Atelier d'information et d'échanges sur le développement du réseau cyclable supracommunal et le PIMACI Charleroi Métropole - 22/06/22

Participants :

Communes représentées : Aiseau-Presles, Chapelle-lez-Herlaimont, Charleroi, Châtelet, Courcelles, Couvin, Fleurus, Fontaine-l'Évêque, Froidchapelle, Gerpinnes, Ham-sur-Heure-Nalinnes, Les Bons Villers, Merbes-le-Château, Montigny-le-Tilleul, Pont-à-Celles, Sambreville, Seneffe, Thuin, Viroinval, Walcourt.

Autres organismes participants : Charleroi Métropole, Commission Mobilité, SPW MI Direction de la Planification de la Mobilité, SPW MI – Direction territoriale des routes de Charleroi, TEC Charleroi, Asbl Chemins du rail, GRACQ Entre-Sambre-et-Meuse, IGRETEC

OJ de la rencontre :

- Commission Mobilité de Charleroi Métropole – remise en contexte ;
- Focus sur le volet cyclable du PIMACI et le futur décret cyclable ;
- Retour d'expérience de définition d'un réseau cyclable structurant ;
- Définition du réseau cyclable supracommunal structurant dans le cadre du Plan de Mobilité de Charleroi Métropole ;
- Echanges en sous-groupes sur les projets d'aménagements de liaisons cyclables supracommunales envisagées dans le cadre du PIMACI.

Annexes :

- Présentation introductive
- Focus sur le volet cyclable du PIMACI et le futur décret cyclable *[présentation de Benoit Dupriez - Manager des réseaux cyclables - SPW MI]* ;
- Retour d'expérience de définition d'un réseau cyclable structurant *[présentation de Florian Houyoux - Conseiller en Mobilité - Ville de Charleroi]* ;
- Définition du réseau cyclable supracommunal structurant dans le cadre du Plan de Mobilité de Charleroi Métropole *[présentation de Jonathan Haynes - Bureau d'étude Traject]*.
- Liste des participants à l'atelier

Compte-rendu des échanges

Présentations introductives en plénière

Questions et réactions :

Cartographie du réseau cyclable existant et projeté

- La nomenclature spécifique mise en place pour la cartographie du réseau de Charleroi mériterait d'être partagée et d'avoir une méthodologie harmonisée entre les différentes communes. Plusieurs communes ont mis sur pied des comités vélos, qui pourraient s'inspirer de ça pour améliorer la cartographie du réseau dans leur commune.
- A l'heure actuelle, il n'existe pas de cartographie globale, reprenant l'état des lieux des aménagements cyclables existants et encore moins du réseau « projeté », avec les intentions d'aménagements des différentes communes à court, moyen et long terme.
- Le SPW prépare la mise en place d'une cartographie collaborative qui permettra déjà d'avoir une meilleure connaissance du réseau existant.
- Une carte d'ensemble a été réalisée pour les communes du sud de l'Entre-Sambre-Et-Meuse par le GRACQ dans le cadre du projet de Parc National. Celle-ci est en cours de validation par les 5 communes concernées et est accessible en ligne : [GRACQ - Test légende uniformisée - uMap](#)
- Il serait intéressant d'utiliser une nomenclature commune, harmonisée entre les différentes communes et d'utiliser la même méthodologie, y compris pour la définition du réseau cyclable projeté.
- L'outil de cartographie collaborative opensource UMAP est un outil vraiment intéressant pour partager les cartes et les alimenter collectivement.

Définition du réseau cyclable supracommunal structurant

- Les tronçons qui seront identifiés comme cyclostrades / corridors vélo, seront ceux où le potentiel cyclable (liaison structurante à haut potentiel d'utilisateurs) justifiera ce type d'aménagement. Dans d'autres cas, il s'agira surtout d'identifier un réseau sécurisé et performant de liaisons intervillages en milieu rural, avec des liaisons de rabattement vers les gares et les lieux d'intermodalité.
- Le territoire de Charleroi Métropole est traversé par des itinéraires cyclables touristiques et de loisirs qui bénéficient d'une signalétique spécifique (Points-nœuds vélo ; RAVeL ; EuroVélo routes...). Dans l'optique de définition d'un réseau structurant fonctionnel, il y a un intérêt à utiliser au maximum le réseau existant et à harmoniser la signalisation, pour éviter de multiplier les itinéraires de liaison d'un point A à un point B. Toutefois, dans certains cas, les liaisons à vocation touristique ne répondent pas aux objectifs de mobilité utilitaire quotidienne.

Difficultés rencontrées par les communes dans le cadre de la mise en œuvre du réseau cyclable :

- Le manque de moyens humains dans les communes pour monter les dossiers de demande de subventionnement ;
- La longueur des délais pour avoir les accords, tant avec la région qu'avec les autres parties prenantes ;
- Les normes et critères régionaux pour avoir les subsides sont parfois difficiles à atteindre et nécessitent des investissements financiers importants ;
- L'intégration des projets où des voiries régionales sont concernées, notamment parce que les calendriers d'investissements et les priorités de programmation ne concordent pas toujours entre les communes et la direction territoriale de routes ;

- L'évolution importante des coûts d'infrastructures et de travaux entrave la réalisation de certains projets par manque de budget ;
- L'entretien des pistes cyclables, surtout sur le réseau régional, reste une difficulté pour les communes et la promotion de l'usage du vélo.

Echanges en sous-groupes sur l'avancement des réflexions au niveau de la mise en œuvre d'un réseau cyclable et l'identification des liaisons cyclables supracommunales envisagées dans le cadre du PIMACI

1er groupe : Ham-sur-Heure-Nalinnes, Fleurus, Gerpinnes, Aiseau-Presles, Châtelet, Sambreville, asbl Chemin du rail

Ham-sur-Heure-Nalinnes

Il y a 4 projets pour la commune :

- Le premier relie la place de Ham-sur-Heure à la gare, en passant par le sentier de la poste derrière le château : celui-ci est validé
- Le second est celui de la logette, qui va de Nalinnes-Centre jusqu'au centre sportif de Nalinnes, dans le but d'éviter une rue fort passante. Il s'agit d'un chemin à aménager en chemin cyclable avec un marquage adéquat.
- Le troisième vise de relier la gare de Ham-sur-Heure à Cour-sur-Heure par un marquage adéquat, mais ce projet n'a pas été retenu : c'est trop compliqué à mettre en place sur une route limitée à 90km/h.
- Le quatrième vise de relier Nalinnes-Centre à Nalinnes-Haies. Différentes pistes étaient sur la table mais elles n'ont pas été retenues, faute de moyens financiers.

Le but est de combiner différentes pistes pour arriver aux 490.000 euros disponibles.

Dans le cadre du PICM, il était prévu de repiquer vers le RAVeL pour se relier à Thuin (mais 2 kilomètres sont sur le territoire de Thuin). Il est également prévu d'aménager d'anciennes lignes de tram à Nalinnes ou Jamioulx. La rue d'Acoz va aussi devenir cyclo-piétonne pour relier Nalinnes au Bultia.

Fleurus

Le PCM date de 2004 et est obsolète.

Aménagements cyclables : il y a 5 projets PIWACI pour un total de 1,7 millions d'euros. L'essentiel concerne l'aménagement de la fleurusienne. Il y a aussi un projet FEDER mobipole et un projet FEDER pour un tronçon bidirectionnel le long de la N29. Il est également prévu de relier Fleurus à Ligny par un RAVeL.

Dans le cadre du PIMACI, le travail est en cours :

- RAVeL vers Ligny
- via le SPW au sud pour relier vers Charleroi
- via le FEDER, sur la N29 pour relier le centre de Fleurus vers le sud et le rond-point du Vieux Campinaire
- projet pour rejoindre les PAE à vélo depuis la gare et proposer des voitures partagées

Aiseau-Presles

Le PCM remonte à 2002.

La commune est composée de 4 entités très disparates, il n'y a pas de centre.

La commune n'est pas très avancée au niveau des pistes cyclables et de la mobilité douce. Il n'existe pas non plus de cartographie.

4 dossiers PIMACI sont actuellement devant le conseil communal.

Une piste cyclable relie Presles et Aiseau/Roselies, mais rien d'autre n'existe. On prévoit une bande cyclable quand une route est refaite, mais il n'y a pas de site propre.

La commune a le projet de se relier à Gerpinnes, en repiquant vers le RAVeL via la rue d'Oignies.

Sambreville

Le PCM date de 15 ans.

Il y a 4 gros dossiers PIWACI.

Pour PIMACI : il n'y a pas encore de réflexion.

Il n'y a actuellement pas grand-chose qui existe.

Il y a un projet de lien entre Tamines et Aiseau, pour rejoindre le RAVeL, mais se pose le problème des carrières d'Aisemont, qui sont sur un site d'Infrabel. Elles sont encore en activité, donc il y a des réticences.

Il n'existe pas encore de cartographie. Le travail est en cours.

Point positif pour la commune : le RAVeL vers Namur et vers Charleroi.

Il existe également des zones apaisées en zone 30 et des trottoirs traversants : ce ne sont pas des rues cyclables mais cela permet d'apaiser la circulation.

Châtelet

Il n'y a pas de site propre cyclable dans la commune : les pistes cyclables sont intégrées aux voiries. Le seul tronçon est celui qui démarre de la gare de Châtelineau et rejoint Acoz via le RAVeL.

Dans les projets, le plus conséquent est celui de la coulée verte vers la gare de Châtelet (projet piéton et mobilité douce, des aménagements cyclables sont également prévus).

Il y a également un projet de réseau point nœud.

Il n'existe actuellement pas de cartographie ni de projets PIWACI (la réflexion n'est pas entamée).

Aucun tronçon n'est identifié avec les communes voisines : la commune attend de voir ce qui va se présenter.

L'idée est de dévier le charroi vers le ring qui sera à double sens, une piste cyclable y sera développée.

Un triple problème se pose par rapport à l'accès au RAVeL, qui nécessite le passage par des terrains privés, de la régie autonome et des voies navigables.

Il y a un projet de créer un point relais à Châtelet le long de l'eau pour accoster.

Il y a également un autre projet de résidence service de l'autre côté de la N756, avec un parc et une connexion vers le RAVeL, ainsi qu'une liaison vers le site Decock depuis le Delhaize.

Par rapport au futur GHdC, des connexions sont-elles prévues entre le site, le RAVeL et le réseau de Charleroi ? → il existe des problèmes avec le Frunpark, les avis divergent.

Merbes-le-Château

Merbes-le-Château n'a pas bénéficié du PIWACI.

3 villages de l'entité sont traversés par la Sambre et donc reliés par le RAVeL.

Un travail avec la CLDR et des parents d'élèves a permis d'identifier des liaisons intéressantes pour le PIMACI, en particulier l'aménagement d'un chemin agricole entre Merbes-le-Château et Merbes-Sainte-Marie, en bi-bande béton, qui permet d'éviter la nationale.

N.B. : l'aménagement des voiries agricoles peut être subventionné à 80% si des haies sont plantées de chaque côté.

Actuellement, aucune liaison cyclable supracommunale n'est envisagée à court terme.

Thuin

L'Audit cyclable est en cours de réalisation.

10 fiches-projets ont été intégrées au PIWACI, liaisonnant Thuin centre et la gare vers les différents villages de l'entité. Ces liaisons sont basées sur un schéma cyclable initié en 2010, lui-même hérité d'un schéma « modes doux » issu du PCM de 2044.

Il n'existe pas de cartographie d'ensemble du réseau cyclable supracommunal.

Les projets prévus dans le PIMACI concernent des liaisons purement locales.

Montigny-le-Tilleul

Montigny-le-Tilleul n'a pas bénéficié du PIWACI.

Pour le volet cyclable du PIMACI, l'aménagement des liaisons vers Charleroi via Bomerée et vers l'Abbaye d'Aulne sont privilégiées.

Gerpennes

A Gerpennes, le Plan Intercommunal de Mobilité est en cours de réalisation avec la commune d'Ham-sur-Heure-Nalinnes. Le Bureau d'études a fait un état des lieux.

Un Groupe de travail citoyen a été mis en place pour la définition d'un réseau cyclable projeté. Une cartographie est en cours de réalisation et pourrait être partagée.

Le gros point noir d'un réseau cyclable supracommunal à Gerpennes reste la N5, qui constitue une coupure dans la continuité des itinéraires.

Ham-sur-Heure-Nalinnes

Le PICM d'Ham-sur-Heure-Nalinnes et Gerpennes est en cours d'élaboration.

Un Groupe de travail vélo a déterminé les grands axes du développement du réseau cyclable.

L'Audit cyclable a montré que peu d'aménagements cyclables existent à l'heure actuelle.

Le PIWACI portera sur la réalisation d'une liaison entre le centre d'Ham-sur-Heure et la gare.

Un autre projet vise à relier Nalinnes Haies à Marcinelle.

Au niveau des liaisons intervillages, les itinéraires se basent souvent sur des chemins agricoles, dans une optique de liaisons partagées, parfois aménagées dans le cadre du PIC.

Walcourt

L'Audit By-Pad a été réalisé, mais reste assez léger.

Dans le cadre du PIWACI :

- c'est surtout l'axe Sud-Nord, avec une liaison vers Ham-sur-Heure par Thy-le-Château [gare de Berzée], qui sera privilégiée.

- Ainsi qu'un tronçon Somzée/Laneffe vers Fraire

Il n'existe pas actuellement de cartographie du réseau cyclable supracommunal.

Une des problématiques est la Route des Barrages, dont l'aménagement cyclable ne répond aux critères de sécurité pour les cyclistes. Elle ne peut donc pas être incluse dans le réseau cyclable et il est difficile d'avoir un suivi au niveau régional pour l'amélioration et l'entretien de ces pistes cyclables. Or, il s'agit d'un axe important, pour positionner la gare de Walcourt comme porte d'entrée cyclable pour les Lacs de l'Eau d'Heure.

Froidchapelle

La volonté de la commune est de se baser sur l'existant et sur le réseau RAVeL, qui passe à l'Ouest de Froidchapelle (liaison Beaumont – Chimay), ainsi que celui qui fait le tour des lacs.

Le PDCR est en cours de réalisation et comporte des fiches consacrées à la mobilité douce. L'objectif est de relier chaque village au RAVeL des Lacs de l'Eau d'Heure et au RAVeL Nord-Sud.

Il y a également un enjeu de développement du réseau cyclable utilitaire pour les touristes qui résident aux LLEH, ainsi que la volonté d'implanter un mobipoint à l'Aquacentre, afin de favoriser l'accessibilité multimodale.

Dans une commune rurale telle que Froidchapelle, la pertinence d'une liaison utilitaire est parfois questionnante. Mais si on peut allier usage touristique et usage utilitaire, cela devient intéressant.

Couvin

Le PCM est en cours de finalisation. Il a cartographié une base de réseau cyclable.

Couvin bénéficie d'une colonne vertébrale Est-Ouest grâce au RAVeL.

Des aménagements ont déjà été réalisés ou sont en cours grâce au PIC et au PIWACI.

Pour le PIMACI, la réflexion porte sur les liaisons vers Chimay et Viroinval.

Viroinval

Le réseau cyclable projeté est basé sur la proposition du GRACQ dans le cadre du projet de Parc National.

A Viroinval, la N99 constitue une barrière qui coupe le territoire en deux et qui entrave la continuité du réseau cyclable.

Il n'y a pas de RAVeL qui permet de relier l'Est de la commune à l'Ouest, car l'axe est occupé par la ligne du Chemin de Fer à Vapeur des 3 Vallées.

Fontaine-L'Evêque

PICM conjoint Fontaine-L'Evêque – Anderlues en cours de préparation.

La Commune a bénéficié du PIWACI pour la rue de Leernes (axe Nord-Sud). La demande pour le PIMACI visera à compléter les aménagements de cette même-rue.

Deux mobipôles sont en projet sur le territoire communal : gare de Forchies et station Fontaine du Métro Léger de Charleroi.

RAVeL : travaux en cours sur les lignes de chemins de fer désaffectées L112, L112A et L252. (Permis déposé en avril 2022 par le SPW).

Corridor vélo Charleroi -> Binche [Axe Est-Ouest] : enjeu autour de l'échangeur N90/R3.

Chapelle-Lez-Herlaimont

PICM Morlanwelz – Chapelle-Lez-Herlaimont et Courcelles finalisé en janvier 2019.

La Commune n'a pas bénéficié du PIWACI. La demande pour le PIMACI visera à relier les villages de Piéton et Chapelle via la rue de Piéton. L'objectif de la commune est de pouvoir ensuite relier Chapelle au village de Godarville.

Note hors réunion : Sauf erreur, nous n'avons pas évoqué ce point lors de la discussion mais, il y a un enjeu à réaliser le RAVeL sur la ligne L113. La Ligne assurerait une liaison entre Seneffe et Courcelles et Fontaine-L'Evêque.

Pont-à-Celles

Dans le cadre du portefeuille FEDER « Charleroi Métropole Cyclable », la Commune a déposé quatre projets permettant d'aménager des liaisons cyclables supracommunales depuis et vers Seneffe/Nivelles, Courcelles, Gosselies et Pont-à-Celles/ Les Bons-Villers.

Pour le PIMACI, la Commune visera plutôt des liaisons intracommunales.

Seneffe

Existence d'un réseau communal de mobilité douce.

La volonté de la Commune est de relier les 5 villages de son territoire.

Seneffe a bénéficié de PIWACI pour réaliser deux liaisons : (1) Familleureux – Ecale et (2) Petit-Roeulx – Nivelles. Pour PIMACI, la Commune souhaite mettre en œuvre la réalisation du mobipôle de Familleureux.

Outre le RAVeL qui longe le Canal Charleroi-Bruxelles, deux itinéraires cyclables permettraient de liaisonner Seneffe au reste de Charleroi Métropole : (1) à Pont-à-Celles par la Rue des Quarante Bonniers et (2) à Fontaine-L'Evêque par la ligne L113.

SPW

Quatre projets cyclables en cours ou à venir pour le SPW :

1. Courcelles – Fontaine-L'Evêque
2. Ligne 280 [?]
3. Ring Vélo [Charleroi]
4. R3

Base de données : SPW-MI.

Courcelles

La Commune a bénéficié du PIWACI visant la création de deux liaisons : (1) Centre de Courcelles → RAVeL de Gouy et (2) Trazegnies – Gouy.

Dans le cadre du portefeuille FEDER « Charleroi Métropole Cyclable », la Commune a déposé un projet comprenant trois liaisons cyclables permettant d'aménager une liaison cyclable depuis Courcelles, ses Parcs d'activité économiques et le village de Gouy-lez-Piéton vers Pont-à-Celles et ensuite les écoles et la gare de Luttre.

Pour le PIMACI, la Commune aimerait introduire l'aménagement de l'Avenue de Walle et Rue de Seneffe.

Un PCM est en cours.

Un enjeu a été relevé lors des échanges autour de la liaison cyclable Courcelles – Gosselies et la création d'un mobipole sur la gare de Courcelles-Motte (achat du bâtiment en cours ?).

Les Bons Villers

Dans le cadre du portefeuille FEDER « Charleroi Métropole Cyclable », la Commune a déposé un projet comprenant deux itinéraires cyclables vers la N5 et Gosselies/ Luttre-Pont-à-Celles : [1] via Wayaux et [2] via Mellet.

Plusieurs projets ont été portés dans le cadre de PIWACI et PIMACI.

Enjeu de liaisonner les projets à la N5 et au Biopark de Gosselies.

Charleroi

La Ville a bénéficié des subsides PIWACI afin de développer son Ring Vélo sur la partie Sud. Le PIMACI devrait être destiné à poursuivre la réalisation du Ring Vélo.

Plusieurs itinéraires ont été relevés afin de permettre des liaisons cyclables avec les communes avoisinantes présentes dans le groupe :

- Liaison N90 Est-Ouest avec Fontaine-L'Evêque
- Liaisons Courcelles-Aéroport.
- Liaison avec Les Bons Villers par le Chemin de Taravisée
- Liaison avec Thiméon (Pont-à-Celles)
- Continuité avec Courcelles via Roux (Cheminement via Rue Sart-les-Moulins.)

Dans le cadre du portefeuille FEDER « Charleroi Métropole Cyclable », le SPW a déposé sur le territoire de la Ville de Charleroi un projet portant sur la réalisation d'un itinéraire cyclable et piéton qui permet, d'une part, la jonction entre le RAVeL du Canal Charleroi-Bruxelles et l'EuroVelo 3 et, d'autre part, la réalisation d'une portion du Corridor Vélo Binche-Charleroi.