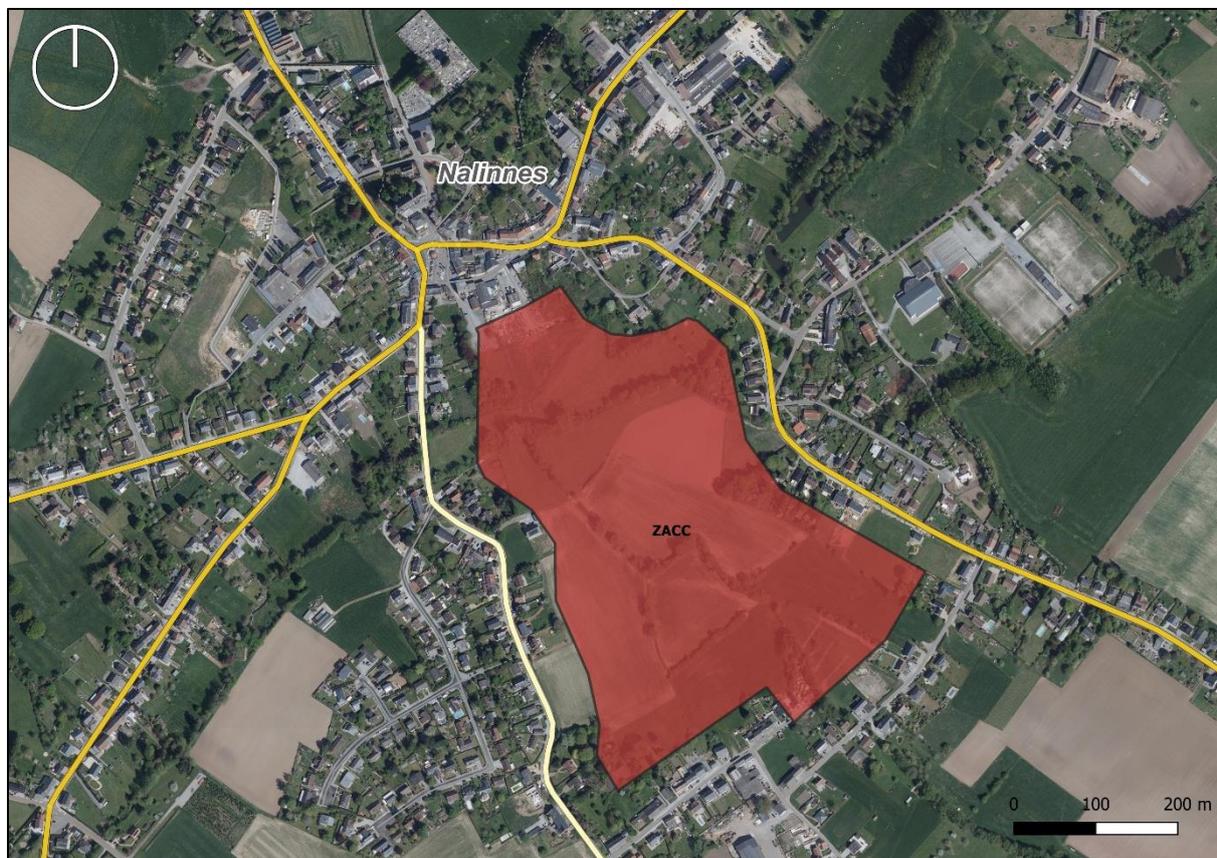


Figure 166 : Localisation du projet de la ZACC de Nalinnes centre

B. Projets de logements en lotissement ou en constructions groupées

- A : Projet de construction d'un bâtiment de 18 logements ;
- B : Projet de construction de 11 logements individuels ;
- C : Projet de construction de 23 logements individuels avec une nouvelle voirie ;
- D : Projet de construction de 7 logements individuels avec une nouvelle voirie ;
- E : Projet de construction de 10 logements individuels avec une nouvelle voirie.

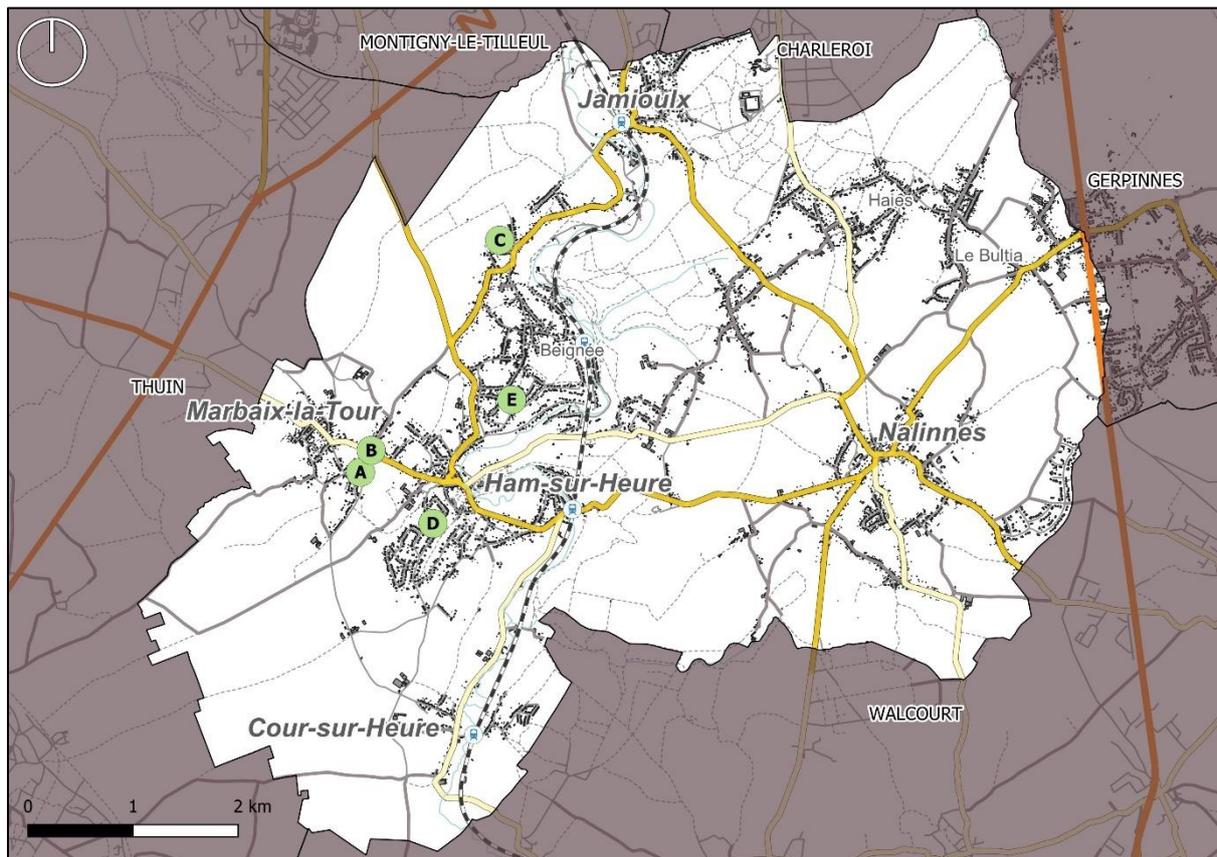


Figure 167 : Projets de logements en lotissement ou en construction groupée, dans la commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes

10 DOCUMENTS D'ORIENTATION

10.1 A l'échelle régionale

10.1.1 Fluidité – accessibilité – Sécurité – Santé – Transfert modal : FAST

En 2017, le gouvernement wallon a adopté la vision « FAST 2030 » fixant des objectifs ambitieux et reconnus pour la transformation de la mobilité à l'horizon 2030 en Wallonie. Cette vision développée à l'échelle régionale vise à réduire la congestion (fluidité), à rendre accessible les biens et les services pour tous (accessibilité), à réduire drastiquement les accidents de la route (sécurité), à réduire de 40% les émissions de gaz à effet de serre et la pollution (santé) et enfin à réduire la part de la voiture au profit des mobilités douces et des transports en commun pour les personnes et la part du camion au profit du ferroviaire et la voie d'eau pour les marchandises (transfert modal).

Pour atteindre ces objectifs, la stratégie FAST propose un développement de la multimodalité et des objectifs chiffrés en termes de transfert modal pour le transport de personnes et marchandises.

Mode de déplacement	2017	2030
Marche	3%	5%
Vélo	1%	5%
Bus	4%	10%
Train	9%	15%
Voiture	83%	60%
Partage Voiture	1,3 de charge moyenne	1,8 de charge Moyenne

Figure 168 : Tableau transport de personnes (Source : Vision « FAST 2030 »)

10.1.2 Le PUM de Charleroi Métropole

Un Plan Urbain de Mobilité (PUM) à l'échelle de l'agglomération de Charleroi a été tout récemment lancé notamment pour tenter de résoudre les problématiques en lien avec la Nationale 5. Il va inclure 17 communes de l'agglomération de Charleroi : Aiseau-Presles, Anderlues, Chapelle-lez-Herlaimont, Charleroi, Châtelet, Courcelles, Farciennes, Fleurus, Fontaine-l'Évêque, Gerpinnes, Ham-sur-Heure-Nalinnes, Les Bons Villers, Lobbes, Montigny-le-Tilleul, Pont-à-Celles, Thuin, Walcourt.

Le SPW MI est en charge de l'élaboration du Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération de Charleroi conformément au décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales et de l'arrêté du gouvernement wallon du 13 mai 2004 relatif à la définition des bassins cohérents en termes de déplacements autour de grandes agglomérations urbaines wallonnes.

Ce PUM est un outil prospectif de planification destiné à organiser l'accessibilité aux lieux de vie et d'activités tant pour les personnes que pour les marchandises en adéquation avec les options et objectifs de développement durable. Il s'applique à l'échelle de la zone urbaine fonctionnelle, sans se soucier de limites administratives. Il ne se limite pas à des mesures de nature infrastructurelles ou d'offre de transport, mais crée également un cadre et une dynamique de l'information, sensibilisation, concertation et de coordination des acteurs locaux.

Ses objectifs sont :

- D'organiser des éléments structurants des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité aux lieux de vie et d'activités pour tous les modes de transport ;
- D'organiser un développement territorial cohérent en matière de mobilité, notamment par la recherche d'une adéquation entre les profils d'accessibilité des sites disponibles et les profils de mobilité des activités et services en développement ;
- Dans le cadre du développement durable (pacte vert / green deal), de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, à la sauvegarde de la biodiversité, à une mobilité optimale pour toute personne quel que soit son niveau de revenus, de soutenir l'activité économique et la relocalisation de certains secteurs, d'intégrer les conséquences à long terme de la crise sanitaire du Covid-19 ;
- De formuler des propositions à déployer dans un plan de réorganisation à cinq (2025), dix (2030) et vingt ans (2040) en veillant à une « balance coût-efficacité où les réductions d'émissions les plus intéressantes peuvent être atteintes au moindre coût » ;
- De coordonner tous les acteurs concernés par la problématique de la mobilité.

A ce titre, ce document sera mieux disposé à analyser certaines problématiques supracommunales. Il étudiera notamment des solutions concernant le chaînon manquant de la N5.

10.1.3 Schéma directeur cyclable de la Wallonie (SDCW)

Le Gouvernement wallon a fait élaborer un outil d'orientation, appelé le Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie, visant à identifier des axes cyclables à aménager en priorité à l'échelle du territoire wallon. Ce Schéma est le résultat de l'étude d'un maillage de la Wallonie en itinéraires cyclables de qualité (notamment le RAVeL), reliant des pôles sélectionnés en Wallonie et dans les régions ou pays voisins selon des critères bien précis. Ces itinéraires ont pour objectif de constituer la colonne vertébrale du réseau cyclable wallon.

Le Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie est composé des données suivantes :

- Les pôles principaux de Wallonie et des régions limitrophes ;
- Les liaisons cyclables entre pôles ;
- Les voiries régionales complémentaires à haut potentiel cyclable.

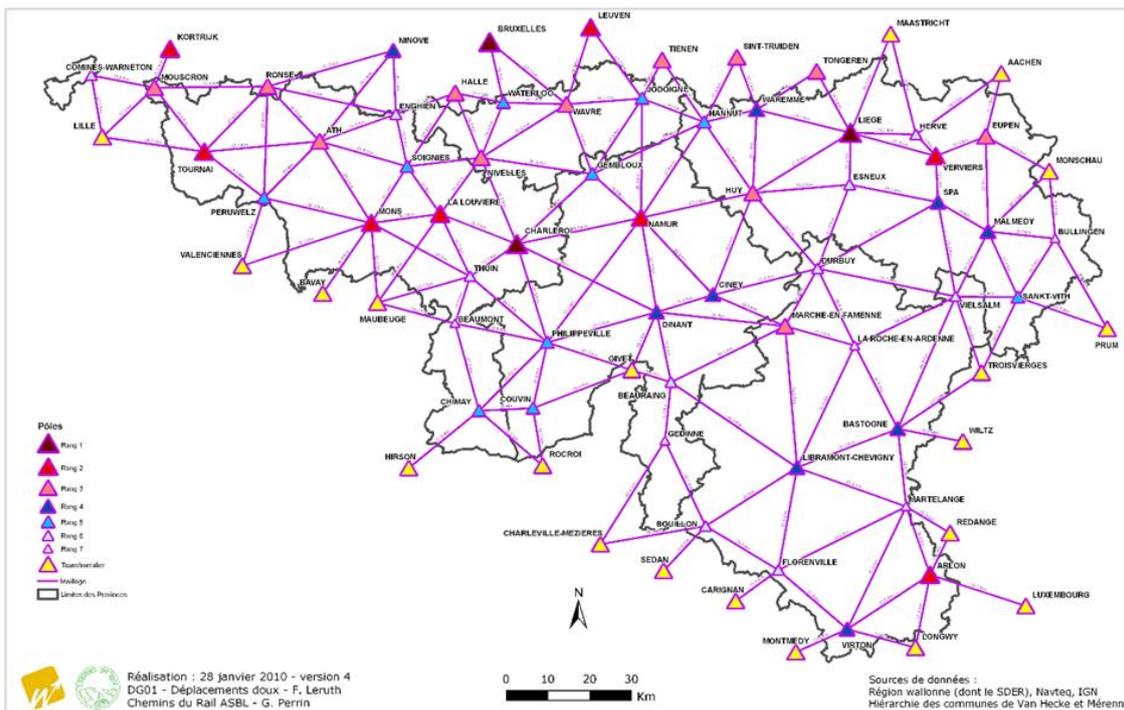


Figure 169 : Projet de schéma directeur cyclable pour la Wallonie : pôles et maillage – Groupe de travail inter administratif « mobilité douce » (Source : SPW)

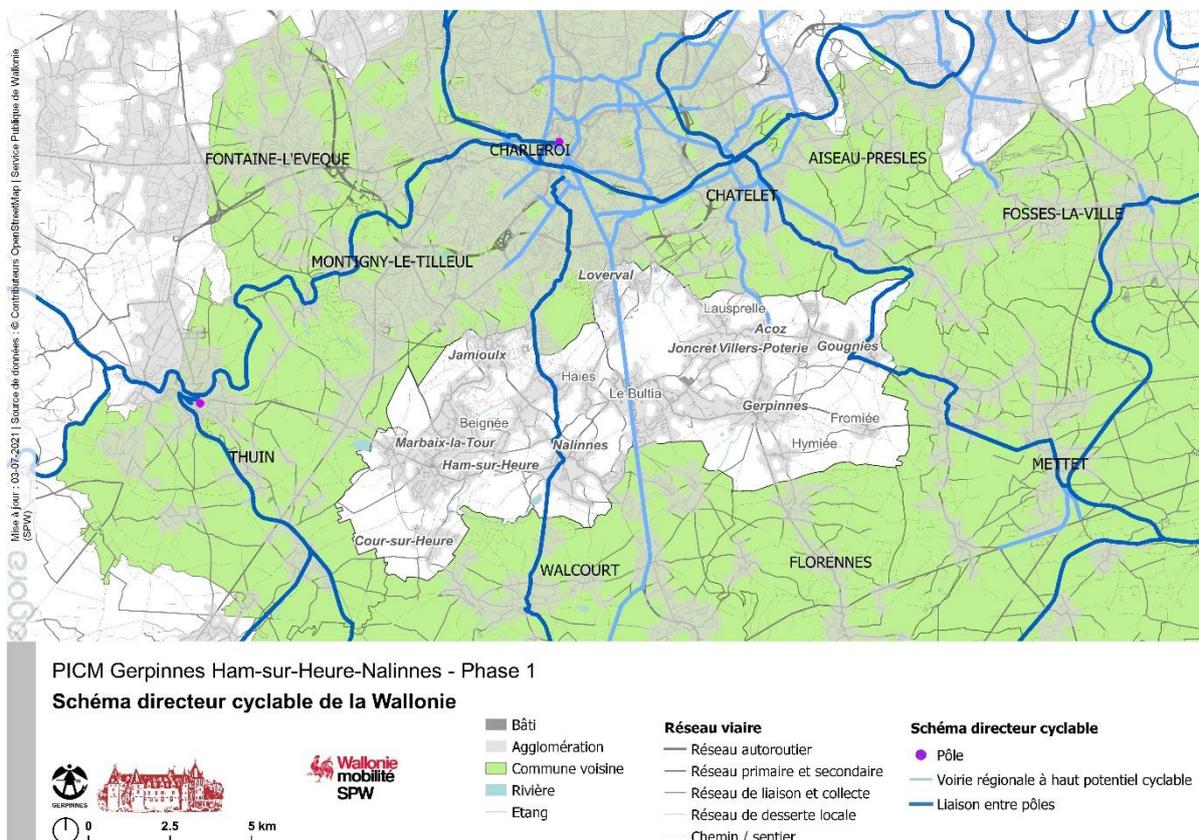


Figure 170 : Schéma Directeur Cyclable de Wallonie dans et à proximité des communes de Gerpinnes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes (Source : SPW)

Ce Schéma est un outil destiné à aider les gestionnaires de voiries et les spécialistes de la mobilité dans leurs réflexions de prise en compte des besoins des cyclistes. Il se traduit sous la forme d'une cartographie qui désigne les voiries à haut potentiel cyclable⁴.

10.2 A l'échelle communale

10.2.1 Gerpennes

A. Plan intercommunal de mobilité (PICM)

La commune de Gerpennes a déjà réalisé un PICM dans le passé. Il a été réalisé en collaboration avec les communes de Florennes et Walcourt et a été adopté définitivement en août 2007.

B. Schéma de développement communal (SDC)

La commune de Gerpennes a également réalisé un plan communal de développement (PCD), appelé à l'époque schéma de structure communal (SSC) avec une adoption définitive en mai 2017.

C. Programme communal de développement rural (PCDR)

La commune de Gerpennes a réalisé deux PCDR. Le premier a été adopté définitivement en mars 2000 et le deuxième a été adopté en septembre 2017.

D. Schéma d'intention communal en matière d'aménagement du territoire (SICAT)

La commune de Gerpennes a mis en place un schéma d'intention communal en matière d'aménagement du territoire réalisé par le GAL Entre Sambre et Meuse en collaboration avec les communes de Walcourt, Florennes et Mettet et a été adopté en juin 2012.

10.2.2 Ham-sur-Heure - Nalinnes

A ce jour, nous n'avons pas en notre possession ou consulté un document d'orientation planologique du territoire de la commune

⁴ Source : RAVeL Wallonie

11 PASSER D'UN DIAGNOSTIC À DES OBJECTIFS ET DES ACTIONS

Le diagnostic de la mobilité des communes de Gerpinnes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes aborde de nombreux points et volets, nécessitant chacun le développement d'une stratégie spécifique.

11.1 Globaliser l'action

La prochaine phase du PICM (phase 2) concerne la définition d'objectifs et d'une stratégie globale en termes de mobilité, qui gère également les interactions entre les différents volets et thèmes qui ont été vus dans cette première phase.

Comme expliqué dans l'introduction, ce PICM ne pourra pas régler l'ensemble de la problématique de la N5 car il s'agit d'un problème de mobilité qui dépasse largement les communes de Gerpinnes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes. Cette question doit être analysée à l'échelle de l'agglomération de Charleroi voire à l'échelon régional. Cette problématique va être abordée dans le cadre du Plan Urbain de Mobilité (PUM) de Charleroi. Aussi, les 2 communes vont donc devoir s'impliquer dans l'élaboration de ce travail entendu que leur mobilité communale dépendra des stratégies mises en place dans le cadre de ce PUM.

Une vision globale de la mobilité au sein des communes de Gerpinnes et d'Ham-sur-Heure est nécessaire pour atteindre les objectifs de mobilité de la vision FAST de la Wallonie. Il faudra par exemple :

- Mener des actions pour réduire le trafic automobile lié à la dépose scolaire. Pour cela, des actions doivent être menées d'une part pour contraindre l'utilisation de la voiture et d'autre part pour favoriser les modes de déplacement alternatifs à la voiture ;
- Les projets de logements doivent prendre en compte les besoins de stationnement vélo et d'infrastructures cyclables alternatives à la voiture ;
- Gérer les carrefours et axes à problèmes en gardant une vision d'ensemble du réseau et si possible en cherchant des solutions en amont.

11.2 Anticiper les évolutions

Les différents projets de logements à Gerpinnes et à Ham-sur-Heure-Nalinnes auront des impacts sur la mobilité, notamment au niveau de la circulation automobile. Il faudra prendre en compte ces évolutions afin de bien dimensionner et calibrer les différents réseaux tout en encourageant la mobilité alternative à la voiture et le covoiturage pour ainsi réduire les déplacements en voitures privées, plus nuisibles pour la collectivité.

11.3 Briser le cercle vicieux et trouver un cercle vertueux

Cette demande en mobilité génère également des attentes en matière de protection des usagers faibles. La sécurité routière des écoles gagnera à disposer d'aménagements adéquats.

Elle gagnera encore plus si l'on peut convaincre les parents de délaissier la voiture pour déposer systématiquement les enfants eux-mêmes devant l'entrée de l'école. Particulièrement pour des enfants un peu plus âgés, disposant d'un degré d'autonomie raisonnable à partir de 10-12 ans, des solutions telles que le bus, le vélo (accompagné ou non) ou la marche à pied permettent à la fois un allègement substantiel de la pression automobile aux heures de pointe, mais aussi et surtout un centre-ville plus calme. Cela permettrait un apprentissage de l'autonomie dans la circulation pour les enfants, qui seront par la suite des conducteurs plus conscients du respect à donner aux modes doux et plus alertes par rapport aux dangers de la circulation routière.

Enfin, il faut prendre en compte la dimension de l'amélioration de la santé publique par rapport à des enfants, mais aussi des adultes et des seniors qui bougent, et qui se portent mieux, tout en renforçant la dynamique des centres de ville et de villages.

Il est cependant difficile d'obtenir des changements de comportement bien ancrés dans les mœurs, surtout vis-à-vis d'une génération de jeunes parents qui ont été parmi les premiers à « bénéficier » des services systématiquement offerts par les « parents-taxis » pour les déposer à toutes leurs activités avec une prise en charge totale.

Tout dans notre société moderne concourt à pérenniser la tendance à systématiser l'usage de la voiture. Déposer les enfants avant de prendre la route soi-même semble une démarche tellement rationnelle : on « combine » les trajets. On assure la sécurité de ses enfants en ne les exposant pas à la circulation des autres, oubliant qu'en même temps on dégrade la sécurité des autres qui n'ont pas (encore) fait ce choix. Par ailleurs la voiture est omniprésente, souvent incluse à un package salarial. Elle est par ailleurs un cocon qui isole de bien des désagréments.

C'est pourquoi, afin d'encourager le changement des modes de déplacement, il est indispensable, pour les usagers des modes actifs, qu'ils se sentent en sécurité sur les différentes voiries de leur entité et, pour les usagers des transports en commun, qu'il ait accès à un service efficace.

11.4 Gérer les espaces de circulation

La réalité des gestionnaires de la mobilité et des espaces publics est qu'il sera, de facto, impossible de garantir à chacun une place de stationnement automobile juste devant chaque destination qu'ils voudraient rejoindre, ainsi qu'un cheminement fluide et dépourvu d'obstacles pour s'y rendre en automobile à n'importe quel moment. La consommation d'espace de la voiture individuelle est énorme, tant à l'arrêt qu'en mouvement.



Figure 171 : L'importante consommation d'espace de la voiture individuelle

Les transports collectifs, le vélo et la marche sont autrement plus performants pour assurer les déplacements des personnes.

Une voie de circulation de 3,5 m de large permet le déplacement, par heure, de :

- 2 000 personnes en voiture
- 9 000 personnes en bus classique
- 14 000 cyclistes
- 19 000 piétons
- 20 000 personnes en bus à haut niveau de service
- 80 à 100 000 personnes en métro ou train

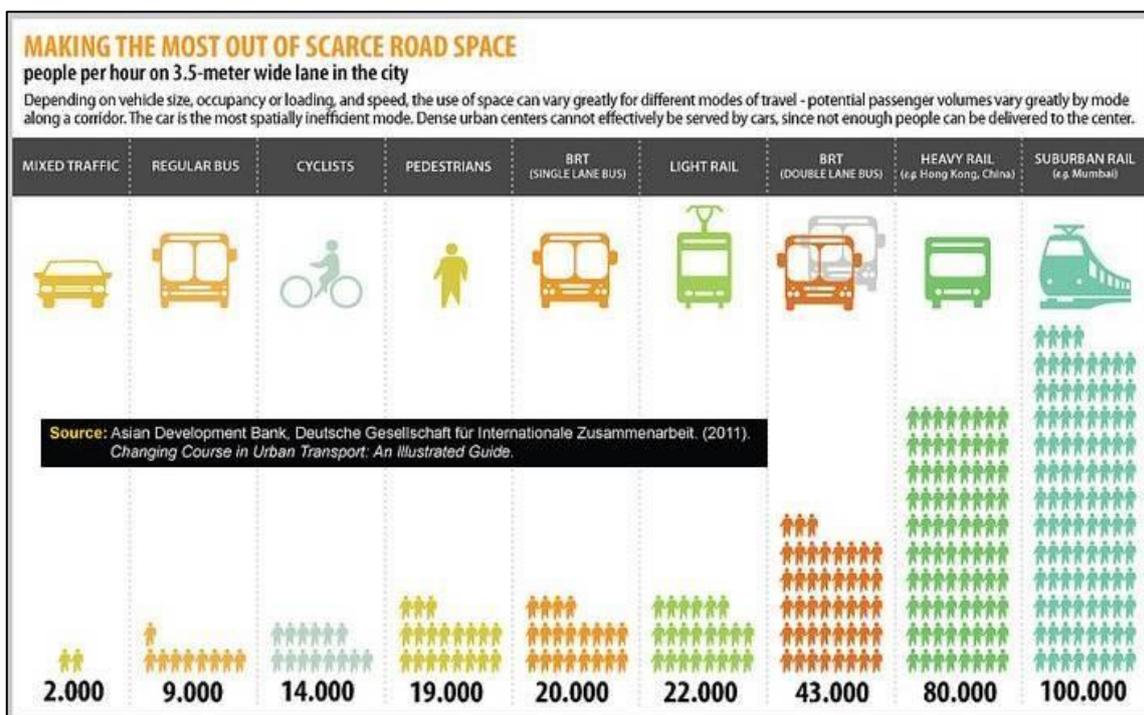


Figure 172 : Capacité de transport des différents modes de transport

11.5 Les enjeux et problématiques

Plus concrètement, les enjeux et problématiques auxquels il faudra répondre sont les suivants :

- Développer la qualité des cheminements et espaces de séjours piétons pour valoriser le cadre urbain et rural, convivial et propice à la marche à pied et résoudre de nombreux « dysfonctionnements » tant pour les piétons que pour les PMR :
 - Identifier les **cheminements essentiels à la mobilité douce pour accéder aux principaux pôles générateurs de déplacements** (écoles, centres sportifs, administration...) et prévoir des aménagements de qualité.
 - Analyser les nombreux chemins et sentier qui devront être réaménager ainsi que de favoriser leur liaison avec le réseau RAVeL existant ou en projet dans la commune de Gerpinnes ;
 - **Mener une réflexion globale quant aux déplacements PMR** en ce qui concerne les traversées piétonnes, passerelles, passages, chemins et sentiers ;
 - Réfléchir sur l'accessibilité piétonne au sein des nouveaux lotissements.

- **Développer un vrai réseau cyclable** et attaquer de front les difficultés rencontrées au quotidien par les cyclistes (obstacles, revêtement abîmé, manque de connectivité entre les tronçons de pistes cyclables) :
 - Développer un réseau cyclable qui permet l'interconnexion entre les différents villages. Dans le cadre de la commune de Gerpinnes, il s'agit d'accompagner les développements en cours ou en projet du RAVeL.
 - Assurer la sécurité dans les centres de villages et quartiers résidentiels denses au moyen de différents outils tels que la création de zone 30, de zone résidentielle et de rencontre ; la mise en place de coussins berlinois ou de rétrécissements de la voirie qui permettent de faire passer les vélos en sécurité et sans les ralentir ; la création de rues cyclables ; la création de SUL (sens unique limité) en particulier dans la commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes (dans les centres de villages de Nalinnes et d'Ham-sur-Heure) etc. ;



Figure 173 : Coussin Berlinois qui permet de faire passer les vélos en sécurité et sans les ralentir (Source : CeMathèque)

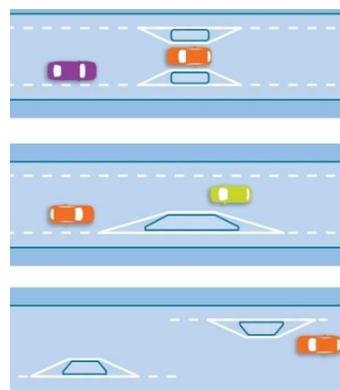


Figure 174 : Rétrécissement de la chaussée qui permet de faire passer les vélos en sécurité et sans les ralentir (Source : CeMathèque)

- Prendre en compte les dénivelés de façon de développer un réseau confortable (bien que le développement du vélo électrique permette de résoudre cette contrainte) ;
 - Assurer des infrastructures de stationnement vélo aux pôles importants (école, centre sportif, place de village...) ainsi qu'au niveau des arrêts de bus les plus fréquentés afin de favoriser l'intermodalité avec les transports en commun, comme par exemple, à la gare d'autobus d'Acoz (parking vélo couvert et sécurisé) ;
 - Effectuer une promotion du vélo (notamment via le site de la commune) ;
 - Promouvoir les brevets du cycliste dans les écoles et tenter d'assurer un suivi pour lancer une pratique régulière.
- **Faciliter les conditions de circulation des transports en commun ainsi que leur accessibilité.**
 - Améliorer la qualité d'accueil et d'intermodalité des arrêts de bus (parcage vélo, quais accessibles PMR, abris, signalétique, trottoir d'accès, passage piéton...) ;
 - Garantir une meilleure information concernant les lieux pour se procurer des tickets de bus ainsi qu'une meilleure lisibilité sur les différentes options de tickets ou abonnements.
 - Assurer de bonnes conditions de circulation pour les bus, notamment via la création de bandes bus selon les besoins et les opportunités ;
 - Réfléchir à la desserte des futurs projets.
- **Améliorer l'accessibilité de la commune et de ses pôles :**
 - Repenser l'accessibilité de certains centres de villages ou de rues en décourageant le trafic parasite (véhicules automobiles privés ou poids lourds) d'y circuler notamment dans le centre des villages de Nalinnes et de Gerpennes ainsi que dans certaines rues, notamment les rues d'Acoz, Praile et Lumsonry à Nalinnes ou encore les rues de la Blanche Borne et de Fromont, à Loverval. Il pourrait s'agir de mesures d'apaisement du trafic ou d'interdiction de circulation de poids lourds (même si on sait bien que ces mesures d'interdiction ne sont pas toujours respectées).
 - Analyser l'impact des différents projets sur le réseau routier et réfléchir à la façon de diminuer la part modale de la voiture privée ;
 - Réfléchir à la hiérarchie du réseau routier.
- **Offrir une capacité de stationnement adéquate, bien située,** et exploitée de manière à faciliter le report du stationnement des voiries commerçantes elles-mêmes vers des parkings judicieusement placés.
 - Prévoir à temps de nouvelles capacités permettant ces reports ;
 - Organiser la gestion des durées du stationnement en fonction des objectifs souhaités, en particulier dans le centre des villages d'Ham-sur-Heure et de Gerpennes ;
 - Revoir le stationnement dans les rues qui ont été diagnostiquées comme étant problématique, en particulier dans le centre du village de Nalinnes mais également dans les villages d'Ham-sur-Heure et de Gerpennes.

- **Attaquer de front les problèmes liés à la dépose et reprise des enfants devant les écoles :**
 - Mener une réflexion à l'échelle communale en ce qui concerne l'accessibilité de l'ensemble des écoles pour l'ensemble des modes de déplacement ;
 - Mener des actions afin d'**inciter les élèves à privilégier les modes actifs** ;
 - Revoir le stationnement à proximité de certaines écoles, en particulier dans les endroits les plus problématiques.

12 TABLES

12.1 Table des figures

Figure 1 : Positionnement géographique dans le contexte communal et supra communal.....	7
Figure 2 : Relief du territoire communal de Gerpinnes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes	8
Figure 3 : Carte d'occupation du sol de 2018 du territoire communal de Gerpinnes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes.....	9
Figure 4 : Occupation du sol (2020) - Principales catégories des terrains artificialisés (source : IWEPS).....	9
Figure 5 : Morphologie et caractéristique de la zone bâtie dans la commune de Gerpinnes (Source : SWP - PICC)	11
Figure 6 : Morphologie et caractéristique de la zone bâtie dans la commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes (Source : SWP - PICC)	12
Figure 7 : Patrimoine - Biens classés et zones de protection dans la commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes	14
Figure 8 : Patrimoine - Biens classés et zones de protection dans la commune de Gerpinnes	16
Figure 9 : Densité de population par secteur statistique des communes de Gerpinnes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes (Source : Statbel)	17
Figure 10 : Évolution de la population de Gerpinnes entre le 1er janvier 2012 et le 1er janvier 2020 (Source(s) : SPF économie – Statbel)	18
Figure 11 : Évolution de la population d'Ham-sur-Heure-Nalinnes entre le 1er janvier 2012 et le 1er janvier 2020 (Source(s) : SPF économie – Statbel)	18
Figure 12 : Évolution du solde migratoire et solde naturel à Gerpinnes (Source(s) : Registre national, Cytise (DEMO-UCL), SPF économie – Statbel)	19
Figure 13 : Évolution du solde migratoire et solde naturel à Ham-sur-Heure-Nalinnes (Source(s) : Registre national, Cytise (DEMO-UCL), SPF économie – Statbel)	19
Figure 14 : Évolution du solde migratoire et solde naturel en Wallonie (Source(s) : Registre national, Cytise (DEMO-UCL), SPF économie – Statbel)	20
Figure 15 : Evolution de la proportion des 65 ans et plus à Gerpinnes, à Ham-sur-Heure-Nalinnes et en Wallonie entre le 1er janvier 2012 et le 1er janvier 2020 (Source(s) : Registre national – SPF économie – Statbel)	21
Figure 16 : Âge moyen de la population à Gerpinnes, à Ham-sur-Heure-Nalinnes, dans le Hainaut et en Wallonie le 1er janvier 2020 (Source(s) : Registre national, Cytise (DEMO-UCL), SPF économie – Statbel)	21
Figure 17 : Total des ménages privés à Gerpinnes en 2020 (Source(s) : Registre national, Cytise (DEMO-UCL), SPF économie – Statbel)	22
Figure 18 : Total des ménages privés à Ham-sur-Heure-Nalinnes en 2020. (Source(s) : Registre national, Cytise (DEMO-UCL), SPF économie – Statbel)	22
Figure 19 : Total des ménages privés en Wallonie en 2020 (Source(s) : Registre national, Cytise (DEMO-UCL), SPF économie – Statbel)	23
Figure 20 : Evolution du revenu médian par déclaration à Gerpinnes, à Ham-sur-Heure et en Wallonie entre (Source(s) : Registre national, Cytise (DEMO-UCL), SPF économie – Statbel).....	24
Figure 21 : Equipements / Pôles générateurs de déplacements dans le centre des villages de Nalinnes et d'Ham-sur-Heure...	27

Figure 22 : Equipements / Pôles générateurs de déplacements dans le centre du village de Gerpinnes	28
Figure 23 : Mobilité sortante à Gerpinnes (Source : Censur 2011, SPF Économie)	29
Figure 24 : Mobilité sortante à Ham-sur-Heure-Nalinnes (Source : Censur 2011, SPF Économie).....	30
Figure 25 : Mobilité entrante à Gerpinnes (Source : Censur 2011, SPF Économie)	30
Figure 26: Mobilité entrante à Ham-sur-Heure-Nalinnes (Source : Censur 2011, SPF Économie)	31
Figure 27 : Mobilité domicile-travail intra-communale pour les secteurs statistiques les plus attractifs de déplacements domicile-travail intra-communaux dans la commune de Gerpinnes (Source : Censur 2011, SPF Économie).....	32
Figure 28 : Mobilité domicile-travail intra-communale pour les secteurs statistiques les plus attractifs de déplacements domicile-travail intra-communaux dans la commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes (Source : Censur 2011, SPF Économie)	32
Figure 29 : Répartition modale du transport de personnes pour les trajets domicile-travail des habitants de Gerpinnes. (Source(s) : SPF Mobilité et Transports (Enquête déplacements domicile-travail 2014 : répartition modale par commune (selon le lieu de travail))).....	33
Figure 30 : Répartition modale du transport de personnes pour les trajets domicile-travail des habitants d'Ham-sur-Heure-Nalinnes (Source(s) : SPF Mobilité et Transports (Enquête déplacements domicile-travail 2014 : répartition modale par commune (selon le lieu de travail)))	34
Figure 31 : Taux de motorisation brut en 2020 (Source(s) : Calculé à partir de données IWEPS - Nombre de véhicules en 2020, Population en 2020)	35
Figure 32 : Plan de secteur des communes de Gerpinnes et Ham-sur-Heure-Nalinnes.....	36
Figure 33 : Rue André Paganetti, Gerpinnes (Source : Agora)	39
Figure 34 : Village de Jamioulx, rond-point rue d'Andrémont, Ham-sur-Heure-Nalinnes (Source : Agora)	39
Figure 35 : RAVeL ligne 138, Gerpinnes (Source : Agora).....	39
Figure 36 : Sentier, Ham-sur-Heure-Nalinnes (Source : Agora).....	39
Figure 37 : Passage piéton entre la rue du Dépôt et la place de Nalinnes (Source : Agora)	41
Figure 38 : Stationnement sur trottoir, rue Alfred Mengeot, village de Gerpinnes (source : Google Maps).....	44
Figure 39 : Réseau piéton structurant du centre du village de Gerpinnes	45
Figure 40 : Rue de Gourdinne, village de Nalinnes (source : Google Maps)	47
Figure 41 : Réseau piéton structurant du centre des villages de Ham-sur-Heure et de Nalinnes	48
Figure 42 : Gerpinnes, Avenue Reine Astrid. Traversée piétonne aménagée avec dalles de guidage et dalles d'attente (source : Google Maps)	49
Figure 43 : Nalinnes, Place des Haies. Parking PMR (Source: Google Maps)	49
Figure 44 : Aménagements cyclables existants dans la commune de Gerpinnes	51
Figure 45 : Pré-RAVeL à Gerpinnes, rue Lucien François (source : Agora)	52
Figure 46 : Critères à respecter pour la signalisation des SUL (Source : ISBR – Institut Belge pour la Sécurité Routière)	53
Figure 47 : Panneau de zone de rencontre (Source : code de la route)	53
Figure 48 : Aménagements cyclables existants dans la commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes.....	54

Figure 49 : Piste cyclable marquée, rue Marcinelle, Nalinnes (Source : Google Maps).....	55
Figure 50 : Réseau RAVeL existant autour de la commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes.....	56
Figure 51 : Création d'un RAVeL entre Acoz et Mettet (Source : Fiche projet PCDR : 1.3).....	57
Figure 52 : Chemin localisé entre le village et la gare d'Ham-sur-Heure (Source : Agora).....	59
Figure 53 : Chemin du Gain-Noir, Nalinnes (Source : Google Maps).....	59
Figure 54 : Itinéraires points-nœuds.....	60
Figure 55 : Stationnements cyclables, gare d'Ham-sur-Heure (Source : Agora).....	61
Figure 56 : Stationnements cyclables, place d'Ham-sur-Heure (Source : Google Maps).....	61
Figure 57 : Offre de trains un jour de semaine, en période scolaire, dans les gares SNCB de la commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes.....	67
Figure 58 : Fréquentation des gares SNCB dans la commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes sur une semaine représentative (du samedi 3 au dimanche 11 octobre 2020) (Source : SNCB).....	69
Figure 59 : Réseau de transport en commun des communes de Gerpinnes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes.....	74
Figure 60 : Aire d'influence des arrêts de bus TEC et des gares SNCB dans les communes de Gerpinnes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes.....	75
Figure 61 : Zone d'agglomération non couvertes par les aires d'influence des arrêts TEC et des gares SNCB dans les communes de Gerpinnes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes.....	76
Figure 62 : Fréquence de passage des bus TEC dans la commune de Gerpinnes, un jour de la semaine, en période scolaire (Source : TEC Charleroi/TEC Namur-Luxembourg).....	77
Figure 63 : Fréquence de passage des bus TEC dans la commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes, un jour de la semaine, en période scolaire (Source : TEC Charleroi).....	78
Figure 64 : Fréquence de passage des bus TEC dans les villages d'Ham-sur-Heure et de Nalinnes, un jour de la semaine, en période scolaire (Source : TEC Charleroi).....	79
Figure 65 : Source TEC Namur et Charleroi.....	81
Figure 66 : Fréquentation des arrêts de bus TEC dans la commune de Gerpinnes (Source : TEC).....	83
Figure 67 : Fréquentation des arrêts de bus TEC dans la commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes (Source : TEC).....	84
Figure 68 : Arrêt de bus « Hymiée Gare », Gerpinnes (Source : Google Maps).....	86
Figure 69 : Passage à niveau, rue du Laury, Jamioux (Source : Google Maps).....	87
Figure 70 : Gerpinnes gare, rue Napoléon Anrys, Gerpinnes (Source : Google Maps).....	88
Figure 71 : Figure 72 : Joncret, rue Jean-Joseph Piret, Gerpinnes (Source : Google Maps).....	88
Figure 73 : Gerpinnes Rue A. Mingeot (Source : Agora).....	88
Figure 74 : Acoz Rue de Moncheret (Source : Google Maps).....	88
Figure 75 : Gerpinnes Lormaleau, rue Albert Bodson (Source: Agora).....	89
Figure 76 : Villers-Poterie rue de Châtelet (Source : Google Maps).....	89
Figure 77 : Gerpinnes Gendarmerie, rue du Parc Saint-Adrien, Gerpinnes (Source : Agora).....	89

Figure 78 : Gerpennes Eglise des Flaches, rue André Paganetti (Source : Agora)	89
Figure 79 : Ham-sur-Heure Rue de Thuillies (Source : Google Maps)	90
Figure 80 : Ham-sur-Heure Claque-Dents, Chemin d'Hameau, Ham-sur-Heure (Source : Agora)	90
Figure 81 : Nalinnes Rue de Châtelet (Source : Agora)	90
Figure 82 : Nalinnes Fontenelle (Source : Agora)	90
<i>Figure 83 : Nalinnes Housseroule (Source : Agora)</i>	<i>91</i>
<i>Figure 84 : Nalinnes Place du Centre (Source : Agora)</i>	<i>91</i>
Figure 85 : carte issue du site bhnscharleroi.be	92
Figure 86 : Extrait carte publiée sur le site Mobilité Wallonie - co-voiturage	93
Figure 87 : Localisation des établissements scolaires dans la commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes	98
Figure 88 : Localisation des établissement scolaires dans la commune de Gerpennes	100
Figure 89 : Rue André Paganetti, Gerpennes (Source : Google Maps)	101
Figure 90 : Rue des Ecoles, Acoz (Source : Google Maps)	101
Figure 91 : Rue des Flaches, Gerpennes (Source : Agora)	101
Figure 92 : Place d'Hymiée, Gerpennes (Source : Google Maps)	101
Figure 93 : Place de Gougnyes, Gougnyes (Source : Google Maps)	102
Figure 94 : Allée Saint-Hubert, Loverval (Source : Google Maps)	102
Figure 95 : Rue de Villers, Acoz (Source : Google Maps)	102
Figure 96 : Rue des Ecoles, Acoz (Source : Google Maps)	103
Figure 97 : Place Maurice Brasseur, Loverval (Source : Google Maps)	103
Figure 98 : Rue de la station, Cour-sur-Heure (Source : Google Maps)	103
Figure 99 : Rue Abel Dubray, Ham-sur-Heure (Source : Google Maps)	103
Figure 100 : Rue Gendebien, Marbaix (Source : Google Maps)	104
Figure 101 : Rue d'Acoz, Nalinnes (Source : Agora)	104
Figure 102 : Rue Saint-Jean, Cour-sur-Heure (Source : Google Maps)	104
Figure 103 : Rue Gendebien, Marbaix (Source : Google Maps)	104
Figure 104 : Place des Haies, Nalinnes (Source : Google Maps)	105
Figure 105 : Rue des Boutis, Nalinnes (Source : Agora)	105
Figure 106 : Rue de l'Eglise, Ham-sur-Heure (Source : Google Maps)	105
Figure 107 : Rue des Couturelles, Nalinnes (Source : Agora)	105
Figure 108 : Carrefour entre la rue des Flaches et la rue Paganetti. Carrefour dangereux par manque de passage piéton et de la vitesse des véhicules (Source : Agora)	107

Figure 109 : Coin de la rue Paganetti vers rue des Flaches. Absence de trottoirs et difficulté de la traverser à cause de véhicules stationnés ou de containers (Source : Google Maps)	107
Figure 110 : Voitures stationnées au coin de la rue Paganetti vers rue des Flaches, Gerpennes (Source : Agora).....	108
Figure 111 : Parking localisé à proximité de l'école communale de Jamioux, à Jamioux (Source : Google Maps)	110
Figure 112 : Proposition d'un aménagement pour résoudre le problème de stationnement aux abords de l'école libre Saint-Louis, à Ham-sur-Heure (Source : Philippe Coupain, habitant de la commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes)	110
Figure 113 : Hiérarchie du réseau viaire des communes de Gerpennes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes.	112
Figure 114 : Photo aérienne du village d'Ham-sur-Heure en 1971 (Source : WalOnMap).....	114
Figure 115 : Photo aérienne du village d'Ham-sur-Heure en 2020 (Source : WalOnMap).....	114
Figure 116 : Tracé du trident light.....	116
Figure 117 : Limitation de vitesse dans les communes de Gerpennes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes	119
Figure 118 : Nombre total de victimes de la circulation dans les communes de Gerpennes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes entre 1995 et 2019 (Source : SPF économie – Statbel).....	120
Figure 119 : Nombre total d'accidents de la circulation avec blessés graves dans les communes de Gerpennes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes entre 1995 et 2019 (Source : SPF économie – Statbel)	121
Figure 120 : Voitures stationnées, place de Nalinnes (Source : Google Maps).....	122
Figure 121 : Voitures stationnées sur les trottoirs, rue à Canadas (Source : Agora)	122
Figure 122 : Place de stationnement, rue Dr F. Dufour, Nalinnes (Source : Agora)	123
Figure 123 : Place de stationnement, rue du Dépôt, Nalinnes (Source : Agora).....	123
Figure 124 : Voitures garées sur les trottoirs, Rue du Hameau, Nalinnes (Source : Agora)	124
Figure 125 : Problème de stationnement, rue Praile, Nalinnes (Source : Google Maps)	124
Figure 126 : Problème de stationnement, rue Gourdinne, Nalinnes (Source : Google Maps).....	124
Figure 127 : Problème de stationnement, rue Couture, Nalinnes (Source : Agora)	125
Figure 128 : Problème de stationnement, rue Lavalle, Nalinnes (Source : Google Maps).....	125
Figure 129 : Voitures stationnées, place d'Ham-sur-Heure (Source : Google Maps).....	126
Figure 130 : Rue du Cygne, Ham-sur-Heure (Source : Google Maps).....	126
Figure 131 : Chemin d'Outre-Heure, Ham-sur-Heure (Source : Google Maps)	126
Figure 132 : Rue Abel Dubray, Ham-sur-Heure (Source : Google Maps).....	127
Figure 133 : Vieux chemin, Ham-sur-Heure (Source : Google Maps)	127
Figure 134 : Entrée de la rue de Marbaix, Ham-sur-Heure (Source : Google Maps)	127
Figure 135 : Rue de Marbaix, Ham-sur-Heure (Source : Google Maps).....	127
Figure 136 : Rue des Déportés, Jamioux (Source : Google Maps)	127
Figure 137 : Avenue Albert 1, Gerpennes (Source : Google Maps)	128

Figure 138 : Avenue Reine Astrid, Gerpennes (Source : Google Maps)	128
Figure 139 : Rue du Parc Saint-Adrien, Gerpennes (Source : Agora)	128
Figure 140 : Rue Léon Bockoltz, Gerpennes (Source : Agora)	128
Figure 141 : Rue Alfred Mengeot, Gerpennes (Source: Agora).....	129
Figure 142 : Rue Armand Dancart, Gerpennes (Source : Google Maps)	129
Figure 143 : Rue Joseph Beaufayt, Gerpennes (Source : Google Maps).....	129
Figure 144 : Rue Napoléon Anrys, Gerpennes (Source : Google Maps).....	129
Figure 145 : Réseau de redevance kilométrique pour les poids lourds dans les communes de Gerpennes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes (Source : SPW)	131
Figure 146 : Passage de poids lourds dans les communes de Gerpennes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes lors d'un jour représentatif (un jeudi) d'octobre ou novembre 2017 – Données Viapass (Source : SPW)	132
Figure 147 : Passage de poids lourds dans la commune de Gerpennes, lors d'un jour représentatif (un jeudi) d'octobre ou novembre 2017 – Données Viapass (Source : SPW)	133
Figure 148 : Passage de poids lourds dans la commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes, lors d'un jour représentatif (un jeudi) d'octobre ou novembre 2017 – Données Viapass (Source : SPW)	134
Figure 149 : Flux de poids lourds par heure de la journée, sur une moyenne hebdomadaire, sur la Nationale 5 sur les tronçons à proximité du rond-point Le Bultia (Source : SPW).....	135
Figure 150 : Flux de poids lourds par heure de la journée, sur une moyenne hebdomadaire, dans l'Avenue Albert 1 ^{er} , dans le centre du village de Gerpennes, dans les deux sens de circulation (Source : SPW).....	136
Figure 151 : Flux de poids lourds par heure de la journée, sur une moyenne hebdomadaire, dans la rue à Canadas dans le centre du village de Nalinnes, dans les deux sens de circulation (Source : SPW)	136
Figure 152 : Projet de logements groupés entre la rue Paganetti et la rue des Saules (Source : Agora).....	138
Figure 153 : Projet de logements groupés entre la rue Paganetti et la rue des Saules (Source Google Maps)	138
Figure 154 : Projets de logements en lotissement ou en construction groupée.....	139
Figure 155 : Projet de mise en œuvre de la ZACC sise à la rue Basse des Pauvres, à Gerpennes	139
Figure 156 : Localisation des projets de logements sociaux en cours de procédure ou d'aménagement dans la commune de Gerpennes	140
Figure 157 : Esquisse de la future maison de l'entité et de ses abords (Source : Opération de Développement Rural de Gerpennes)	141
Figure 158 : Simulation 3D de la future maison de l'entité (Source : Telesambre.be)	141
Figure 159 : Localisation du projet de maison de l'entité dans la rue du Parc St Adrien, dans le centre du village de Gerpennes	142
Figure 160 : Projet de crèche et d'un service de halte-garderie, sur la place de la scierie, à Gerpennes (Source : Opération de Développement Rural de Gerpennes)	142
Figure 161 : Projet d'ateliers ruraux à vocation commerciale et de logements tremplins, sur la place de la scierie, à Gerpennes (Source : Opération de Développement Rural de Gerpennes).....	143
Figure 162 : Futur maison multi-services (Source : Opération de Développement Rural de Gerpennes)	144

Figure 163 : Localisation du projet de la ZACC de Nalines centre	145
Figure 164 : Projets de logements en lotissement ou en construction groupée, dans la commune d'Ham-sur-Heure-Nalines	146
Figure 165 : Tableau transport de personnes (Source : Vision « FAST 2030 »).....	147
Figure 166 : Projet de schéma directeur cyclable pour la Wallonie : pôles et maillage – Groupe de travail inter administratif « mobilité douce » (Source : SPW).....	149
Figure 167 : Schéma Directeur Cyclable de Wallonie dans et à proximité des communes de Gerpennes et d'Ham-sur-Heure-Nalines (Source : SPW)	149
Figure 168 : L'importante consommation d'espace de la voiture individuelle	153
Figure 169 : Capacité de transport des différents modes de transport.....	153
Figure 170 : Coussin Berlinoise qui permet de faire passer les vélos en sécurité et sans les ralentir (Source : CeMathèque) ...	154
Figure 171 : Rétrécissement de la chaussée qui permet de faire passer les vélos en sécurité et sans les ralentir (Source : CeMathèque)	154

12.2 Table des tableaux

Tableau 1 : Tableau d'occupation du sol (2020) – Principales catégories des terrains artificialisés (source : IWEPS).....	10
Tableau 2 : Pourcentage des différents types de ménages à Gerpennes, à Ham-sur-Heure-Nalinnes et en Wallonie en 2020. (Source(s) : Registre national, Cytise (DEMO-UCL), SPF économie – Statbel)	23
Tableau 3 : Critères de praticabilité d'un aménagement piéton.....	42
Tableau 4 : Atouts et faiblesses de Gerpennes.....	62
Tableau 5 : Atouts et faiblesse d'Ham-sur-Heure-Nalinnes.....	62
Tableau 6 : Horaire des trains en période scolaire, gare d'Ham-sur-Heure.....	64
Tableau 7 : Horaire des trains en période de congé scolaire, gare d'Ham-sur-Heure.....	64
Tableau 8: Horaire des trains en période scolaire, gare de Beignée.....	65
Tableau 9: Horaire des trains en période scolaire, gare de Cour-sur-Heure.....	65
Tableau 10: Horaire des trains en période scolaire, gare de Jamioux.....	66
Tableau 11 : Différentes lignes de bus présentes dans les communes de Gerpennes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes.....	70
Tableau 12 : Horaire des différentes lignes de bus présentes dans les communes de Gerpennes (Source : TEC Charleroi/TEC Namur-Luxembourg).....	72
Tableau 13 : Horaire des différentes lignes de bus présentes dans les communes de Ham-sur-Heure-Nalinnes (Source : TEC Charleroi/TEC Namur-Luxembourg).....	73
Tableau 14 : Atouts et faiblesses des services de mobilité dans les communes de Gerpennes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes.....	95
Tableau 15 : Listes des établissements scolaires dans la commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes.....	96
Tableau 16 : Listes des établissements scolaires dans la commune de Gerpennes.....	99
Tableau 17 : Données sur le nombre total de victimes de la circulation dans les communes de Gerpennes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes entre 1995 et 2019 (Source : SPF économie – Statbel).....	120
Tableau 18 : Données sur le nombre total d'accidents de la circulation avec blessés graves dans les communes de Gerpennes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes entre 1995 et 2019 (Source : SPF économie – Statbel).....	121