



Direction Générale opérationnelle Mobilité & Voies Hydrauliques Département de la Stratégie de la Mobilité Direction de la Planification de la Mobilité Présentation du diagnostic - (phase 1), des enjeux et des objectifs - (phase 2) Gerpinnes



2006

16 juin 2022

1

Qu'est ce qu'un PiCM?



PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITÉ

Principe:

- Aboutir à un document de **planification et d'orientation** de la mobilité à l'échelle des 2 communes : Gerpinnes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes
- Le PICM poursuit des objectifs d'amélioration
 - du cadre de vie et de l'environnement
 - de l'accessibilité et de la mobilité de manière inclusive
 - la sécurité routière
- Approche:
 - marche vélo transports publics transport privé
 - Principe STOP: Vision FAST: fluidité - accessibilité - sécurité - santé - transfert modal

Déroulement de la mission:

- → Phase 1 : Diagnostic de la situation existante
- → Phase 2 : Définition des objectifs
- → Phase 3 : Propositions concrètes d'aménagements à mettre en place pour atteindre les objectifs définis.

INTRODUCTION - CONTEXTE ET OBJECTIF DE L'ÉTUDE

Deux études de Mobilité en cours!

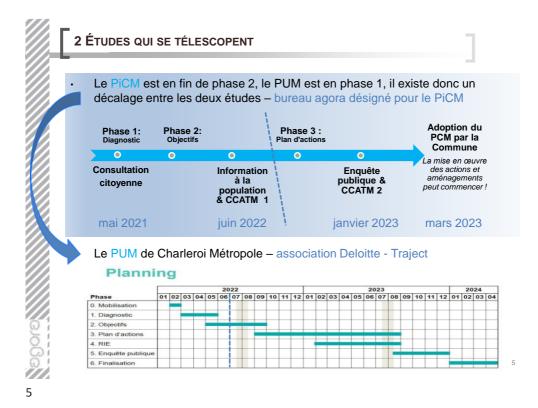
- Un P(i)CM qui est un outil communal proposant des outils locaux pour des actions à réaliser dans les 3 à 10 ans sur le réseau communal.
- Un PUM (Plan Urbain de Mobilité) ou PMCM (plan de mobilité de Charleroi-métropole) de Charleroi qui est un outil supra-communal traitant les enjeux pour communes 600.000 habitants proposant des orientations à plus long terme dont entre autre le trafic routier sur la N5 et la rue de la Blanche Borne.
- Une stratégie régionale largement subventionnée distinguant clairement les 2 études.

Réponse du 28/07/2021

o de HENRY Philippe

Le Bus à Haut Niveau de Service de Charleroi est un projet ambitieux, qui vise à améliorer grandement l'attractivité du transport en commun, ainsi que la requalification de l'espace public. Il est soutenu par des moyens régionaux très conséquents, qui étaient d'ailleurs loin d'être acquis avant mon arrivée.

Une demande récurrente des communes du sud de la N5, dont d'Ham-Sur-Heure-Nalinnes, est que le tracé soit prolongé une demande recurrente des communes assa de la no_s, constantant del modernation de la commune de la commune de la création de parkings de délestage sur ce tronçon et <mark>l'analyse des solutions pour diminuer le trafic de la N5 seront étudiés dans le cadre du PUM de Charlerol, dont l'étude doit démarrer très prochainement. J'ai</mark> d'ailleurs signé le cahier des charges de l'étude durant ce mois de juin 2021.



CONTENU DU PICM ET LA N5 - PETITE MISE AU POINT!

- La N5 est abordée dans le PiCM
- · Une analyse a été faite avec les données disponibles
- Des propositions concrètes en phase 3 seront faites pour diminuer les nuisances sur les voiries communales impactées par le transit en raison de la congestion de la N5
- La Blanche Borne subissant le trafic excédentaire de la N5 et les options de « trident » sont dans le même cas de figure. Cette voirie sera traitée au niveau du PMCM car les communes n'ont pas les outils pour gérer efficacement les problèmes de mobilité à l'échelle régionale de cette voirie communale.

1

PHASE	DELAI (mois)	REUNIONS		DOCUMENTS FOURNIS / COMMENTAL
PHASE 1	1	CT n° 1 de démarrage	1 réunion CT commune	
	2	Phase 1 : travail	1 réunion de travail commune 2 rencontres bilatérales 2 workshops	Rencontres bilatérales avec les acteurs ressources
	3	CT n°2 de phase 1	2x1 réunion CT intermédiaire	Rapport intermédiaire de phase 1
	4	CT n°3 de phase 1+2	2x1 réunion CT de réflexion et d'orientation	Compléments au rapport de phase 1 Rapport ébauche de phase 2
PHASE 2	5			
	6	CT n°4 de phase 2	2x1 réunion CT de validation	Rapport final de phase 1 + rapport de pha
		Phases 1+2 : travail	2x1 réunion Collège communal 2x1 réunion Conseil communal	Support de présentation
		Phases 1+2 : synthèse	2x1 réunion population & CCATM/CLDR	Synthèse non technique pour diffusion
PHASE 3	7	Phase 3 : démarrage	1 réunion de travail commune	
	8	CT n°5 de phase 3	2x1 réunion CT intermédiaire	Rapport intermédiaire de phase 3
	9			
		CT n°6 bilan	2x1 réunion CT	Projet de rapport final relatif à la phase 3 (précédant ou suivant l'enquête publique
	11	Enquête publique	2x1 réunion Collège communal 2x1 réunion population	Support de présentation pour enquête publique
	Linquete		2x1 réunion CCATM/CLDR	Synthèse non technique pour diffusion
	12	Phase 3 : travail	1 réunion de travail commune	
				Rapport final approuvé du PICM - après
		Approbation du rapport final	2x1 réunion Conseil communal	ransmission des données cartographique rapports avec rapport final approuvé aprè

Phase 1: Diagnostic Phase 2: Objectifs Phase 3: Plan d'actions

Consultation citoyenne Information à la population & CCATM 1

Adoption du PCM par la Commune La mise en œuvre des actions et aménagements peut commencer!

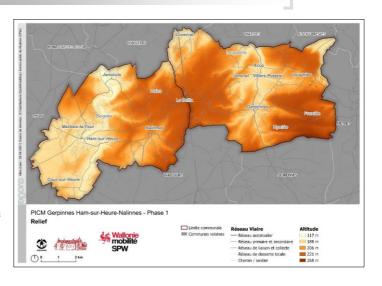
TABLE DES MATIÈRES

- 1. Contexte géographique
- 2. Contexte socio-économique
- 3. Transport privé exceptionnellement traité en premier!
- 4. Déplacements des modes actifs
- 5. Transports en commun
- 6. La mobilité scolaire
- 7. Transport de marchandises
- 8. Projets immobiliers impactant la mobilité
- 9. Communication

a

1. CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE

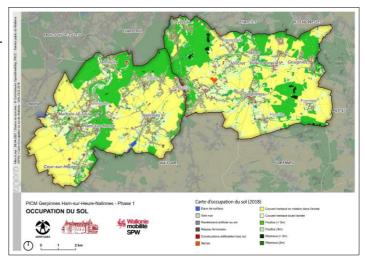
- 2 communes résidentielles dans la banlieue de Charleroi
- Relief accidenté 117-268 m
- La N5 sur la ligne de crète nord-sud forme peu ou prou la limite entre les deux communes, qui ont chacune leur vallée avec l'Eau d'Heure à Ham et la Hanzinne à Gerpinnes



10

1. CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE

- Communes vertes, surtout dans les vallées + champs sur les plateaux
- Concentration de l'habitat en chapelet de noyaux villageois

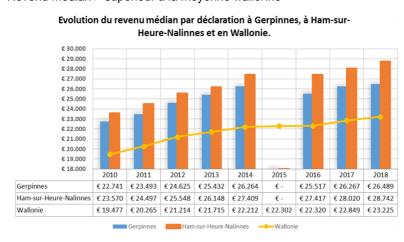


11

11

2. CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

- Territoires ruraux à vocation résidentielle
- Population âgée > moyenne wallonne plutôt en couple sans enfants
- · Revenu médian > supérieur à la moyenne wallonne



(Source(s): Registre national, Cytise (DEMO-UCL), SPF économie - Statbel)

2. CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE

Déplacements internes

- · Essentiellement scolaires, administratifs, sportifs
- Déplacements professionnels = 21,5 % en interne
 → travailler sur les petites distances et donc la marche et le vélo

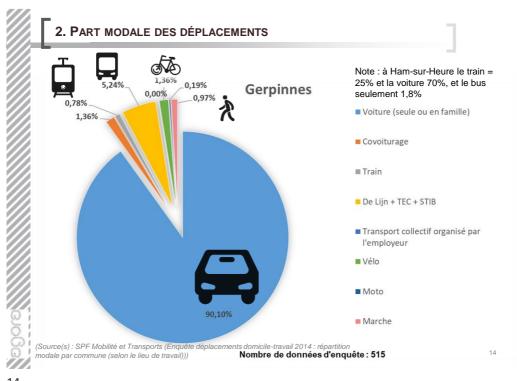
Déplacements sortants

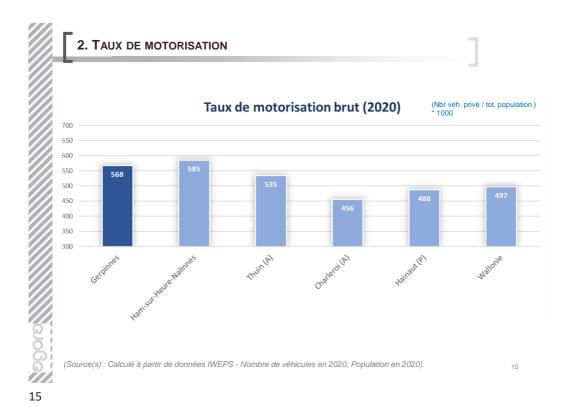
34% vers Charleroi (1691 dépl.)
 → travailler sur les différents modes de transport autres que la voiture individuelle

(Source : Census 2011, SPF Économie)

1

13





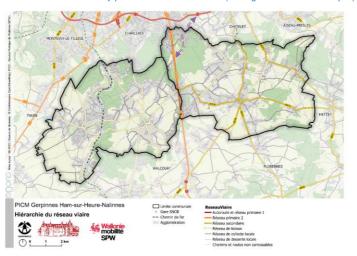
MÊME SI LA VOITURE NE DOIT PAS ÊTRE TRAITÉE EN PRIORITÉ DANS UN PCM DEVANT SE PRÉOCCUPER D'ABORD DES USAGERS ACTIFS, VU LE CONTEXTE, AGORA PRIVILÉGIE, DANS SA PRÉSENTATION D'AUJOURD'HUI, LES ATTENTES LÉGITIMES DES HABITANTS DE GERPINNES.

CECI AFIN D'ACTER DANS UN DOCUMENT DE PLANIFICATION OFFICIEL LA SITUATION ET DE PROPOSER LES SOLUTIONS À LA PORTÉE D'UNE COMMUNE!

3. TRANSPORT PRIVÉ



- N5 structurant le paysage du PiCM, plus particulièrement la commune de Gerpinnes. Problèmes de dangerosité et de saturation des voies parallèles (particulièrement du coté Le Bultia, Loverval).
- Plusieurs régionales sur la commune de Gerpinnes.
- La rue de la Blanche Borne comme by-pass évident entre N5 et R3 (échangeur de Couillet incomplet).



17

3. TRANSPORT PRIVÉ - LA N5

- Augmentation du trafic sur la N5 depuis de nombreuses années
 - Augmentation population au cours des dernières décennies
 - Mobilité pour les déplacements utilitaires encore fortement basée sur la voiture individuelle
 - Habitudes de consommation évoluant avec commandes par Internet (livraisons etc.)
 - Développement des commerces le long de N5
 - Peu d'alternatives compétitives en Transports Publics pour les gerpinnois (bus eux-mêmes dans le trafic)
- Problématique supra communale & internationale

 - Trafic auto régional vers Charleroi (ou Bruxelles)
 Trafic Poids Lourds international = Axe Marseille Rotterdam autoroute E420 ouverte en France et à Couvin
- Dangerosité pour ses riverains ainsi que son effet coupure, notamment pour les marcheurs et les cyclistes.

Travaux carrefour Bertransart pour en faire un giratoire

Saturation des voies parallèles (particulièrement du coté Le Bultia, Loverval).

Bruit et pollution

Problématiques déjà relevées dans l'ancien PiCM

Projet Trident (rejeté par communes et « mis au frigo »)

Aucune solution infrastructurelle proposée pour le moment

Mais une possibilité de transfert modal pour alléger la voirie.



3. TRANSPORT PRIVÉ - LA BLANCHE BORNE

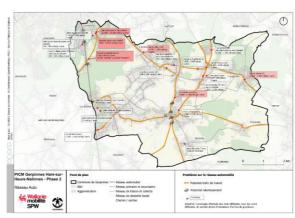
- · Augmentation du trafic sur la Blanche Borne depuis de nombreuses années aussi
 - Liaison « logique » N5 R3 dans les 2 sens
 - Une fois la N5 saturée c'est la Blanche Borne qui va récupérer le trafic.
 - Temps de parcours plus court pour certains itinéraires, surtout à l'heure de pointe
- Problématique supra communale
 - Trafic auto régional vers Charleroi (ou Bruxelles)
 - Trafic Poids Lourds international = Axe Marseille Rotterdam
- Dangerosité, bruit et pollution pour ses riverains.
- N'entre pas dans les intentions de la Région de reprendre cette voirie en l'état.
- Projet 3 tracés aussi.
- Population y était également opposée (le principe même de ces liaisons a été remis en question)
- · Aucune solution infrastructurelle proposée pour le moment
- Mais une possibilité de report modal sur la N5 pour alléger le trafic sur la voirie et ses embranchements.
- « Le PMCM (Plan de Mobilité de Charleroi-Métropole, aussi appelé PUM de Charleroi (Plan Urbain de Mobilité) devra répondre à ces enjeux à l'échelle régionale/internationale.

19

19

3. FLUX DE TRANSIT, COMPTAGES ET RALENTISSEMENTS

- Trois autres voiries ressortent particulièrement (plus de 4.000 véh/j/2sens)
 - Avenue Astrid N975 régionale (vocation de transit)
 - Rue de Villers, communale
 - Rue de Dinant N573 régionale (vocation de transit)
- D'autres axes sont certainement fort empruntés (N978 et N975 vers le sud, N574 rue des Flaches, N574 vers l'est) mais nous ne possédons pas de comptages récents.
- Trafic de fuite dans les voiries de type résidentiel. La commune est traversée par de multiples axes de trafic supracommunal du fait de ses 5 régionales.
- Ce trafic de transit se retrouve parfois dans des quartiers résidentiels, et des rues avec des écoles.
- Ralentissement dans le centre de Gerpinnes. Plusieurs régionales se rejoignent au centre de la commune.
- Le trafic de transit gagne beaucoup de temps à emprunter ces itinéraires.
- De plus, ce trafic se superpose au trafic engendré par les divers pôles de la communes (qui atteint son paroxysme aux entrées et sorties d'écoles).

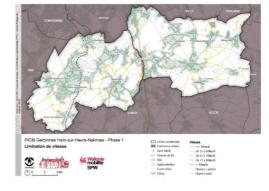


20

3. VITESSES RÉGLEMENTAIRES

- · Régime « classique » (non vérifié)
 - 90 km/h Hors agglomération
 - Exception à 70 km/h sur certaines rues hors agglomération
 - 50 km/h en agglomération
 - 30 km/h proche des écoles
 - 20 km/h dans zones de rencontre
- N5 apd de Bertransart à 70 km/h dans le futur





21

3. OBJECTIFS TRANSPORT PRIVÉ

N5

- Eviter que le trafic supra-communal quitte la N5 pour traverser les communes
- Objectiver les nuisances dues au trafic par une campagne de comptages sur la commune et notamment sur les voiries adjacentes à la N5.
- Transfert modal de la voiture individuelle vers autres modes (voitures partagées, TP, vélo...).
- Modérer les vitesses. Sécuriser les carrefours problématiques (giratoire Bertransart).
- · Viser à mutualiser les entrées/sorties de commerces.
- Participer aux travaux du PMCM et mise en service du BHNS!

Blanche Borne

• Idée de reprise par la Région car forme de facto une antenne de la N5 entre celle-ci et le R3 ?

Autres voiries

- Limiter le trafic sur les tronçons de transit supra-communal avec le concours du SPW-MI.
- Poursuite des aménagements des voiries de type résidentiel en zone 30 ou zone résidentielle 20 km/h (en parallèle des objectifs piétons) sur le réseau communal
- Adapter le gabarit de certaines voiries en tenant compte de la hiérarchie viaire.

22

3. VOLET VOITURE PRIVÉES : INDICATEURS

Indicateurs de résultats

- · Nombre d'excès de vitesse
- Rapport modal voiture/mobilité alternative dans les déplacements domicile/travail
- Nombre de zones 30, 20 km/h
- · Nombre d'accidents

Indicateurs d'impacts

- + Qualité de l'air aux abords des écoles
- + Décongestion des voiries aux heures de pointe
- + Amélioration du cadre de vie
- + Sécurisation des itinéraires d'accès et des traversées
- + Niveau de bruit



2

23

MODES ACTIFS

- PIÉTONS
- · CYCLISTES

24

4. MODES ACTIFS - LES PIÉTONS



- Des investissements ont été faits depuis le dernier PiCM de 2007
- Il reste cependant encore beaucoup d'endroits peu propices aux déplacements piétons
- · Manque de traversées sécurisées
- Surtout PMR
- · Trottoirs existants fort étroits
- Stationnement sur trottoirs
- · Obstacles sur trottoirs



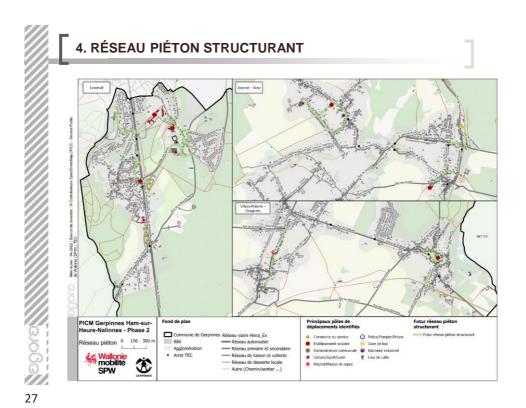


25

4. OBJECTIFS PIÉTONS

- Définir un réseau piéton structurant. Un atelier a été réalisé
- Investir dans les cheminements piétons
 - 1: où ils sont absents
 - · 2: où ils sont en mauvais état
- Garantir un cheminement continu au moins d'un côté de la voirie
- Rendre les trottoirs agréables pour encourager la marche.
 Sécuriser et rendre accessibles les traversées piétonnes
- Adapter l'espace public aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR)
- Dégager le stationnement des trottoirs
- Réfléchir à des espaces partagés dans le centre de Gerpinnes et à Gougnies





4. RÉSEAU PIÉTON STRUCTURANT

Ton Billot Bil

28

4. VOLET PIÉTON : INDICATEURS

Indicateurs de résultat

- Longueur des cheminements accessibles PMR / Longueur des cheminements du réseau piéton
- Nombre de traversées piétonnes accessibles / Total des traversées piétonnes
- Nombre de piétons sur l'axe X/jour
- Nombres des traversées piétonnes aux arrêts bus
- · Nombre de voiries équipées au moins d'un côté
- Nombre de victimes piétons de la route

Indicateurs d'impact

- Sécurisation et continuité des cheminements piétons
- Accessibilité PMR
- Sécurisation et continuité des cheminements piétons
- · Accessibilité aux arrêts TEC

29

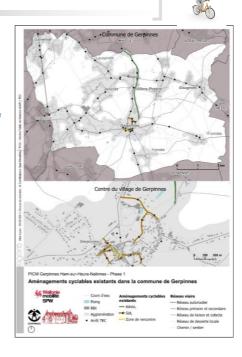
29

4. MODES ACTIFS - LES CYCLISTES

Début de réseau communal.

- Présence d'un RAVeL au nord de la commune. Axe est-ouest pour prolonger ce RAVeL va être prochainement aménagé.
- Un réseau points-nœuds (RPN) maillant le territoire.
- Un théorique passage de Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie (SDCW) ainsi qu'une voirie à haut potentiel cyclable (VHPC).





4. MODES ACTIFS - LES CYCLISTES

- · Quasi absence d'aménagements cyclables.
- · Existences de quelques racks vélo (mais quasi vides).
- Barrière physique qu'est la N5 et connexions restreintes avec HsHN. Les traversées sont particulièrement dangereuses. Difficulté pour connecter Loverval et Gerpinnes à travers le bois.
- Faible part modale du vélo dans la commune.





31

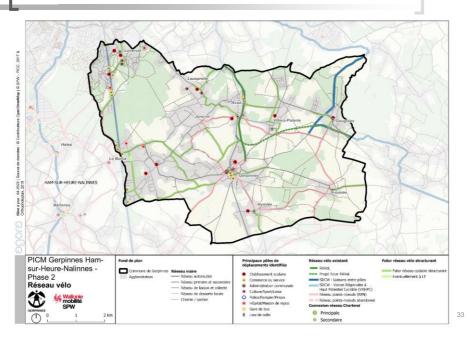
4. OBJECTIFS VÉLO

- × Définition d'un réseau cyclable communal clair et connecté au supra-communal.
 - * Relier le réseau communal au Ravel, RPN, et futur réseau Charleroi.
 - ✗ En faire des liaisons attractives, confortables, sûres, directes et entretenues.
 - * Relier les commerces, administrations, et autres activités.
 - × Relier les villages entre eux.
 - Un atelier a été réalisé afin de parvenir à un consensus entre les différents acteurs sur ce réseau.
- Proposition d'aménagements sur ce réseau.
 Demandera un standard d'aménagement élevé (formes très diverses).
- × Priorisation des interventions.
- Réflexion localisation, nombre et qualité des stationnements vélo.
- Amélioration de la perméabilité du réseau.
- Sensibilisation, information et encouragement à la pratique du vélo.



32

4. RÉSEAU CYCLABLE STRUCTURANT



33

4. VOLET VÉLO : INDICATEURS

Indicateurs de résultat

- · Longueur des aménagements cyclables
- Nombre de SUL / Nombre de sens uniques
- Nombre de cyclistes sur l'axe X / jour
- Nombre de places de stationnement vélo équipées et occupées; e.a. aux parkings de co-voiturage
- Nombre de vélos VAE achetés ou nombre de primes offertes à l'achat d'un vélo
- Nombre de box vélos installés (arceau, box sécurisé, ...)

Indicateurs d'impacts

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

34

TRANSPORTS COLLECTIFS / ENJEUX COLLECTIFS

- Bus
- MOBIPÔLES
- TRANSPORT MARCHANDISES
- MOBILITÉ SCOLAIRE
- PROJETS INFRASTRUCTURE ET IMMOBILIERS

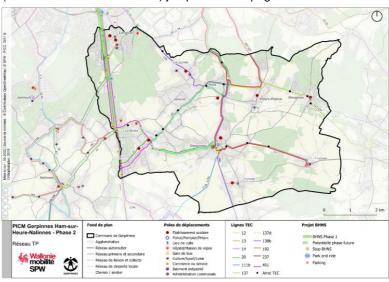
35

35

5. TRANSPORTS EN COMMUN



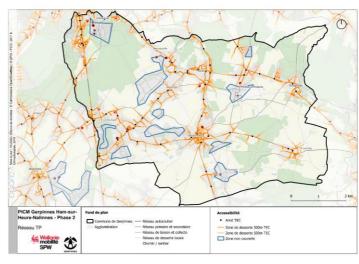
- Absence d'arrêt SNCB à Gerpinnes mais opportunité pôle multimodal bus
- · Futur BHNS (bus à haut niveau de service) jusque Ma Campagne



5. TRANSPORTS EN COMMUN

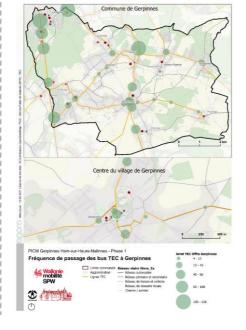
- Grande partie de la population proche d'un arrêt de bus, mais peu de lignes et mauvaise fréquence
- Majorité d'abonnements annuels pour la tranche 12-24 ans
- 2 réseaux TEC
 - Charleroi
 - Namur

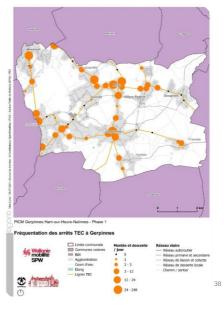




37

5. OFFRE ET DEMANDE PAR ARRÊTS DE BUS





5. OBJECTIFS TRANSPORTS EN COMMUN



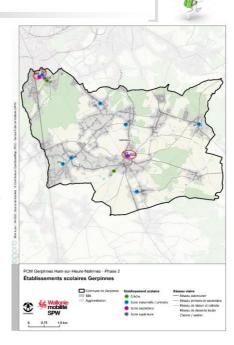
- Lancer un pôle multimodal à Gerpinnes.
- Le connecter au réseau piéton et cyclable.
- Y prévoir des places de stationnement, pour le covoiturage, un abri, etc.
- Proposer et argumenter pour un arrêt de bus dans les zones non desservies. Faciliter le rabattement des modes actifs aux arrêts TEC.
- Identifier les arrêts de bus à aménager. Améliorer la qualité du temps d'attentes aux arrêts. Proposer des informations et du stationnement vélo.
- Promouvoir le transport en commun pour les déplacements domiciletravail.
- Argumenter pour prolongation BHNS jusqu'au Bultia (et au-delà, jusque Somzée, en réunissant les communes de Walcourt et Florennes).

39

39

6. MOBILITÉ SCOLAIRE

- Une douzaine d'établissements scolaires. Deux établissements de très grande taille: le collège Saint-Augustin à Gerpinnes et l'institut Notre-Dame à Loverval.
- Embouteillages et problèmes de circulation exacerbés aux abords des écoles pendant les heures d'arrivée et de sortie.
- Présence de possibilités de stationnement aux abords des écoles.
- Insécurité pour les piétons et pour les personnes à mobilité réduite (PMR).
- Manque d'aménagements cyclables.
- Présence généralisée de zone 30



6. MOBILITÉ SCOLAIRE

- Objectiver les parts modales du déplacement domicile-école via un questionnaire à transmettre aux parents.
- · Sensibiliser les parents et les élèves à un changement d'habitudes
- · Promouvoir l'utilisation des modes actifs. Inciter le plus possible à l'usage des modes actifs
- Développer les outils de communication propres à la mobilité scolaire.
- Assurer des trottoirs de qualité et un réseau cyclable aménagé
- Suivant leur implantation, protéger les écoles contre le trafic de transit, les vitesses excessives, les nuisances de la voiture
- · Travailler avec les différents acteurs sur les possibilités concernant les deux grandes écoles.





41

6. VOLET MOBILITÉ SCOLAIRE : INDICATEURS

Indicateurs de résultats

- · Nombre d'emplacements vélos implantés dans l'école
- · Nombre d'emplacements occupés
- · Longueur de trottoirs aménagés autour des écoles
- · Implantation d'une aire de Kiss and Ride
- · Nombre de rues scolaires
- Nombre de classes ayant assisté au brevet cyclable
- · Répartition modale pour les déplacements maison/école

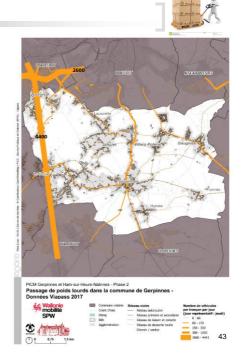
Indicateurs d'impacts

- + Encourager la pratique du vélo pour les 10-18 ans
- + Réduction des nuisances de la voiture aux abords des écoles
- + Enfants en meilleure santé
- + Sécurisation des itinéraires d'accès et des traversées

42

7. TRANSPORT MARCHANDISE

- La circulation des poids-lourds est similaire à celle des transports privés. Ainsi c'est la N5 qui concentre la majorité du trafic (4400 par jour, dans les deux sens), avec parfois des débordements sur les axes parallèles lorsque la N5 est saturée.
- La N5 est la seule route du réseau de redevance kilométrique.
- Le centre de Gerpinnes et la N975 de Gerpinnes à Chatelet en passant par Acoz sont aussi relativement empruntées.
- Au niveau communal, la rue de la Blanche Borne est le by-pass évident pour rejoindre le R3 en cas de bouchon sur la N5
- Potentielle circulation de véhicules de + de 5T sur la Blanche Borne malgré l'interdiction.
- Ces chiffres pourraient être actualisés.
 - Des comptages communaux ont mesurés 700 PL / jour / 2 sens Blanche Borne ou rue Bertransart



43

7. OBJECTIF - TRANSPORT MARCHANDISE

- Suivre et participer aux réunions supra-communales et régionales (PUM, OCBM, SPW-MI).
- Objectiver le trafic PL en dehors de la N5. Une actualisation des chiffres est nécessaire. Des demandes de nouveaux chiffres ont été faites au SPW et à Viapass.
- Dissuader, sinon gérer le trafic de fuite.



7. VOLET TRANSPORT DE MARCHANDISES : INDICATEURS

Indicateurs de résultats

· Nombre de camions en transit sur voiries communales

Indicateurs d'impacts

- + Amélioration du cadre de vie
- + Sécurisation des voiries communales









45

45

8. PROJETS À VENIR

- Nombreux projets immobiliers résidentiels privés et publics
- · ZACC près du Bultia
- Projet de maison de l'entité, maison multi-services





 Objectif: Penser à la mobilité de ces futures zones que ce soit à l'échelle micro (stationnement, connexion aux réseaux, revêtement...) ou macro (comment se rendre aux différents pôles?). Intégrer la future demande et viser les objectifs de FAST 2030

46

9. ENJEUX - COMMUNICATION



× Constats:

- Plusieurs médias : Site internet, Page Facebook, Journal communal
- Actions dans les écoles
- Sensibilisation: Carte de liaison inter-villages à pieds,
 « Je pédale pour ma forme »...
- Les habitants ne sont pas toujours au courant des différents modes de transport disponibles pour se déplacer. L'offre TEC est particulièrement compliquée à comprendre de manière globale
- Les populations plus jeunes utilisent les applications de mobilité, planificateurs d'itinéraire en ligne. Les plus âgées préfèrent soit le bulletin communal, soit le site internet, soit Facebook pour certains.



47

47

9. OBJECTIFS COMMUNICATION

- Communiquer sur les possibilités de mobilité dans la commune.
- Spécialiser le média de communication en fonction du public visé.
- Favoriser une participation active à la mobilité vers et avec le citoyen et les acteurs locaux.
- Développer encore le service mobilité communal avec la complicité de MobilESEM –et Charleroi métropole
- Alimenter le site Internet de la Commune avec des conseils en matière de mobilité active.
- Fournir les horaires et promouvoir des services des transports en commun.
- Signaler l'équipement de tous les établissements publics en matière de stationnement.
- Utiliser et promouvoir les applications digitales dédiées à la mobilité.
- Former les enseignants et le personnel communal.



48

9. VOLET COMMUNICATION: INDICATEURS

Indicateurs de résultats

- Nombre d'appels auprès d'une centrale de mobilité
- Nombre de visites du site Internet, la page Facebook
- · Autopartage : nombre d'adhérents
- Usage des parkings de co-voiturage

Indicateurs d'impacts

- + Optimisation et amélioration de la performance des infrastructures
- + Réduction des impacts environnementaux (diminution de la pollution et de l'émission des gaz à effet de serre)
- + Optimisation de l'utilisation du réseau par des échanges de données en temps réel

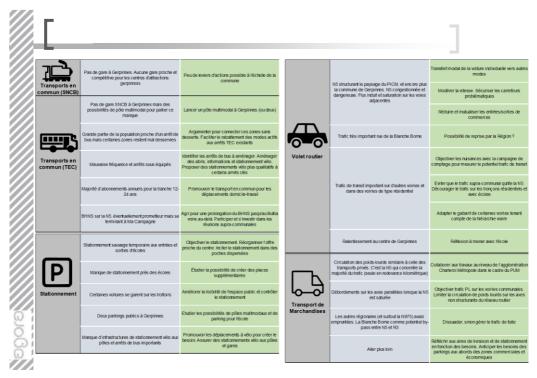
49

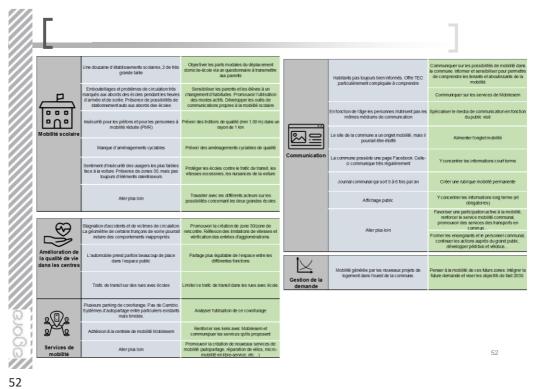
49

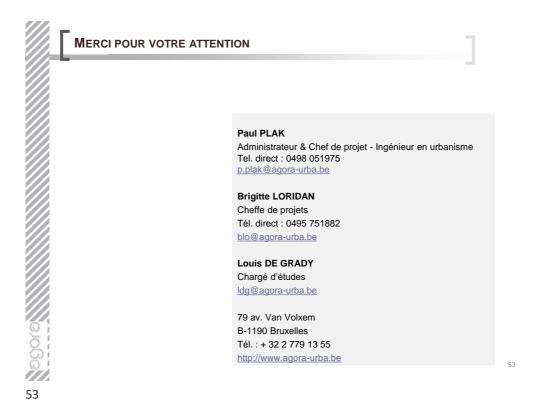
FIL CONDUCTEUR DU COMITÉ TECHNIQUE D'ACCOMPAGNEMENT

Volet	Conclusion Phase 1	Objectif Phase 2	Fiches actions Phase 3			
•	Des investissements ont été faits depuis le dernier PiCM, Il reste cependant encore beaucoup d'endroits peu propices aux déplacements piétons	Définir un réseau piéton structurant. Investir dans les cheminements piétons	Fiche 1:			
Réseau piéton	Dans le centre, les trottoirs sont parfois trop étroits, en mauvais état. Dans certains quartiers résidentiels les trottoirs n'existent souvent pas	Garantir un cheminement continu au moins d'un côté de la voirie	Paul Pa			
	Mauvais état, étroitesse et obstacles sur certains trottoirs	Rendre les trottoirs agréables pour encourager la marche. Dégager le stationnement des trottoirs. Sécuriser et rendre accessibles les traversées piétonnes	CHERT END TO			
	Trottoirs non adaptés aux PMR	Adapter (et penser la rénovation de) l'espace public pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR)	Fiche 3:			
	Aller plus loin	Réfléchir à des espaces partagés dans le centre de Gerpinnes et à Gougnies	Fiche 4 :			
Réseau Vélo	Début de réseau communal	Définition d'un réseau cyclable communal clair et connecté au supra-communal				
	Quasi absence d'aménagements cyclables	Proposition de possibles aménagements sur ce réseau communal (standard d'aménagement élevé) et priorisation				
	Existence de quelques parkings vélo (mais presque innocupés)	Reflexion localisation, nombre et qualité des stationnements. Investissement dans des parkings de qualité et en quantité				
	Barriere physique N5, connexion compliquée avec HsHN. Difficulter de connecter Loverval à Gerpinnes (bois)	Amélioration perméabilité, sécuriser les points de passages				
	Faible part modale du vélo dans la commune	Mettre en place des services ou actions de sensibilisation qui encouragent la pratique du vélo. Communiquer sur les déplacements à vélo et VAE vers les communes limitrophes				

50







Phase 2 - Réunion de présentation des principes et options