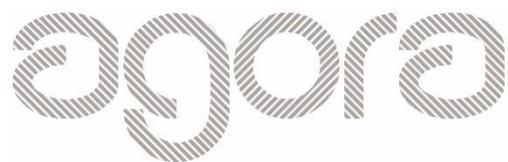


Plan interCommunal de Mobilité d'Ham-sur-Heure- Nalennes - Gerpennes - Volet H/s/H-N

Rapport final p2 - 17/06/22



Phase 2 : Enjeux et objectifs



Service public de Wallonie

Direction Générale opérationnelle

Mobilité & Voies Hydrauliques

Département de la Stratégie de la Mobilité

Direction de la Planification de la Mobilité

TABLE DES MATIÈRES

- [1. Introduction p3](#)
- Introduction
 - [3.4 Transport en commun p25](#)
 - Enjeux transports en commun - conclusion phase 1
 - Objectifs transports en commun
 - Volet transport en commun : indicateurs
 - [3.5 Mobilité scolaire p30](#)
 - Enjeux mobilité scolaire – conclusion phase 1
 - Objectifs mobilité scolaire
 - Volet mobilité scolaire : indicateurs
 - [3.6 Stationnement p34](#)
 - Enjeux stationnement – conclusion phase 1
 - Objectifs stationnement
 - Volet stationnement : indicateurs
 - [3.7 Transport de marchandises p38](#)
 - Enjeux – conclusion p1 – transport marchandises
 - Objectif - transport marchandises
 - Volet transport de marchandises : indicateurs
 - [3.8 Communication p42](#)
 - Volet vélo : indicateurs
 - Enjeux communication
 - Objectifs communication
 - Volet communication : indicateurs
 - [3.9 Autres p46](#)
 - Enjeux – conclusion p1 – autres
 - Objectifs autres
 - Volet autres : indicateurs
- [2. Enjeux généraux p5](#)
- Enjeux généraux
- Enjeux généraux à Ham-sur-Heure – Nalines
- [3. Objectifs par mode de déplacement p8](#)
- [3.1 Transport privé p9](#)
 - Enjeux transport privé - conclusion phase 1
 - Objectifs transport privé
 - Volet voitures privées : indicateurs
- [3.2 Piéton p14](#)
 - Enjeux piétons – conclusion phase 1
 - Objectifs piétons
 - Volet piéton : indicateurs
- [3.3 Vélo p20](#)
 - Enjeux vélo – conclusion phase 1
 - Objectifs vélo
 - Réseau cyclable projeté
- [4. Conclusion p50](#)

1. INTRODUCTION

➤ **PICM - Plan interCommunal de Mobilité**

- La commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes et la commune de Gerpinnes ont confié au bureau d'étude AGORA l'actualisation ou la mise en place d'un **Plan interCommunal de Mobilité** pour leur territoire. Ce plan ne sera pas un aboutissement, mais le point de départ d'une nouvelle dynamique permanente d'organisation et d'évaluation de la politique suivie en matière de déplacement, et ce pour la période d'une dizaine d'années à venir.
- Pour la commune d'Ham-sur-Heure Nalinnes, il s'agit de son premier P(i)CM, il s'agira donc de poser les bases de la mobilité dans la commune.
- Un PiCM se déroule en trois phases:

Phase 1 : Diagnostic de Mobilité :	Diagnostic global de la mobilité à l'échelle communale. Des enjeux spécifiques émanant du pré-diagnostic ont été analysés en détail. Diverses données ont été récoltées.
Phase 2 : Objectifs	Ce document rappelle les principaux enjeux identifiés lors de la phase 1 et cadre les objectifs sur lesquels s'appuiera la suite de l'étude. Les objectifs sont accompagnés des critères qui permettent l'évaluation des progrès réalisés.
Phase 3 : Plan d'actions	Le plan d'actions constitue l'aboutissement du processus d'élaboration du PiCM. Il comporte trois parties : <ul style="list-style-type: none">• L'élaboration d'un schéma intermodal qui tient compte des différents réseaux ;• Les propositions concernant les volets thématiques ;• La définition du plan d'action, regroupant notamment des mesures décrites sous forme de fiches actions et le tableau de bord de mise en œuvre.

2. ENJEUX GÉNÉRAUX

➤ FAST – STOP

Au cours du PiCM deux principes sont suivis:

- Principe STOP : marche – vélo – transports publics – transport privé
De l'usager le plus faible et moins polluant, au plus fort et apportant plus de nuisances.
- Vision FAST : fluidité – accessibilité – sécurité – santé – transfert modal
Répondre aux engagements de la Région wallonne qui subventionne et coordonne l'étude.



	2017	2030
Marche	3	5
Vélo	1	5
Bus	4	10
Train	9	15
voiture	83	60
TOTAL	100	95

Réduire les besoins en déplacement de 5%
→ COWORKING

ENJEUX GÉNÉRAUX À HAM-SUR-HEURE - NALINNES

Deux études de mobilité en cours

- Un P(i)CM qui est un plan communal proposant des outils locaux pour des actions à réaliser dans les 3 à 10 ans sur le réseau communal. 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.
- Le 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 30 communes – 600.000 habitants.
Il proposera des orientations à plus long terme dont entre autre le trafic routier sur la N5 (et la rue de la Blanche Borne).
Grace à l'étude actuelle, la commune sera en mesure de fournir des informations objectives et actualisées, qui pourront être intégrées dans l'étude du PMCM.

Maintenir un caractère rural

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

Une population stagnante

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

Jouer sur ses gares et ses possibilités de multimodalités

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

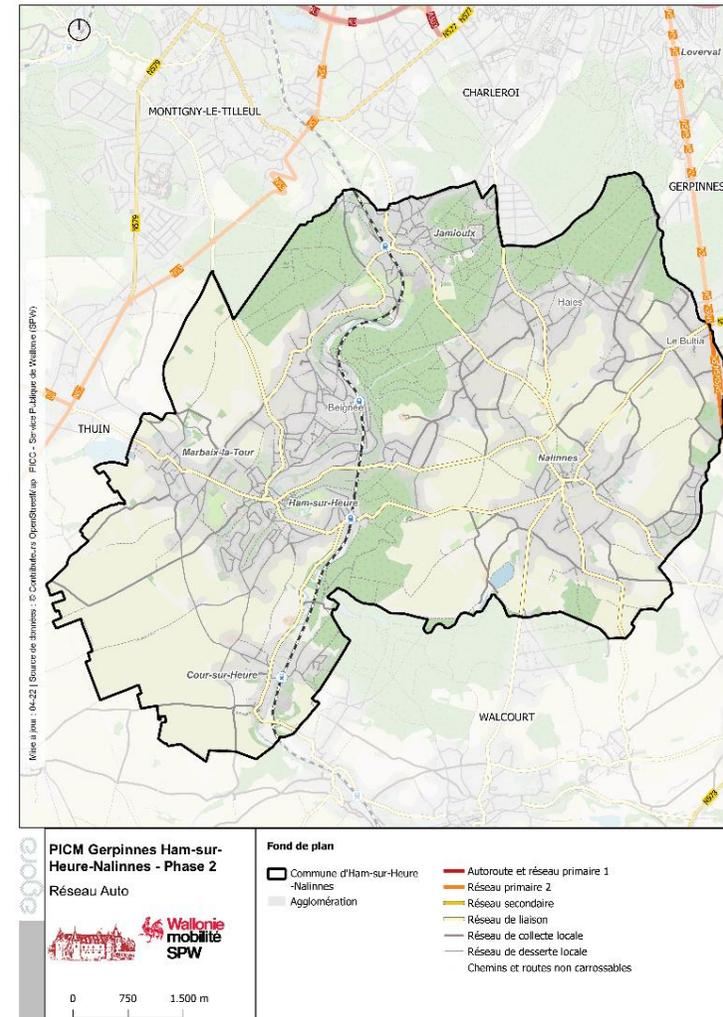
3. OBJECTIFS PAR MODE DE DÉPLACEMENT

3.1 *TRANSPORT PRIVÉ*

ENJEUX TRANSPORT PRIVÉ - CONCLUSION PHASE 1



- ✗ **Préambule:** Contrairement au principe STOP, il a été délibérément décidé avec la commune de traiter la problématique des voitures privées avant les autres modes de déplacements.
- ✗ N5 structurant le paysage du PiCM, mais plus particulièrement la commune de Gerpennes. Problèmes de dangerosité et de saturation des voies parallèles (particulièrement du côté Le Bultia et Nalinnes).
- ✗ Pas de régionales sur la commune (sauf ~1,4km N5).
- ✗ Trafic de fuite dans les voiries de type résidentiel.
- ✗ Pas adhésion à MobileSEM (agence de mobilité offrant différents services, comme des informations sur les heures et moyens de transport, mais aussi un service de chauffeur volontaire – transport à la demande).
- ✗ Stationnement anarchique sur les voiries et espaces publics.
- ✗ **Enjeu = éviter le trafic de fuite et de transit dans les quartiers résidentiels.**
- ✗ **Enjeu = sécuriser par une maîtrise des vitesses pratiquées**

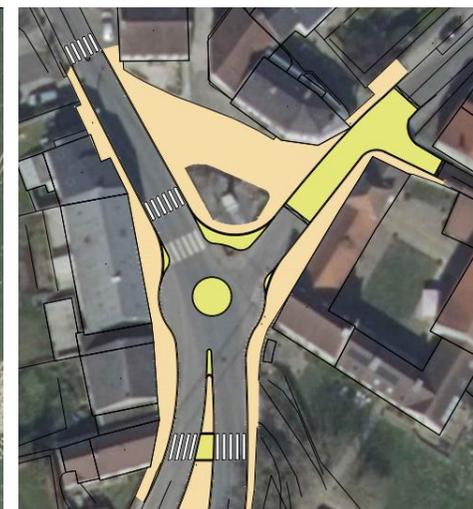


Valeurs cibles : sans valeur indicative de départ, réduire de 15% la part modale de la voiture dans les déplacements domicile-école
Réduire de 15% la part modale de la voiture dans les déplacements quotidiens au sein de la commune au profit de la marche et le vélo



- ✘ Forcer le trafic supra-communal à rester sur la N5. Objectiver le potentiel trafic de fuite/transit via des comptages (notamment sur les axes à potentiel flux de transit supra-communal, par exemple quartiers résidentiels de Nalinnes).
- ✘ Aménager des effets de portes, système ralentisseurs tel que coussin berlinois, chicanes, radars, zone 30 km/h.
- ✘ Analyser le principe de boucles de circulation en sens unique entre lotissements résidentiels pour n'y accepter que le trafic de desserte.

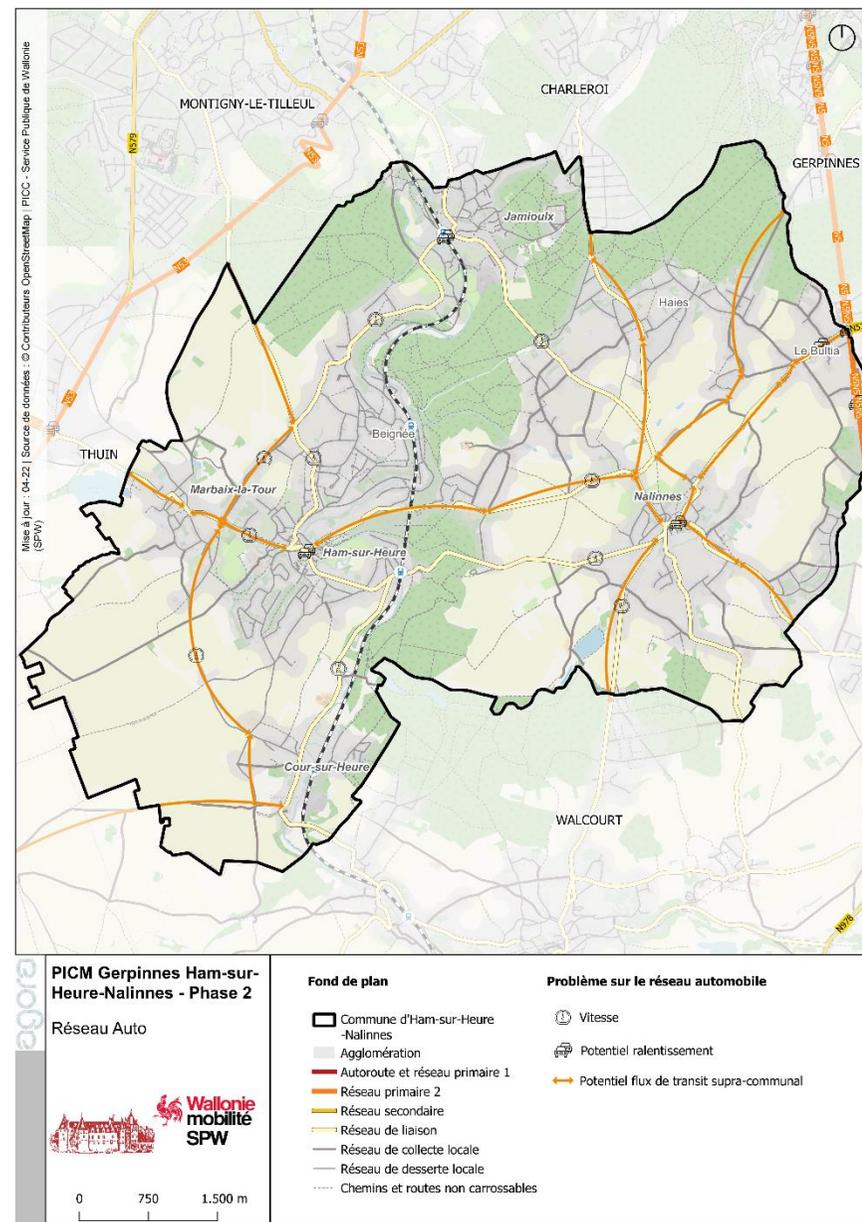
Exemple PCM Jodoigne Agora



OBJECTIFS TRANSPORT PRIVÉ



- ✘ Modérer la vitesse. Sécuriser les carrefours problématiques : # rue de la Ferrée-rue de Châtelet, rue d'Acoz en approche de la zone commerciale en analysant la possibilité d'autres sorties.
- ✘ Prévoir des aménagements dissuasifs en entrées de tronçons et voiries de type résidentiel : rue de Marcinelle, rue de la Praile, chemin des 3 Arbres, (esquisses).
- ✘ Limiter le trafic sur les tronçons : rue d'Acoz, rue Lavalley, rue de Châtelet, jeux de sens uniques rue des Gaux- rue Couture par exemple.
- ✘ Poursuite des aménagements des voiries de type résidentiel en zone 30 ou zone de rencontre 20 km/h : place de Ham-sur-Heure, place de Nalennes, rues Canadas-Couture.
- ✘ Adapter le gabarit de certaines voiries : privilégier les voitures sur l'axe chemin d'Hameau au profit des modes actifs sur l'axe rue de Ham-sur-Heure (résultat des ateliers participatifs).
- ✘ Transfert modal de la voiture individuelle vers autres modes (voitures partagées, TP, vélo...).





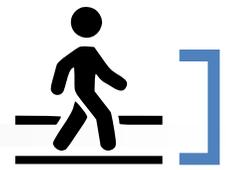
Indicateurs de résultat

- 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'impact

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

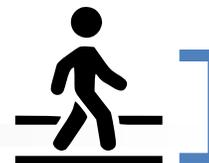
3.2 PIÉTON



- ✘ Manque d'investissements récents. La commune est à son premier P(i)CM et peu de choses ont été faites ces dernières années. La plupart des déplacements à pied dans la commune sont peu agréables, aisés, sécurisés et/ou confortables pour les piétons. Même pour des distances courtes, les habitants sont donc presque obligés de prendre la voiture.
- ✘ Les trottoirs sont même totalement absents dans certains quartiers résidentiels (étroits et mauvais état dans les centres).
- ✘ Dans les centres, les trottoirs peuvent être discontinus et les piétons sont parfois confrontés à de nombreux obstacles (panneaux, lampadaires, publicités de commerçants...).
- ✘ Ces divers constats s'appliquent aussi aux PMR. En prime, les marquages podotactiles sont souvent absents. Il en résulte que les trottoirs sont très peu adaptés aux PMR.
- ✘ **Enjeu = Au sein des noyaux d'habitat, créer des liaisons agréables et sécurisées entre pôles d'attractions.**

Valeur cible : atteindre 5 % de déplacements piétons du FAST 2030 en renforçant essentiellement les déplacements scolaires sur des cheminements aménagés et sécurisés

CONCLUSION PHASE 1



Mise à jour : 02-2021 | Source des données : © Contributeurs OpenStreetMap | PICC - Service Public de Wallonie (SPW) | TEC



PICM Gerpinnes Ham-sur-Heure-Nalinnes - Phase 2
Réseau piéton



Fond de plan

- Commune de Ham-sur-Heure-Nalinnes
- Bâti
- Agglomération
- Réseau viaire
- Réseau autoroutier
- Réseau primaire et secondaire
- Réseau de liaison et collecte
- Réseau de desserte locale
- Chemin / sentier

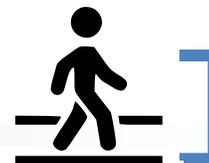
Pôles de déplacements

- Gare SNCB
- Commerce ou service
- Lieu de culte
- Scolaire
- Administration communale
- Batiment industriel
- Culture/Sport/Loisir
- Etablissement scolaire
- Hôpital/Maison de repos
- Police/Pompier/Prison

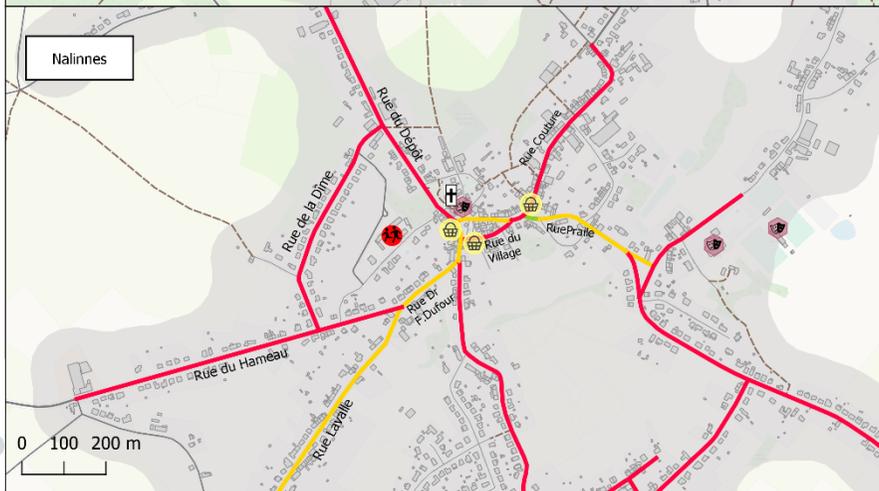
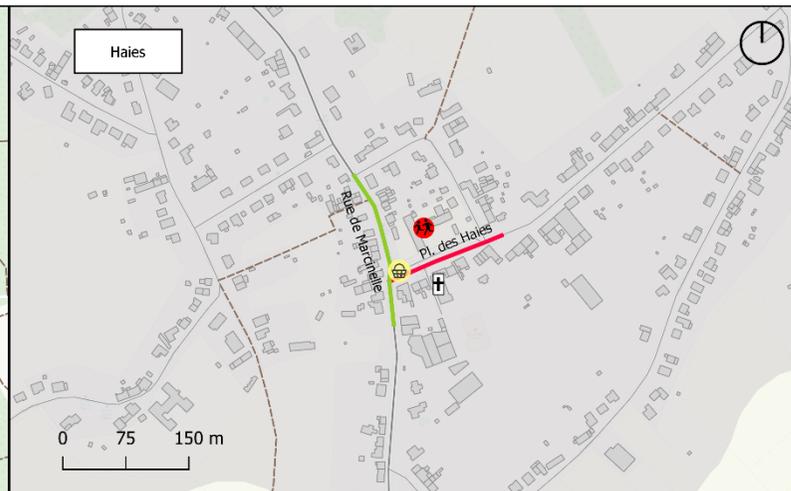
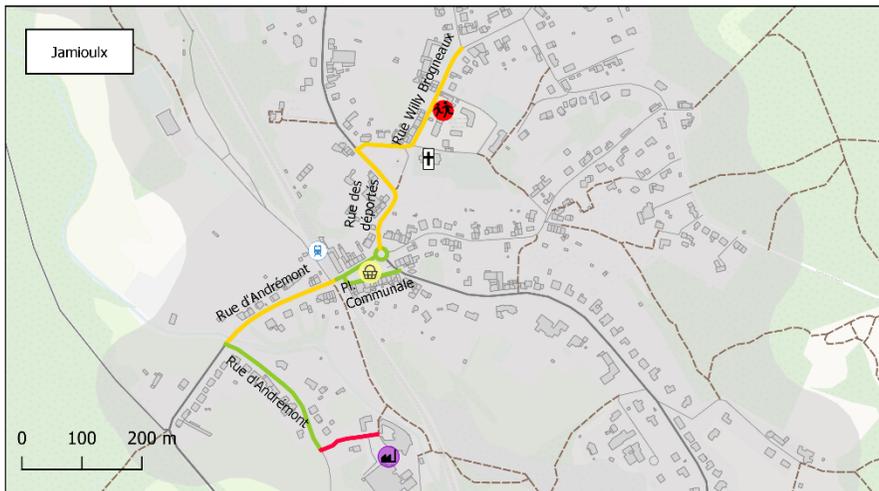
Réseau piéton structurant

- En bon état
- En état satisfaisant
- Discontinu ou étroit

CONCLUSION PHASE 1



Mise à jour : 02-2022 | Source de données : © Contributeurs OpenStreetMap | PICC - Service Public de Wallonie (SPW) | TEC



PICC Gerpinnes Ham-sur-Heure-Nalinnnes - Phase 2

Réseau piéton



Fond de plan

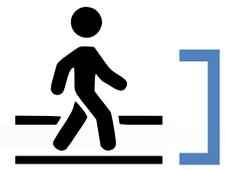
- Commune de Ham-sur-Heure-Nalinnnes
- Bâti
- Agglomération
- Réseau viarie
- Réseau autoroutier
- Réseau primaire et secondaire
- Réseau de liaison et collecte
- Réseau de desserte locale
- Chemin / sentier

Pôles de déplacements

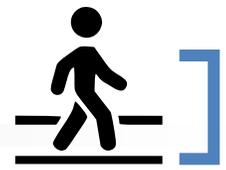
- Gare SNCB
- Commerce ou service
- Scolaire
- Administration communale
- Bâtiment industriel
- Culture/Sport/Loisir
- Etablissement scolaire
- Hôpital/Maison de repos
- Police/Pompier/Prison

Réseau piéton structurant

- En bon état
- En état satisfaisant
- Discontinu ou étroit



- × Investir dans les cheminements piétons entre les pôles, lieux de vies et arrêts SNCB / TEC.
 - × 1: où ils sont absents;
 - × 2: où ils sont en mauvais état.
- × Garantir un cheminement continu au moins d'un coté de la voirie.
- × Rendre les trottoirs agréables pour encourager la marche.
- × Sécuriser et rendre accessibles les traversées piétonnes.
- × Dégager le stationnement automobile des trottoirs.
- × Adapter (et penser la rénovation de) l'espace public pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR).
- × Réfléchir à des espaces partagés dans le centre d'Ham-sur-Heure et Nalinnes (zone de rencontre, zone résidentielle, aménagements de façade à façade,...).



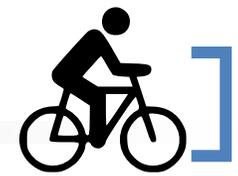
Indicateurs de résultat

- 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
- Nombre 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

3.3 VÉLO



- × Manque de réseau communal:
 - × Absence de RAVeL ;
 - × Des branches du Réseau Points Nœuds maillant le territoire ;
 - × Barrière physique de la N5 et connexions restreintes entre les deux pôles de la commune.
- × Quasi absence d'aménagements cyclables ;
- × Existence de quelques racks vélo (mais quasi vides) ;
- × Faible part modale du vélo dans la commune ;
- × La candidature de la Commune de Ham-sur-Heure-Nalinnes a été retenue par la Région Wallonne dans le cadre du programme de subventions Wallonie Cyclable.
- × **Enjeu = créer un réseau cyclable, l'aménager et en faire sa promotion.**

Valeur cible : atteindre 5 % de part modale du vélo de FAST 2030 en développant les pôles multimodaux et donc les déplacements domicile-halte SNCB, les déplacements domicile- pôle emploi de moins de 10 km ainsi que les liaisons internes vers les pôles attractifs : centre sportif, commerces, ...

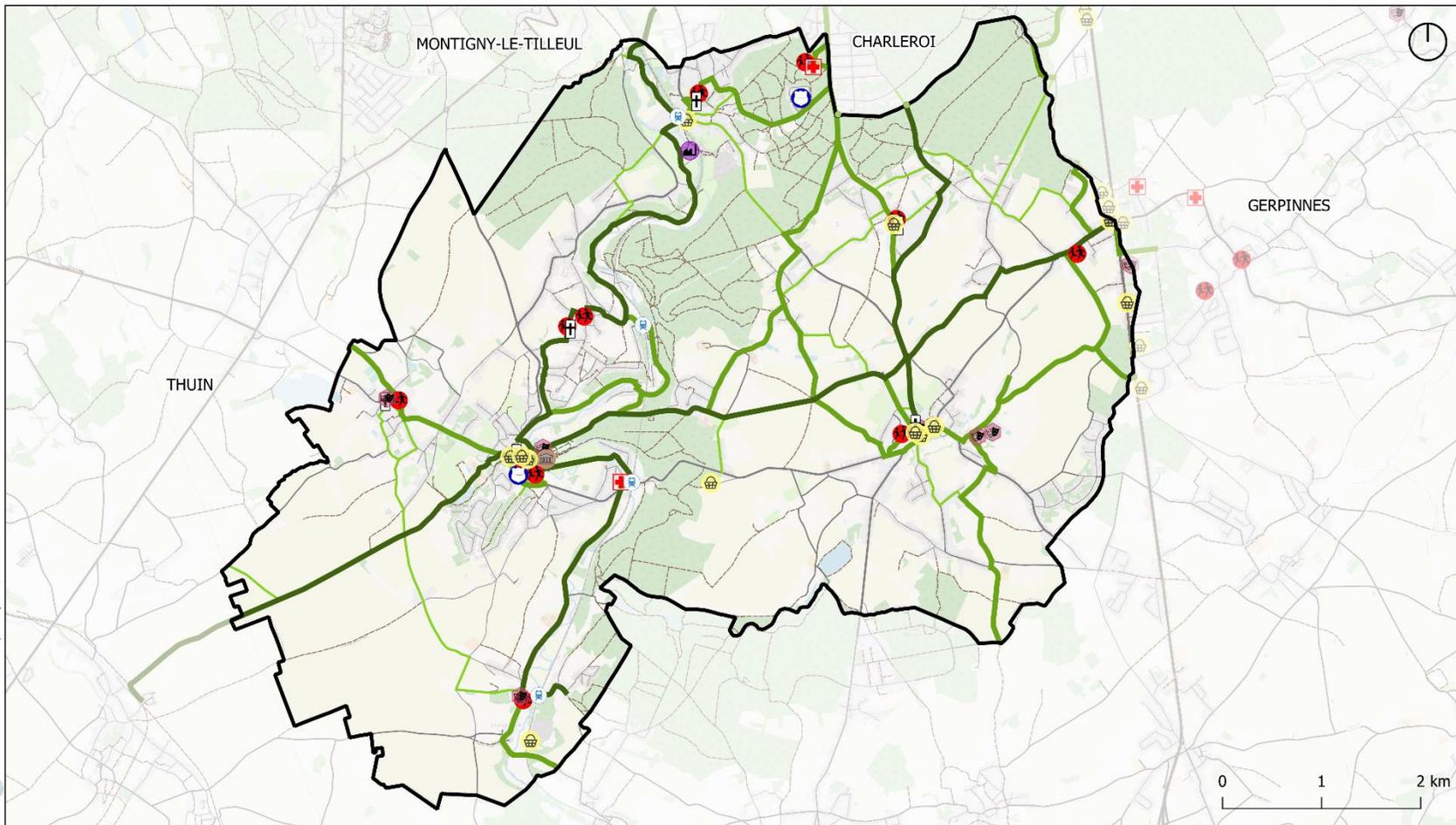


- × Définition d'un réseau cyclable communal clair et connecté au supra-communal :
 - × Liaisonner le réseau communal au réseau RAVeL et au futur réseau de Charleroi ;
 - × Liaisons attractives des itinéraires confortables, sûrs (séparé du réseau VP et PL), directs et entretenus ;
 - × Relier les haltes ferroviaires, 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.
- × Amélioration de la perméabilité du réseau cyclable (ouverture de SUL lorsque souhaitable, et de nouveaux chemins réservés).
- × Proposition d'aménagements sur ce réseau. Il demandera un standard d'aménagement élevé, qui peuvent prendre des formes très diverses dans le cadre des déplacements à vélos (PCM, BSC, rues cyclables...).
- × Priorisation des interventions.
- × Réflexion quant au nombre, à la localisation et à la qualité des stationnement vélo. Installation et entretien des équipements de parcage vélos. Investissement dans des parkings de qualité et en quantité.
- × Sensibilisation, information et encouragement de la pratique du vélo. Communiquer sur les déplacements à vélo et VAE au quotidien vers Charleroi et communes limitrophes (Thuin et Gerpinnes).

RÉSEAU CYCLABLE PROJÉTÉ



Mise à jour : 03-2022 | Source de données : © Contributeurs OpenStreetMap | © SPW - PICC, 2017 & Ctrphotoplani, 2018



PICM Gerpinnes Ham-sur-Heure-Nalinnes - Phase 2

Réseau vélo



Fond de plan

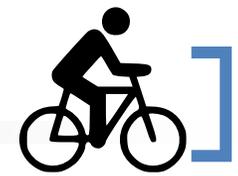
- Commune de Ham-sur-Heure-Nalinnes
- Agglomération
- Réseau viaire**
- Réseau autoroutier
- Réseau primaire et secondaire
- Réseau de liaison et collecte
- Réseau de desserte locale
- Chemin / sentier

Pôles de déplacements

- Gare SNCB
- Commerce ou service
- Lieu de culte
- Administration communale
- Batiment industriel
- Culture/Sport/Loisir
- Etablissement scolaire
- Hôpital/Maison de repos
- Police/Pompier/Prison

Réseau projeté

- Liaison cyclable à installer prioritairement
- Liaison cyclable à installer en second lieu
- Liaison cyclable à installer en dernier lieu
- Connexion au réseau de Charleroi



Indicateurs de résultat

- Longueur des aménagements cyclables (dont voiries en zone 30, de rencontre, résidentielle et piétonne)
- Nombre de SUL / Nombre de sens uniques
- Nombre de cyclistes sur l'axe X / jour
- Nombre de places de stationnement vélo équipées et occupées ; e.a. aux parkings de co-voiturage
- Nombre de vélos VAE achetés ou nombre de primes offertes à l'achat d'un vélo
- Nombre de box vélos installés (arceau, box sécurisé, ...)

Indicateurs d'impact

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

3.4 *TRANSPORT EN COMMUN*



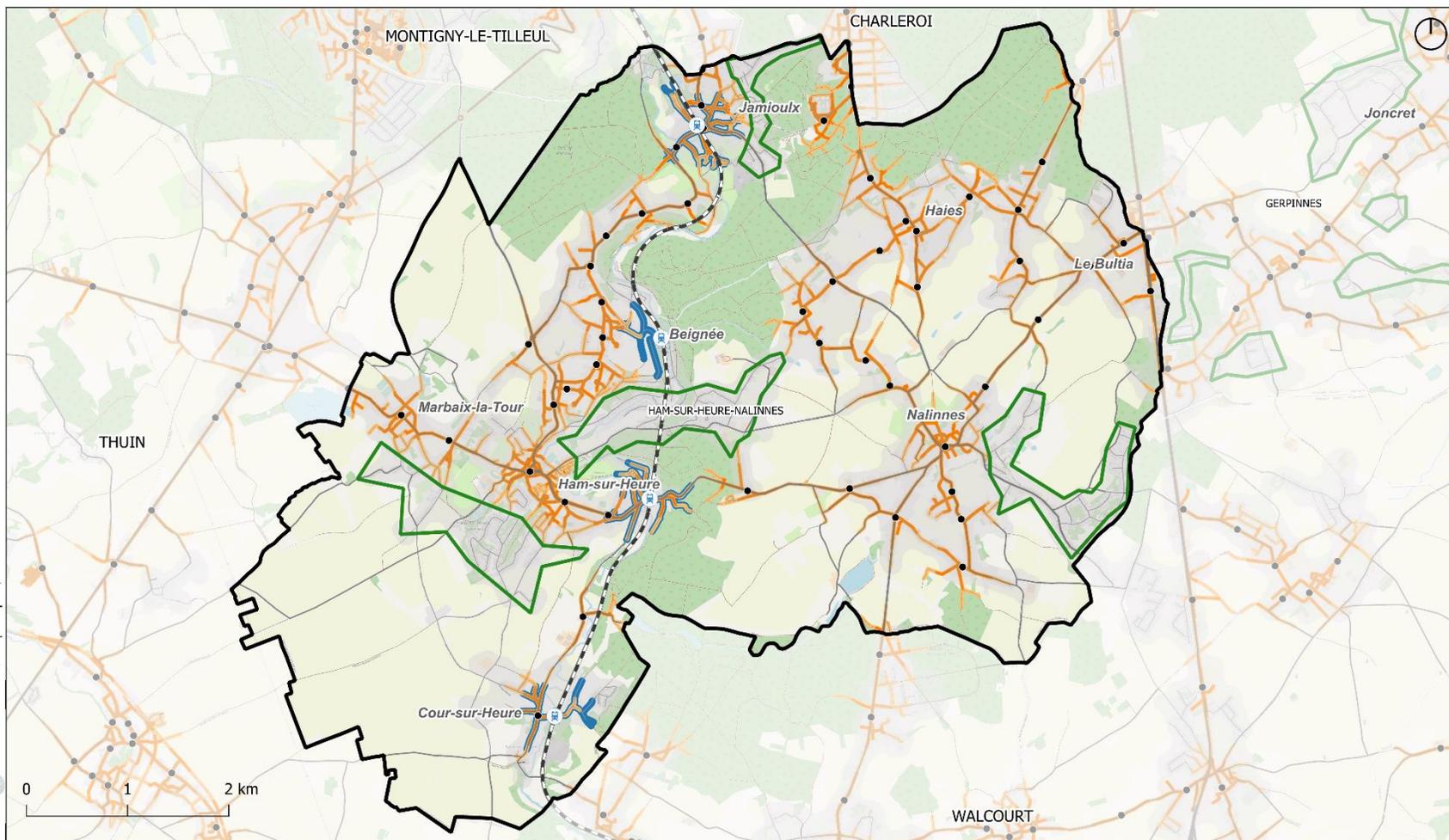
- × 4 gares le long de la ligne 132. Très compétitif pour rejoindre Charleroi.
- × Offre assez bonne pour la halte Ham-sur-Heure (mais éloignée du centre ville). Nombre de passages de train et de montées faibles à la gare de Beignée.
- × Ces gares sont des Points d'arrêts non gardés (PANG) avec une borne guichet automatique et ne proposent pas beaucoup de confort et d'infrastructures.
- × Grande partie de la population proche d'un arrêt de bus (cependant il reste 4 zones non desservies).
- × Peu de lignes et faible fréquence. Arrêts transports en commun sous-équipés (abris, racks à vélos, informations...).
- × Majorité d'abonnements annuels pour la tranche 12-24 ans.
- × En résulte une bonne part modale du chemin de fer mais une mauvaise du bus.
- × BHNS prometteur mais se terminant à Ma Campagne.
- × **Enjeu = amélioration l'attractivité du train et du bus en réalisant des aménagements adéquats, et en adaptant le service à la demande potentielle.**
- × **Enjeu = Connexion sous forme de pôle multimodal.**

Valeur cible : maintenir les 25 % de part modale des TP en renforçant l'usage des TEC pour les 24-65 ans pour les déplacements domicile-emploi + BHNS

ENJEUX TRANSPORTS EN COMMUN CONCLUSION PHASE 1



Mise à jour : 03-2022 | Source de données : © Contributeurs OpenStreetMap | © SPW - P.I.C.C. 2017 & Orthophotoplan, 2018



PICM Gerpinnes Ham-sur-Heure-Nalines - Phase 2

Transport Public



Fond de plan

- Commune de Ham-sur-Heure-Nalines
- Agglomération
- Réseau viaire
- Réseau autoroutier
- Réseau primaire et secondaire
- Réseau de liaison et collecte
- Réseau de desserte locale
- Chemin / sentier

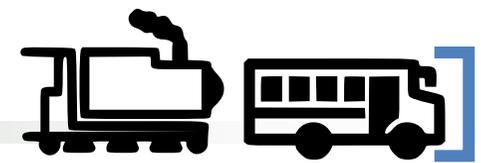
Arrêts de transports en commun

- Gare SNCB
- Arrêt TEC

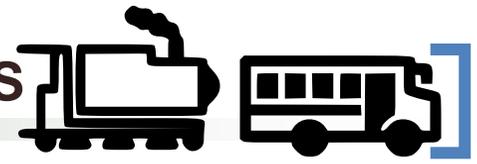
Accessibilité

- Zone de desserte 300m TEC
- Zone de desserte 500m TEC
- Zone de desserte 500m SNCB
- Zone non couverte

OBJECTIFS TRANSPORTS EN COMMUN



- × Soutenir les gares et les promouvoir. Faciliter leurs accès et connexions avec les modes de transport actif.
- × Faire de la gare d'Ham-sur-Heure un pôle multimodal. Réfléchir à la pertinence d'un autre pôle multimodal. Connecter la gare au centre.
- × Améliorer la qualité du temps d'attente aux gares. Veiller à la sécurité sur les passages.
- × Proposer et argumenter pour un arrêt de bus dans les zones non desservies. Faciliter le rabattement des modes actifs aux arrêts TEC existants.
- × Identifier les arrêts de bus à aménager.
- × Participer et s'investir dans les stratégies mises en place dans les bassins de mobilité (OCBM).
- × Réfléchir en terme de bassins de vies aux améliorations de rabattements des lignes TEC existantes vers le futur BHNS à Ma campagne pour l'est, et vers les gares SNCB pour l'ouest.
- × Proposer des améliorations pour le rabattement et la connexion des bus vers le BHNS à Ma campagne.
- × Promouvoir le transport en commun pour les déplacements domicile-travail.
- × Argumenter pour prolonger le BHNS jusqu'au Bultia (voire au-delà, jusque Somzée, en réunissant les communes de Walcourt et Florennes).



Indicateurs de résultat

- Nombre de montées-descentes aux arrêts TEC & SNCB
- Nombre d'arrêts du réseau TEC accessibles aux PMR
- Mise en place de lignes avec des bus à haut niveau de service (BHNS)
- Nombre d'appels pour du transport à la demande pour les rabattements
- Nombre d'abonnements 24-65 ans
- Nombre de Mobipôles et infrastructures adaptées (abris, bancs, horaires, ...)

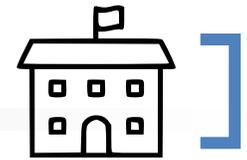
Indicateurs d'impact

- + Report modal
- + Mobilité de base pour les non-motorisés
- + Axes routiers moins fréquentés

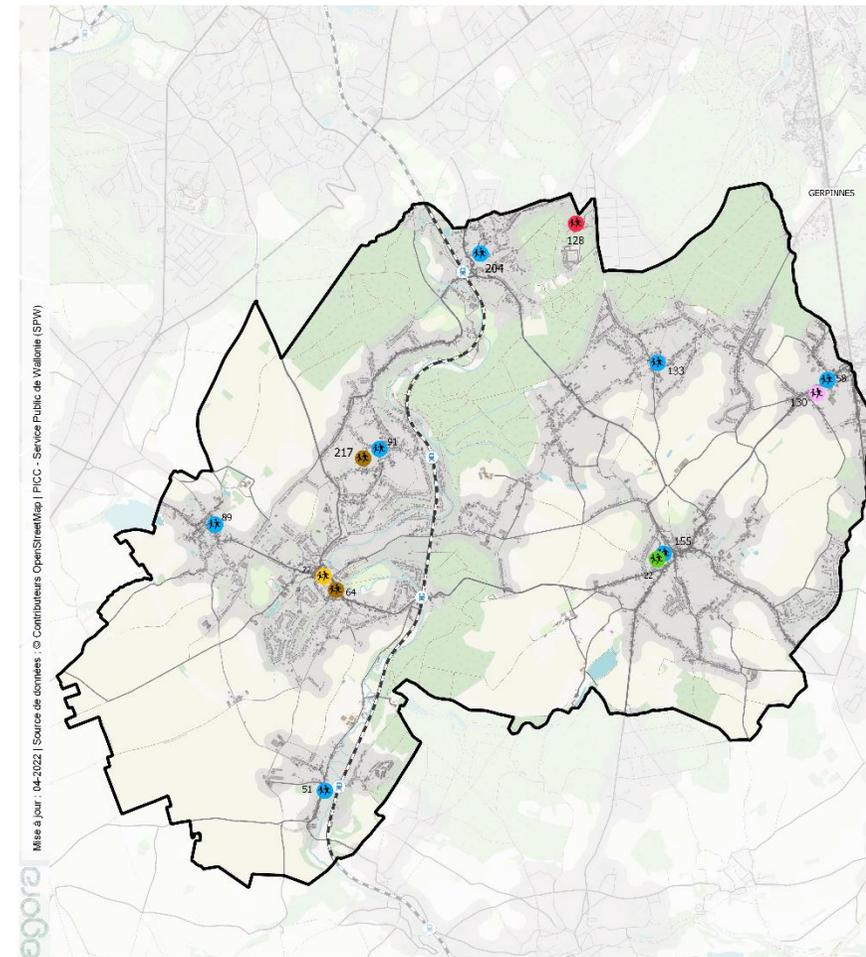
- Zones périphériques moins facile à desservir

3.5 MOBILITÉ SCOLAIRE

ENJEUX MOBILITÉ SCOLAIRE – CONCLUSION PHASE 1



- ✗ Une douzaine d'établissements scolaires, mais aucun de très grande taille. Les élèves du secondaire vont plutôt vers Thuin ou vers Gerpinnes.
- ✗ Embouteillages et problèmes de circulation aux abords des écoles pendant les heures d'arrivée et de sortie.
- ✗ Insécurité pour les piétons et pour les personnes à mobilité réduite (PMR).
- ✗ Manque d'aménagements cyclables. Présence de possibilités de stationnement auto aux abords des écoles.
- ✗ Présence généralisée de zone 30, mais pas toujours d'éléments ralentisseurs à proximité des établissements scolaires.
- ✗ **Enjeu = Sécuriser les abords d'écoles pour favoriser les déplacements piétons et vélos.**



Mise à jour : 04-2022 | Source de données : © Contributeurs OpenStreetMap | PCC - Service Public de Wallonie (SPW)

PCM Gerpinnes Ham-sur-Heure-Nalinnes - Phase 2

Établissements scolaires Ham-sur-Heure-Nalinnes



Commune voisine

- Bâti
- Agglomération
- Cours d'eau
- Etang
- Gare SNCB
- Chemin de fer

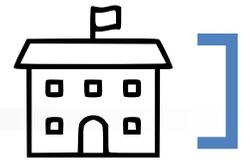
Établissement scolaire

- Crèche
- Ecole maternelle
- Ecole maternelle / primaire
- Ecole primaire
- Ecole primaire spécialisée
- Ecole secondaire spécialisée

Reseau viaire

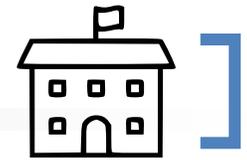
- Réseau autoroutier
- Réseau primaire et secondaire
- Réseau de liaison et collecte
- Réseau de desserte locale
- Chemin / sentier

0 0,75 1,5 km



- ✗ 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 en matière de mobilité. Ne plus déposer systématiquement les enfants devant l'entrée de l'école en voiture. Inciter le plus possible à l'usage des modes actifs (particulièrement pour écoles primaires et secondaires situées à une distance faisable à pied et vélo).
- ✗ Développer les outils de communication propres à la mobilité scolaire.
- ✗ Prévoir des trottoirs de qualité et un réseau cyclable aménagé pour rejoindre les écoles.
- ✗ Protéger les écoles contre le trafic de transit, les vitesses excessives, les nuisances de la voiture :
 - ✗ Mener une réflexion sur la délimitation des zones de sécurité scolaire;
 - ✗ Sécuriser les voiries par des moyens supplémentaires.
- ✗ Créer une fiche par école, avec différentes informations et réflexions sur ses abords.

Valeur cible : sans valeur indicative de départ, réduire de 15% la part modale de la voiture dans les déplacements domicile-école en améliorant le réseau piéton et vélo aux abords des écoles primaires



Indicateurs de résultat

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

Indicateurs d'impact

- + Encourager la pratique du vélo pour les 10-12 ans
- + Réduction des nuisances de la voiture aux abords des écoles
- + Enfants en meilleure santé
- + Sécurisation des itinéraires d'accès et des traversées

3.6 STATIONNEMENT



- ✘ Le centre de Nalennes est trop occupé par le stationnement automobile. Importance également du stationnement place du village d'Ham-sur-Heure.
- ✘ De nombreuses rues qui mènent aux centres ont des problèmes de stationnement. Beaucoup de voitures se garent sur les trottoirs (manque de place ou peur d'être accrochées sur la route).
- ✘ Paradoxalement, les citoyens estiment qu'il manque parfois de stationnement (rue de Couture et rue à Canadas pour Nalennes, Rue du Cygne et Chemin d'Outre-Heure à HsH...).
- ✘ Organisation du stationnement parfois chaotique. La distinction espace public/espace privé est donc difficile.
- ✘ Poche de stationnement possible à hauteur du château (afin de libérer le centre).
- ✘ Stationnement vélo inoccupé.



- × Diminuer la pression du stationnement dans les centres en augmentant la rotation du stationnement, et en libérant de l'espace pour les piétons et le séjour.
- × Réorganiser l'offre de stationnement proche du centre et inciter le stationnement dans les poches de stationnement.
- × Améliorer la lisibilité de l'espace public (signalisation, revêtement, mobilier...).
- × Réorganiser le stationnement aux abords des écoles (en parallèle avec la mobilité scolaire).
- × Promouvoir les déplacements à vélo pour créer le besoin de stationnement vélo (et comprendre pourquoi il n'est pas fort utilisé actuellement).
- × Assurer des infrastructures de stationnement vélo aux pôles et gares importants.

Valeur cible: aménager chaque site communal, les 4 haltes ferroviaires et les arrêts de bus TEC de > 60 montées avec des racks à vélo couverts ou pas. Maintenir le nombre de places de stationnement voiture en améliorant la rotation et la répartition pour offrir plus de disponibilité.



Indicateurs de résultat

- Taux d'occupation des parkings centraux
- Taux d'occupation des parkings périphériques
- Taux de rotation si zone bleue
- Nombre de PV (respect des temps de limite de stationnement)
- Nombre de vélo stationnés
- Nombre d'équipements de stationnement vélo
- Aménagement de parkings de co-voiturage
- Nombre de parkings mutualisés

Indicateurs d'impact

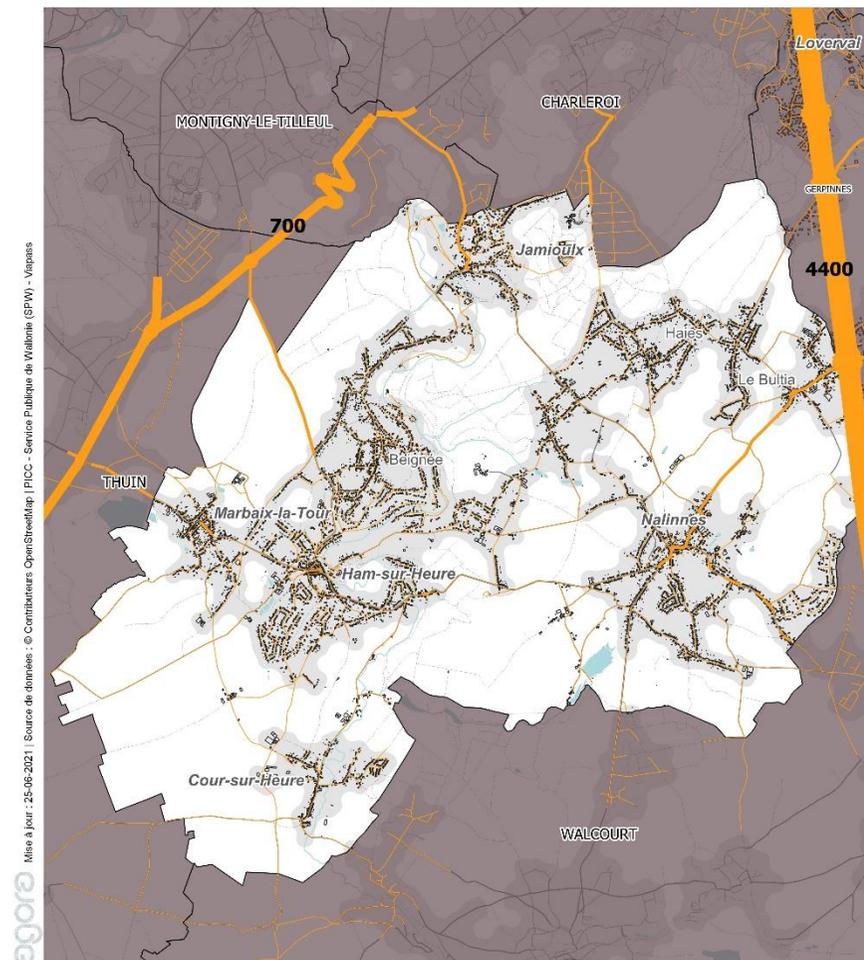
- + Satisfaction (subjective) des commerçants
- + Décongestion des voiries aux sorties d'école
- + Amélioration du cadre de vie
- + Cadre de vie – verdurisation de l'espace public
- + Niveau du bruit

3.7 TRANSPORT DE MARCHANDISES

ENJEUX – CONCLUSION P1 – TRANSPORT MARCHANDISES



- ✗ La circulation des poids-lourds est similaire à celle des transports privés. Ainsi c'est la N5 qui concentre la majorité du trafic (4400 PL par jour, dans les deux sens).
- ✗ La N5 est la seule route du réseau de redevance kilométrique.
- ✗ Il y a parfois des débordements sur les axes parallèles lorsque la nationale est saturée.
- ✗ Il n'y a pas de rue qui ressorte particulièrement suivant les données Viapass, à l'inverse de Gerpennes (sauf rue d'Acoz et quelques autres rues).



Mise à jour : 25-06-2021 | Sources de données : © Contributeurs OpenStreetMap | PICC - Service Public de Wallonie (SPW) - Viapass

PICM Gerpennes et Ham-sur-Heure-Nalinnes - Phase 1

Passage de poids lourds dans la commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes - Données Viapass



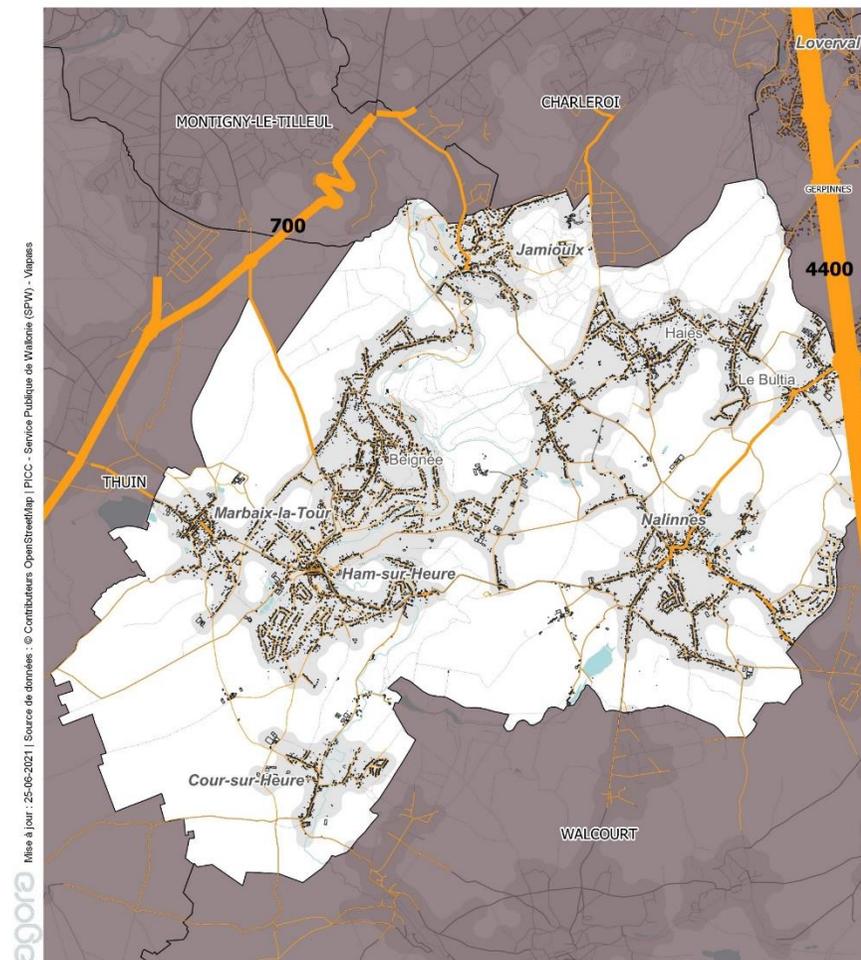
—	Commune voisine
—	Cours d'eau
—	Étang
—	Bâti
—	Agglomération
—	Réseau autoroutier
—	Réseau primaire et secondaire
—	Réseau de liaison et collecte
—	Réseau de desserte locale
—	Chemin / sentier

—	Nombre de véhicules par tronçon par jour (jour représentatif : jeudi)
—	0 - 60
—	60 - 150
—	150 - 300
—	300 - 1000
—	1000 - 4443

OBJECTIF - TRANSPORT MARCHANDISES



- ✘ Collaborer aux travaux au niveau de l'agglomération Charleroi Métropole dans le cadre du PUM.
- ✘ Objectiver le trafic réel de Poids Lourds en dehors de la N5.



Mise à jour : 25-06-2021 | Source de données : © Contributeurs OpenStreetMap | PICC - Service Public de Wallonie (SPW) - Viapass

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

Passage de poids lourds dans la commune d'Ham-sur-Heure-Nalines - Données Viapass



Commune voisine	Réseau viaire
Cours d'eau	Réseau autoroutier
Etang	Réseau primaire et secondaire
Bâti	Réseau de liaison et collecte
Agglomération	Réseau de desserte locale
	Chemin / sentier

Nombre de véhicules par tronçon par jour (jour représentatif : jeudi)	
0 - 60	0 - 60
60 - 150	60 - 150
150 - 300	150 - 300
300 - 1000	300 - 1000
1000 - 4443	1000 - 4443



Indicateurs de résultat

- Nombre de camions en transit sur voiries communales

Indicateurs d'impact

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

3.8 *COMMUNICATION*



× **Constats:**

- × Site internet: Pas d'onglet dédié à la mobilité sur le site Internet. Des informations sont données concernant les transports en commun, cependant elles manquent de cartes et de visuels.
- × Page Facebook: La commune possède une page. Celle-ci communique assez régulièrement.
- × Journal communal: Après une courte période d'absence le journal communal est de retour. C'est l'occasion de mettre en avant la mobilité et de communiquer sur les différents modes de transports
- × Campagne de sensibilisation : Deux journées de sensibilisation à la pratique du vélo ont été organisées durant la semaine de la mobilité en septembre 2021. Il faut continuer sur cette lancée.
- × Actions dans les écoles : « Mode vélo activé » dans les écoles de l'entité. Apprentissage et perfectionnement du vélo.
- × 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.

La commune a un rôle à jouer dans la communication sur les nouveaux modes de déplacements si elle veut réussir la mise en place de cette intermodalité.

OBJECTIFS COMMUNICATION



- × Communiquer sur les possibilités de mobilité dans la commune. Informer et sensibiliser la population, pour qu'elle comprenne les tenants et aboutissants de la mobilité et qu'elle puisse adapter ses déplacements en conséquence.
- × Spécialiser le media de communication en fonction du public visé. Certains outils, comme le journal communal, doivent être pensés bien à l'avance tandis que d'autres, comme les réseaux sociaux, peuvent être très rapides. Cibler le public des enfants et adolescents.
- × Favoriser une participation active à la mobilité vers et avec le citoyen et les acteurs locaux. Favoriser l'interaction entre la population, les acteurs locaux, le bureau d'études et les autorités communales (situations problématiques, projets de sentiers, objectifs).
- × Développer un vrai service mobilité communal chargé de projets mais aussi qui joue un rôle transversal dans l'administration communale – analyse de la mobilité des projets urbanistiques.
- × 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.
- × Organiser des actions auprès du grand public, dans les écoles...
- × Développer des pédibus et vélobus de manière durable.



Indicateurs de résultat

- 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
- Nombre d'enfants utilisant le pédibus, le vélobus

Indicateurs d'impact

- + 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

3.9 *AUTRES*



× Partage de mobilité:

- × Pas de Cambio. Systèmes d'autopartage entre particuliers existants mais timides.
- × Pas d'adhésion à un service/centrale de mobilité. Ces centrales sont un service collectif et alternative à moindre coût qui encourage les regroupements de passagers. Déplacements adaptés et à la demande. Chaînon manquant entre modes actifs, transport en commun et voiture privée.
- × Un seul parking de covoiturage.

× Qualité de vie:

- × Depuis une douzaine d'années, stagnation des chiffres en terme d'accidents et de victimes de circulation (alors que diminution générale en Belgique et en Wallonie).
- × La géométrie de certains tronçons de voirie et de certains carrefours pourrait induire des comportements inappropriés de la part des automobilistes.
- × Pas toujours de panneaux d'entrée d'agglomération.
- × Centre ville pas toujours agréable pour flâner.
- × Trafic de transit sur des rues avec écoles

× Gestion de l'aménagement du territoire :

- × Plus de grands projets de logements dans la commune

La commune doit maîtriser le caractère transversal de la mobilité dans toutes ses compétences



- × Partage de mobilité:
 - × Favoriser le covoiturage
 - × Estimer la demande de se raccrocher à un service de mobilité existant
 - × Promouvoir la création de nouveaux services de mobilité (autopartage, réparation de vélos, micro-mobilité en libre-service, etc...)

- × Qualité de vie:
 - × Promouvoir la création de zones 30 ou zones de rencontre afin d'améliorer le cadre de vie et la cohabitation des différents modes de transport dans les lieux centraux (places, centres, abords d'école, etc.).
 - × Réfléchir sur les limitations de vitesses et vérifier les entrées d'agglomérations.
 - × Partager plus équitablement l'espace entre les différentes fonctions et verdurisation
 - × Limiter le trafic de transit dans les rues avec école.

- × Gestion de la demande:
 - × Penser à la mobilité de ces futurs zones que ce soit à l'échelle micro (stationnement, connexion aux réseau, revêtement...) ou macro (comment se rendre aux différents pôles). Intégrer la future demande et viser les objectifs de fast 2030.

VOLET AUTRES : INDICATEURS



Indicateurs de résultat
Indicateurs d'impact

Ce volet étant une vision transversale des autres volets, les indicateurs cités précédemment (et particulièrement les indicateurs de communication) sont valables pour ce dernier volet

4. CONCLUSION

CONCLUSION

- Les grands enjeux de la commune en rapport avec le PiCM sont :
 - **Maintenir un caractère rural**
 - **Une population stagnante**
 - **Jouer sur ses gares et ses possibilités de multimodalités**
 - **Une temporalité du PiCM en décalage avec les réflexions sur le PUM**
- Pour différentes thématiques nous avons synthétisé les conclusions de la phase 1, nous avons ensuite défini des objectifs cohérents.
- Ceux-ci se basent sur les objectifs régionaux mais sont adaptés au contexte local de la commune.
- Cette phase permet de cadrer les pistes d'actions de la phase 3.
- Les différents objectifs vont permettre de créer des fiches actions lors de la Phase 3.

CONCLUSION

Volet	Conclusion Phase 1	Objectif Phase 2	Fiches actions Phase 3
 Volet routier	N5 structurant le paysage du PiCM. N5 congestionnée et dangereuse. Flux induit et saturation sur les voies adjacentes	Limiter le trafic sur les tronçons de transit supra-communal	Fiche 1:
		Modérer la vitesse. Sécuriser les carrefours problématiques	Fiche 2:
		Transfert modal de la voiture individuelle vers autres modes (voitures partagées, TP, vélo...)	Fiche 3:
	Pas de régionales sur la commune. Trafic de transit/fuite dans les voiries de type résidentiel	Objectiver le potentiel trafic de fuite/transit via des comptages	Fiche 4:
		Forcer le trafic supra-communal à rester sur la N5. Décourager le trafic sur les tronçons résidentiels et avec écoles	Fiche 5:
		Modérer la vitesse. Sécuriser les carrefours problématiques.	...
		Aménager des effets de portes, système ralentisseurs	...
		Analyser le principe de boucles de circulation	...
Adapter le gabarit de certaines voiries tenant compte de la hiérarchie viaire	...		
Stationnement anarchique sur les voies et espaces publics	Poursuite des aménagements des voiries de type résidentiel en zone 30 ou 20	...	
 Réseau piéton	Manque d'investissements récents	Investir dans les cheminements piétons. Rénover et améliorer les cheminements piétons entre les pôles d'attraction	Fiche 1:
	Absence de trottoirs dans les centres (et dans quartiers résidentiels)	Garantir un cheminement continu au moins d'un côté de la voirie	Fiche 2:
	Mauvais état, étroitesse et obstacles sur certains trottoirs	Rendre les trottoirs agréables pour encourager la marche. Sécuriser et rendre accessibles les traversées piétonnes	Fiche 3:
	Trottoirs non adaptés aux PMR (abaissment, revêtements...)	Adapter (et penser la rénovation de) l'espace public pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR)	Fiche 4:
	Aller plus loin	Réfléchir à des espaces partagés dans le centre d'HaH et Nalignes	Fiche 4 :

Exemple pour P3

Exemple pour P3

CONCLUSION

 <p>Réseau Vélo</p>	Manque de réseau communal	Définition d'un réseau cyclable communal clair et connecté au supra-communal. Amélioration perméabilité du réseau
	Quasi absence d'aménagements cyclables	Proposition de possibles aménagements sur ce réseau communal (standard d'aménagement élevé). Priorisation
	Existence de quelques parkings vélo (mais innocupés)	Reflexion localisation, nombre et qualité des stationnements. Investissement dans des parkings de qualité et en quantité
	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
	Candidature retenue dans le cadre de subventions Wallonie Cyclable	Realisation des fiches infrastructures mobilité cyclable

 <p>Transports en commun (TEC)</p>	Grande partie de la population proche d'un arrêt de bus mais certaines zones restent mal desservies	Argumenter pour connecter ces zones sans desserte. Faciliter le rabattement des modes actifs aux arrêts TEC existants
	Mauvaise fréquence et arrêts sous équipés.	Identifier les arrêts de bus à aménager. Aménager des abris, informations et stationnement vélo. Proposer des stationnements vélo plus qualitatifs (couvert, sécurisé) à certains arrêts clés
	Majorité d'abonnements annuels pour la tranche 12-24 ans	Promouvoir le transport en commun pour les déplacements domicile-travail
	BHNS sur la N5, prometteur mais se terminant à Ma Campagne	Réfléchir en terme de bassins de vies vers futur BHNS pour l'est, et vers gares SNCB pour l'ouest
		Proposer des améliorations pour rabattement des bus vers le BHNS à Ma campagne
	Agir pour une prolongation du BHNS jusqu'au Bultia voire au-delà. Participer et s'investir dans les réunions supra-communales	

 <p>Transports en commun (SNCB)</p>	Une ligne de train et 4 gares. Une bonne part des déplacements domicile-travail effectués en train	"Maintenir/Soutenir" ces gares et les promouvoir. Faciliter leurs accès et connexion avec les modes de transports actifs
	L'arrêt de Ham-sur-Heure à la meilleure fréquence (nombre de passage)	En faire un point de connexion intermodale. Réfléchir à la pertinence d'un autre pôle multimodal. Faciliter sa connexion avec le centre
	Nombre de passage de train et de montées faible à la gare de beignée	Définir si il existe un plus grand potentiel (demande). Promotion du train et amélioration confort d'attente
	Les gares sont des PANG (points d'arrêt non gardés)	Améliorer confort d'attente. Veiller à la sécurité sur les passages

 <p>Stationnement</p>	Le centre de Nalinnes est trop occupé par le stationnement automobile. Importance également du stationnement place du village d'HsH	Diminuer la pression du stationnement dans les centres en augmentant la rotation du stationnement, et en libérant de l'espace pour les piétons et le séjour
	Rues proche des centres ont des problèmes de stationnements. Voitures sur les trottoirs. Les citoyens estiment qu'il manque parfois de stationnement	Réorganiser l'offre de stationnement proche du centre et inciter le stationnement dans les poches de stationnement
	Organisation du stationnement parfois chaotique. Distinction espace public/privé difficile	Améliorer la lisibilité de l'espace public (signalisation, revêtement, mobilier, ...)
	Poche de stationnement possible à hauteur du château	Etudier l'utilité et la possibilité d'un parking près du château
	Stationnement vélo innocupé	Comprendre pourquoi ce stationnement est innocupé. Promouvoir les déplacements à vélo pour créer le besoin. Assurer des stationnements vélo aux pôles et gares

CONCLUSION

 Transport de Marchandises	Circulation des poids-lourds similaire à celle des transports privés. C'est la N5 qui concentre la majorité du trafic (seule en redevance kilométrique)	Collaborer aux travaux au niveau de l'agglomération Charlevoix Métropole dans le cadre du PUM
	Légers débordements sur les axes parallèles lorsque la nationale est saturée	Objectiver trafic réel PL sur les voiries communales. Limiter la circulation de poids lourds sur les axes non structurants du réseau routier
	Aller plus loin	Réfléchir aux aires de livraison et de stationnement en fonction des besoins. Anticiper les besoins des parkings aux abords des zones commerciales et économiques
 Mobilité scolaire	Une douzaine d'établissements scolaires, mais aucun de très grande taille	Objectiver les parts modales du déplacement domicile-école via un questionnaire à transmettre aux parents
	Embouteillages et problèmes de circulation aux abords des écoles pendant les heures d'arrivée et de sortie. Présence de possibilités de stationnement auto aux abords des écoles	Sensibiliser les parents et les élèves à un changement d'habitudes. Promouvoir l'utilisation des modes actifs. Développer les outils de communications propres à la mobilité scolaire
	Insécurité pour les piétons et pour les personnes à mobilité réduite (PMR)	Prévoir des trottoirs de qualité (min 1,50 m) dans un rayon de 1 km
	Manque d'aménagements cyclables	Prévoir des aménagements cyclables de qualité (le plus séparés du trafic auto possible)
	Sentiment d'insécurité des usagers les plus faibles face à la voiture. Présence de zones 30, mais pas toujours d'éléments ralentisseurs	Protéger les écoles contre le trafic de transit, les vitesses excessives, les nuisances de la voiture
	Aller plus loin	Créer une fiche par école, avec différentes informations et réflexions sur ses abords
 Amélioration de la qualité de vie dans les centres	Stagnation d'accidents et de victimes de circulation. La géométrie de certains tronçons de voirie pourrait induire des comportements inappropriés	Promouvoir la création de zone 30/zone de rencontre. Réflexion des limitations de vitesses et vérification des entrées d'agglomérations
	Centre ville pas toujours agréable pour flâner	Partage plus équitable de l'espace entre les différentes fonctions
	Trafic de transit sur des rues avec écoles	Limiter ce trafic de transit dans les rues avec école

 Communication	Habitants pas toujours bien informés. Offre TEC particulièrement compliquée à comprendre	Communiquer sur les possibilités de mobilité dans la commune. Informer et sensibiliser des tenants et aboutissants de la mobilité. Fournir les horaires des transports en commun
	En fonction de l'âge les personnes n'utilisent pas les mêmes médiums de communication	Spécialiser le média de communication en fonction du public visé
	Sur le site de la commune pas d'onglet mobilité. Certaines informations sont données mais le site pourrait être étoffé	Vérifier l'actualisation du site, et alimenter l'onglet mobilité
	La commune possède une page facebook. Celle-ci communique assez régulièrement	Y concentrer les informations court terme
	Après une courte période d'absence le journal communal est de retour	Créer une rubrique mobilité permanente
	Affichage public	Y concentrer les informations long terme (et obligatoires)
 Services de mobilité	Un seul parking de covoiturage. Pas de Cambio. Systèmes d'autopartage entre particuliers existants mais timides	Favoriser le covoiturage
	Pas d'adhésion à un service/centrale de mobilité	Estimer la demande de se raccrocher à un service de mobilité existant
	Aller plus loin	Promouvoir la création de nouveaux services de mobilité (autopartage, réparation de vélos, micro-mobilité en libre-service, etc...)
 Gestion de la demande	Plus de grands projets de logements dans la commune	Garder en tête les objectifs de fast 2030 en cas de nouveaux projets