

# FICHE-MOBILITE DE PONT-A-CELLES



# Sommaire

CADRE MÉTHODOLOGIQUE .....	3
1. FICHE DESCRIPTIVE DE LA COMMUNE .....	3
1.1. CARTE.....	4
1.2. PLANS ET PROGRAMMES D’ACTION .....	5
1.3. ORGANES CONSULTATIFS .....	7
1.4. PERSONNES RESSOURCES INTERNES À L’ADMINISTRATION .....	7
2. ÉTAT DES LIEUX AU NIVEAU DE L’OFFRE DE TRANSPORT .....	8
2.1. MODES ACTIFS .....	8
2.2. OFFRE SNCB.....	9
2.3. OFFRE TEC - OTW .....	9
2.4. OFFRE TRANSPORTS À LA DEMANDE (TAD) .....	10
2.5. OFFRE AU NIVEAU AUTOPARTAGE ET COVOITURAGE .....	10
2.6. SITE POTENTIEL POUR UN MOBIPÔLE (PÔLE D’ÉCHANGE MULTIMODAL) .....	11
3. ANALYSE DES ENJEUX ET RECOMMANDATIONS EN TERMES DE MOBILITÉ .....	12
3.1. ANALYSE DES ENJEUX.....	12
3.2. RECOMMANDATIONS .....	12
4. CARTE GÉNÉRALE DE CHARLEROI MÉTROPOLE .....	13

# Cadre méthodologique

## Pourquoi cette fiche-mobilité ?

Cette fiche-mobilité est un outil d'aide à la décision pour les élus, agents et opérateurs communaux actifs, directement ou indirectement, dans le transport de personnes au niveau local. Elle rassemble les informations internes de vos services et les données mobilité relatives à votre commune. Ces informations constituent une base pour construire tout dossier, alimenter toute réflexion ou tout débat sur les besoins en déplacements de votre territoire et les enjeux qui en découlent.

Cette fiche-mobilité est le complément naturel des démarches déjà lancées ou réalisées par les communes (PCM, PCS, PCDR) ou du Plan Urbain de Mobilité (PUM) à venir au niveau du territoire de Charleroi Métropole. Elle est le fruit des consultations et analyses de terrain avec les élus, les agents communaux et les opérateurs de transport, tels le TEC. Elle se veut un outil simple, accessible et compréhensible du plus grand nombre afin que tout un chacun puisse appréhender au mieux les nombreux enjeux liés à la mobilité des personnes sur chacune des communes de Charleroi Métropole.

## Quels sont les objectifs de cette fiche-mobilité ?

Concrètement, cette fiche-mobilité poursuit trois objectifs :

- **1° répondre aux besoins des citoyens en matière de transports**, en rassemblant toutes les informations et données disponibles pour aider la commune à répondre à des appels à projets à venir en matière de mobilité ;
- **2° trouver une solution sur mesure pour les publics les plus isolés et précarisés** (enjeu de mobilité inclusive) afin de renforcer l'égal accès aux services de base essentiels à l'existence du quotidien ;
- **3° mobiliser les ressources de la commune pour atteindre**, à son niveau, **les objectifs de parts modales que la Wallonie s'est assignée dans la Note FAST 2030** (décrits dans la Stratégie Régionale de Mobilité<sup>1</sup>).

Les objectifs de parts modales sont repris dans le tableau ci-dessous. Chaque niveau de pouvoir est amené à s'impliquer au niveau de son territoire d'action pour atteindre ces objectifs et réduire la place prédominante de la voiture.

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

Réduire les besoins en déplacement de 5%  
→ COWORKING

## 1. Fiche descriptive de la commune

Qu'il s'agisse d'animer un débat au sein d'une commission consultative, de répondre à un appel à projets ou de préparer une Note au Collège afin de prendre position sur un sujet, il est essentiel de disposer des données les plus adéquates et les plus récentes. Cette partie de la Fiche-Mobilité reprend les caractéristiques qui définissent le territoire communal. Les rassembler permettra de gagner un temps important dans les appels à projets à venir auxquels votre commune participera.

<sup>1</sup> <http://mobilite.wallonie.be/home/politiques-de-mobilite/politique-de-mobilite-regionale-wallonne/strategie-regionale-de-mobilite.html>

## 1.1. Carte

La Commune de Pont-A-Celles compte 17 342 habitants pour un territoire de 55,73 km<sup>2</sup>. Elle est parcourue par les réseaux suivants : [lister les différents réseaux routiers, autoroutiers, cyclables/Ravel/Points Nœuds/....

- Le réseau SNCB (L124 et L117), Gares de Luttre / Pont-à-Celles et Obaix-Buzet
- Le réseau autoroutier avec la E42-A54, E420 et N586
- Réseaux modes actifs : RAVEL et réseaux Points Nœuds (en cours avec Hainaut et la MT Pays Charleroi)
- Réseau fluvial Canal Charleroi-Bruxelles (espaces piétons-cyclistes-espaces de convivialité)



## 1.2. Plans et programmes d'actions

Afin de mieux connaître les besoins en mobilité de ses habitants, la Commune de Pont-A-Celles s'est impliquée dans les plans et programmes suivants :

- Programme Communal de Développement Rural : oui [2011-2021] – 3ème ODR en préparation
- Plan Communal de Mobilité : relance d'un nouveau PCM en 2023 [en complément du PUM de Charleroi Métropole]
- Politique Locale Energie Climat [POLLEC] – Convention des Maires : oui [POLLEC 3 – 2018]
- PCS 2020-2025 : oui [via Axe 7 Mobilité]
- Stratégie de Développement Communale : volonté d'adopter un Masterplan pour le site de l'Arsenal + ODR
- Programme LEADER : non
- Autre(s) programme(s) : non

Au niveau de son Plan Stratégique Transversale (PST), l'enjeu de la mobilité est réellement décliné de manière transversale dans l'ensemble des politiques communales ; il se retrouve au travers des Objectifs Stratégiques (OS) et Fiches-Actions (FA) suivantes :

### ⇒ OS.1 Démocratie, participation et citoyenneté

- 0.0. 2 Organiser des rencontres régulières avec les citoyens et des consultations autour des projets structurants de la commune
  - o FA. 1. Renouveler et maintenir la dynamique CCATM

### ⇒ OS. 2 Plan Climat 2030, Développement durable

- 0.0. 4 Encourager au niveau communal l'achat de véhicules protégeant au maximum l'environnement
  - o FA.2. Redéfinir le plan communal de verdissement de la flotte communale
  - o FA.3. Acquérir tout nouveau véhicule communal en configuration CNG, électrique ou hybride
  - o FA.4. Etudier la pertinence de l'acquisition de vélos électriques pour le personnel communal
  - o FA.5. Etudier la possibilité d'implanter des bornes de rechargement pour véhicules électriques sur le territoire communal
  - o FA.6. Etudier la possibilité d'implanter une station CNG au dépôt communal

### ⇒ OS.3 Des mesures sociales fortes, une aide tout au long de la vie

- 0.0. 4 Conforter la politique de soutien à domicile, notamment via la promotion du sport et la culture pour les aînés
  - o FA 4. Développer la collaboration avec le CPAS en matière de mobilité
- 0.0 6 Elaborer, adopter et mettre en œuvre le plan de cohésion sociale 2020-2025
  - o FA. 7.2 PCS Moyen de transport de proximité
  - o FA. 7.3 PCS Co-voiturage
  - o FA. 7.4 PCS Formation pratique au permis de conduire

### ⇒ OS.5 Propreté, agriculture, environnement et amélioration du cadre de vie

- 0.0 6 Promouvoir un tourisme local orienté sur le respect de l'environnement et qui valorise les richesses du terroir et du patrimoine historique
  - o FA.3. Développer les « points-nœuds » sur le territoire
  - o FA.5. Développer un point d'arrêt le long du canal Charleroi-Bruxelles, sur le terrain situé à l'arrière de la rue du Commerce dans le prolongement de la rue de Ronquières – phase 1
  - o FA.6. Développer un point d'arrêt le long du canal Charleroi-Bruxelles, sur le terrain situé à l'arrière de la rue du Commerce dans le prolongement de la rue de Ronquières – phase 2

⇒ OS.6. Mobilité

- 0.0.1 Convertir en zone 30 ou zones semi-piétonnières les noyaux les plus densément urbanisés
  - FA.1 Intégrer des aménagements afin de ralentir la vitesse dans les réflexions sur la rénovation/réfection de voiries
  - FA.2 Etudier la possibilité d'aménager un cheminement pour usagers faibles dans les dispositifs de rétrécissement de voiries
  - FA.3 Rendre plus visibles, en améliorant leur matérialisation, les zones 30 dans l'entité
  - FA. 4 Mettre en place des quartiers zone 30/zone résidentielle
- 0.0.2 [Ré]Aménager des voies lentes afin d'améliorer la mobilité
  - FA.1 Aménager un cheminement lent pour la liaison Rue Chaussée – Rue Larmoulin-Rue de la Liberté
  - FA.2 Aménager un cheminement lent pour opérer la liaison Rue Daloze – giratoire Lisbet
  - FA.3 Réaménager la Rue de l'Empereur Phase 1
  - FA.4 Réaménager la Rue de l'Empereur Phase 2
  - FA.5 Réaménager le trottoir de la rue du village entre la rue des deux chapelles et l'école communale d'Obaix
  - FA.6 Renforcer le marquage au sol de certaines voiries afin de sécuriser les déplacements à vélo
  - FA.7. Aménager les liaisons douces Rosseignies-Pont-à-Celles et Obaix-Seneffe
  - FA.8. Repenser la liaison lente Thiméon/Viesville
  - FA.9. Tester des rues zones scolaires
  - FA.10. Renforcer l'éclairage public et la signalisation aux alentours de passages piétons névralgiques
- 0.0. 3 Adopter un PCM axé sur le covoiturage, le report modal, les usagers faibles et les trafics poids lourds
  - FA.1 Lancer un nouveau PCM
- 0.0.4 Actualiser l'Atlas des Chemins et assurer le meilleur maillage
  - FA.1 Actualiser l'Atlas des chemins en fonction des prescriptions de la Région Wallonne
  - FA.2 Améliorer la visibilité et la praticabilité des cheminements lents existants prioritaires
- 0.0.5 Encourager la mobilité partagée
  - FA.1 Etudier la possibilité d'aménager un second parking de co-voiturage
  - FA.2 Aménager l'espace de stationnement au point d'arrêt de la gare d'Obaix-Buzet
  - FA.3 – PCS Covoiturage
- 0.0.6 Améliorer les abris-bus sur l'entité
  - FA.1 Conclure des conventions avec OTW pour l'achat de nouveaux abribus
  - FA.2 Actualiser l'inventaire des arrêts de bus et procéder aux réparations nécessaires lorsqu'elles s'indiquent pour maximiser la sécurité des usagers
- 0.0.7 Améliorer les espaces de stationnement dans les zones problématiques de l'entité
  - FA.1 [Ré]Aménager le stationnement Place Communale et Place du Marais
  - FA.2 Améliorer la signalisation des emplacements de parking (fléchage)
  - FA.3 Prévoir du stationnement PMR sur les parkings publics
  - FA.4 Aménager l'espace de stationnement au point d'arrêt de la gare d'Obaix-Buzet
  - FA.5 Réétudier le stationnement au centre de Thiméon
  - FA.6. Réfléchir et mettre en œuvre l'espace « Quincabois »
  - FA.7. Réétudier le stationnement dans la rue de la Station
- 0.0.8 Favoriser l'accès aux écoles en vélo
  - FA.1 Placer des abris pour vélos aux abords d'écoles communales et des lieux publics
  - FA.2 Examiner les possibilités de sécuriser les abris pour vélos près de la gare de Luttre, en collaboration avec Infrabel
- 0.0.9 Lutter contre le stationnement gênant
  - FA.1 Réorganiser les missions des agents constatateurs et de la zone de police
- 0.0.10 Analyser la mobilité rue de l'Eglise et rue Célestion Freinet
- 0.0.11 Placer une signalétique pour la liaison cyclable entre la rue de l'Atelier central et la Place communale
- 0.0.12 Etudier la faisabilité d'un cheminement cyclo-piéton de Buzet à Bois-de-Nivelles
- 0.0.13 Remettre en état la liaison cyclo-piétonne entre Obaix et Rosseignies

⇒ 0.S.7 Economie et Emploi

- 0.0.3 Elaborer une feuille de route concernant le quartier de la gare de Luttre
- 0.0.4 Etudier les pistes d'avenir pour les bâtiments de la gare de Luttre
- 0.0.7 Tenter de faciliter l'accès à l'emploi
  - FA. 7.4 PCS 2020-2025 : Formation pratique au permis de conduire

⇒ 0.S.8 Enseignement, Enfance et Famille

- 0.0.2 Réduire les frais scolaires, notamment ceux liés aux déplacements organisés dans le cadre des activités pédagogiques
  - FA.1 Rationaliser et planifier les déplacements scolaires en privilégiant autant que possible le recours aux transports en commun
  - FA.2 Maintenir l'intervention communale de 120 € dans les déplacements scolaires

⇒ 0.S.9 Jeunesse, Culture et sport

- 0.0.6 Obtenir le statut de Centre Sportif Local Intégré pour la Maison Sports et Santé
  - FA.3 Adapter le contrat de gestion de la Maison Sports et Santé pour y développer son rôle de promotion et de développement de l'offre sportive
- 0.0.7 Améliorer nos infrastructures sportives bâties et améliorer leur disponibilité
  - FA.6 Améliorer le parking du Hall des Sports (traçage, augmentation du nombre de places...)

⇒ 0.S.11 Sécurité

- 0.0.1 En matière de sécurité routière, investir dans la prévention mais aussi dans la répression via l'acquisition d'un nouveau modèle de radar performant
  - FA. 2 Rendre plus visibles, en améliorant leur matérialisation, les zones 30 présentes dans l'entité

### 1.3. Organes consultatifs

La Commune de Pont-A-Celles a institué les conseils consultatifs suivants :

- Commission consultative communale d'aménagement du territoire et de mobilité (CCATM) : oui
- Conseil consultatif communal des aînés (CCCA) : oui
- Conseil consultatif des jeunes (CCJ) : oui => Conseil Consultatif des enfants et Conseil consultatif des Ados
- Commission Locale de Développement Rural (CLDR) : oui
- Commission communale du vélo (CCV) : non
- Comité-pilotage du Plan Climat (élus, administration, citoyens, associations)
- Commissions de gestion de sites naturels (enjeux mobilité douce vers ces deux sites)

Impliquer le citoyen pour répondre aux besoins de terrain via une gouvernance participative est le moyen le plus efficace pour les faire ensuite adhérer aux services de transports qui seront mis en œuvre par la suite.

### 1.4. Personnes ressources internes à l'administration

Afin de mener à bien ces plans/programmes, la Commune de Pont-A-Celles peut compter sur les personnes suivantes :

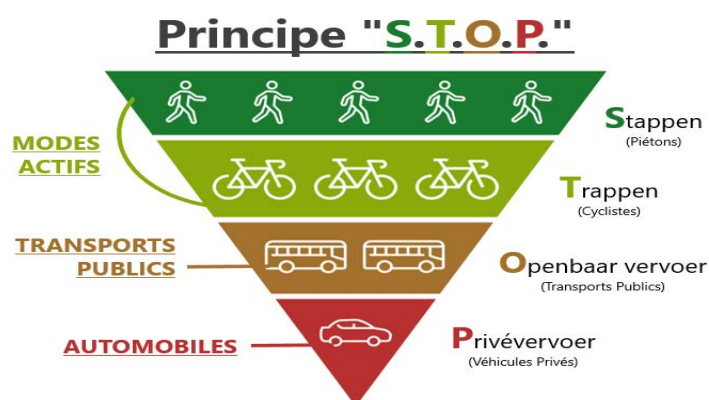
- Conseiller en Mobilité (Cem) : pas de Cem – référentes mobilité : Mme Depauw – Mme Bobot
- Conseiller Aménagement territoire Urbanisme : Mme Golard – Mme Cambier
- Référent EMSR (Corps enseignant) : non (en réflexion dans le cadre de projets Pédibus)
- Conseiller Energie : M. André
- Coordinateur POLLEC : M. André
- Autre(s) personne(s) – conseiller(s) : Service Travaux (Agent technique – en cours de recrutement)
- Engagement citoyen : personne-ressource réalisant un recensement des réseaux de chemins/sentiers communaux

L'objectif est ici de constituer une équipe-projet qui travaillera de manière décloisonnée, transversale afin de mettre en commun leurs expériences respectives et constituer les dossiers les plus crédibles dans les appels à projets à venir.

## 2. État des lieux au niveau de l'offre de transports

Répondre aux besoins en transport de ses citoyens suppose d'abord de bien connaître l'ensemble de l'offre de transport qui existe sur votre territoire communal. A défaut, elle permet aussi de voir quels opérateurs sont absents dans cette offre de services et voir ainsi comment la compléter au niveau local. Cet état des lieux est complémentaire à toute autre démarche qui serait déjà en cours (ou aurait été réalisée) sur votre commune, notamment au niveau des PCM ou des PCDR.

Cette analyse de l'offre de transports (et des réseaux d'infrastructures qui les accompagnent) s'inscrit dans le *Principe STOP* qui vise à renverser la priorité jusque-là accordée à la voiture, en mettant d'abord en avant les modes actifs (marche et vélo), les transports collectifs (transports à la demande, TEC, SNCB,...), les usages partagés de la voiture (covoiturage et autopartage), puis seulement, l'usage de la voiture à titre individuel (autosolisme). Ce principe est illustré dans le schéma ci-dessous.



### 2.1. Modes actifs

FAST 2030 vise 5 % de part modale pour la marche et 5 % pour le vélo. C'est un véritable défi pour chaque commune de Wallonie. Comment y parvenir ? En conjuguant les trois leviers suivants ensemble :

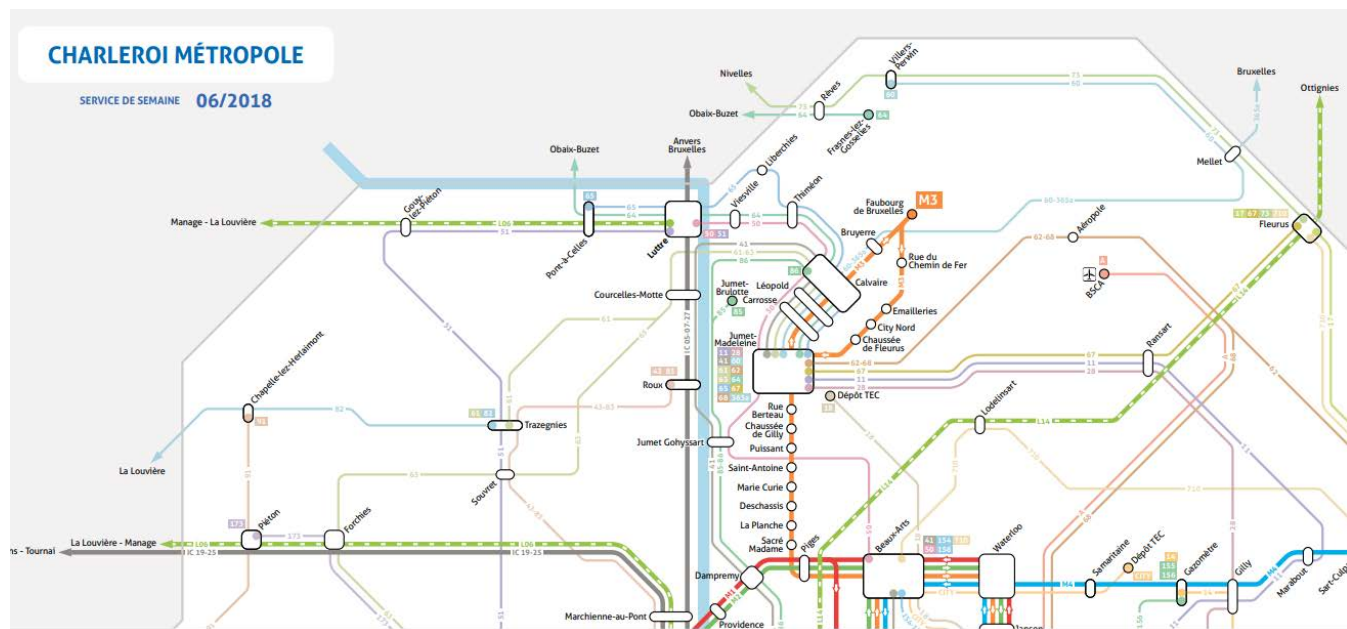
- Développer des infrastructures de qualité et sécurisées (cheminements piétons et pistes cyclables)
- Mener des campagnes de sensibilisation intensives pour mettre en avant les bienfaits du vélo et de la marche auprès du citoyen => et par là, faire évoluer les comportements de la population
- Développer les services qui en favorisent la pratique au quotidien.

Pont-à-Celles scrute avec attention les moyens qui seront alloués par la Wallonie dans le cadre des investissements pour les modes actifs (infrastructures, équipements, services,...). D'ores et déjà, les fiches-actions de notre PST constituent notre feuille de route. En outre, la promotion des modes actifs passe également par leur connexion avec les autres réseaux de transports (TEC, SNCB, Transports à la demande, services de covoiturage-autopartage,...). C'est dans cette optique qu'une réunion de terrain s'est tenue avec l'Agence Mobilité de Charleroi Métropole (qui dispose de services tels Mobilactifs, leur atelier vélo mobile). Le projet de valorisation de la gare de Luttre (en réflexion avec Pro Vélo) s'inscrit également dans cette vision.



## 2.2. Offre SNCB

Toujours dans la logique du principe STOP, cette partie décrit l'offre de service ferroviaire disponible sur la commune. L'entité de Pont-à-Celles est desservie par les Lignes 124 et 117. Le point principal est la Gare de Luttre - Pont-à-Celles et le point d'arrêt d'Obaix-Buzet. Luttre est clairement le point de connexion intermodal principal pour l'entité. Le citoyen peut également, au départ de celle-ci, parcourir tout le réseau CITYPASS (lignes TEC et SNCB) de Charleroi Métropole pour un tarif réduit combinant les deux réseaux de transports publics.



## 2.3. Offre TEC - OTW

Cette partie décrit l'offre de service du TEC desservant la commune. La direction territoriale desservant Pont-à-Celles est celle du TEC Charleroi. Y sont listées les différentes catégories de lignes de bus (ou tram/métro) en fonction de la classification actuelle de l'AOT et de l'OTW. Attention, avec la réorganisation des lignes en cours, cette classification est amenée à évoluer. Sont donc ici reprises les différentes catégories de lignes en date du mois d'août 2021 :

- Ligne Express : actuellement aucune Ligne Express ne dessert Pont-à-Celles
- Ligne à forte fréquence (moins de 30 minutes) : aucune
- Lignes à fréquence moyenne (de 30 à 60 minutes)
  - o 50 CHARLEROI BEAUX-ARTS – LUTTRE SNCB
  - o 51 LUTTRE SNCB – MONCEAU-SUR-SAMBRE MOULIN
- Lignes à fréquence faible (plus de 60 minutes)
  - o 64 GOSELIES-PONT A CELLES-OBAIX-BUZET-REVES
  - o 65 JUMET MADELINE – PONT-A-CELLES PLACE
  - o 66 FRASNEZ-LES-GOSSELIES – RÊVES – PONT-A-CELLES
  - o LBV BONVIBUS Les-Bons-Villers
  - o 167 LA LOUVIERE – LUTTRE

## 2.4. Offre Transports à la Demande (TAD)

De manière complémentaire aux réseaux TEC et SNCB, une offre de transport local s'est souvent développée au niveau des communes, soit sur base d'horaires fixes, soit sous forme de transports à la demande (TAD). Sur base de l'état des lieux réalisé par l'Agence Mobilité (dans le cadre notamment de la mission demandée par la Centrale Régionale de Mobilité, CRM), voici ici les différents types d'opérateurs desservant votre territoire communal.

Nom du service	Catégorie / secteur d'activité	Territoire desservi
Administration Communale PONT-A-CELLES	STIG	
RETELET OLIVIER	LVC / TC	

Explication des acronymes :

- LVC : Location de Véhicule avec Chauffeur ;
- STIG : Service de Transport d'Intérêt Général (incluant notamment le TPMR : Transport de Personnes à Mobilité Réduite) ; chaque CPAS peut automatiquement émarger à cet agrément auprès du SPW
- TC : Taxi Collectif ;
- VLS : véhicule sanitaire léger
- TPMR : transport de personnes à mobilité réduite
- TX : Taxi privé.

Ce tableau est complété par votre Agence Mobilité qui en assure la mise à jour permanente, via notamment la nouvelle plateforme informatique mise à sa disposition par la Centrale Régionale de Mobilité (CRM). Outre le relevé des opérateurs actifs desservant votre commune, un tableau de bord reprenant les indicateurs permettra d'évaluer l'état de la demande :

- Nombre d'appels provenant d'un citoyen de votre commune
- Objet de la demande du transport (courses, médical, touristique,...)
- Autre(s) critère(s) : Flotte, etc...

Au niveau qualitatif, remarques sur la qualité de la prestation des opérateurs activés par le Call Center de notre Agence Mobilité.

## 2.5. Offre au niveau autopartage et covoiturage

Malgré le développement des modes actifs et le redéploiement des réseaux de transports publics, la voiture est et restera un mode de transport essentiel, et plus dans certaines communes que dans d'autres. Cependant, de nouveaux usages de la voiture apparaissent, en milieu urbain comme en milieu rural. Objectif : réduire l'impact de ce mode de transport au niveau de la congestion des infrastructures mais aussi inciter le citoyen à l'utiliser différemment. Deux types de services permettent de nouveaux usages et limiter ainsi l'autosolisme dans les déplacements quotidiens :

- L'autopartage, soit sur base d'une station où il est possible d'emprunter un véhicule pour un moment limité, soit par une mise en commune du véhicule (entre particuliers d'un même quartier/village ou par la mise à disposition d'un véhicule communal en dehors des heures d'ouverture des services)
- Le covoiturage afin d'augmenter le taux de remplissage par véhicule (et le faire progresser de 1,3 personne à 1,8 d'ici 2030)

Type de service (autopartage ou covoiturage)	Localisation du véhicule en autopartage / parking covoiturage	Site Internet
Covoiturage	Sortie de E420/A54 (sortie Luttre) – extension possible	Carpool.be
Autopartage	Pas actuellement	

La commune de Pont-à-Celles est accompagnée par l'Agence Mobilité pour étudier les pistes de développement d'un parking de covoiturage ou d'un système d'autopartage sur son territoire. Dans le cadre de la valorisation du pôle d'échange multimodal de la gare de Luttre, elle est ouverte à étudier toute expérimentation d'un système d'autopartage, en partenariat avec l'Agence Mobilité Charleroi Métropole.

## 2.6. Site potentiel pour un Mobipôle [pôle d'échange multimodal]

Renforcer l'intermodalité sur votre territoire communal passe par le développement d'infrastructures qui faciliteront le passage d'un mode de transport à l'autre, lors d'un même trajet (intermodalité). Via la Stratégie Régionale de Mobilité (SRM), la Wallonie s'est donnée pour objectif d'équiper chacune des 262 communes wallonnes d'un Mobipôle [pôle d'échange multimodal] d'ici à 2030, dans la perspective notamment des Objectifs du Développement Durable fixés par l'ONU qui visent à réduire nos émissions de gaz à effet de serre (GES).

Dans cette optique, la Wallonie envisage de lancer chaque année un appel à projets pour cofinancer le développement de ces mobipôles. Chacune commune est invitée à analyser les enjeux mobilité de son territoire et à identifier l'emplacement qui permettra de concentrer les flux de mobilité et d'en organiser au mieux le transfert modal.

Une analyse de site a été réalisée de concert avec le TEC Charleroi dont les lignes desservent le territoire de Pont-à-Celles. Le site qui revêt le plus de potentiel pour accueillir un pôle d'échange multimodal (PEM/mobipôle) est celui de la Gare de Luttre et ce, pour différentes raisons :

- le site de la Gare est celui qui permet les meilleures correspondances possibles entre les réseaux structurants de la SNCB et du TEC (OTW), un élément fort si l'on veut inciter et renforcer l'intermodalité sur l'entité
- ce site est proche du réseau RAVEL qui peut favoriser l'intermodalité vélo+train et vélo+bus
- ce site dispose d'un potentiel où venir implanter d'autres services de transports qui, ensemble, formeront un véritable écosystème destinée à favoriser les modes alternatifs à la voiture (ou de nouveaux usages de la voiture); parmi ces services, nous pouvons citer le développement de bornes de recharge pour véhicules électriques (voitures et VAE), un système d'autopartage qui pourrait permettre à un navetteur de réaliser les derniers kilomètres une fois arrivée en Gare de Luttre, un espace wifi gratuit qui permettent aux citoyens d'accéder à toute application ou service facilitant ses trajets.

Précisons que tout projet immobilier à proximité directe de la gare sera de nature à en renforcer l'attractivité comme pôle de destination (ou de transit), selon les services qui proposera. Ainsi en est-il des projets d'extension au sein de la société de logements et du développement du Hall sportif tout proche.

Au niveau du droit de tirage du Plan d'Investissement Communal (PIC), celui-ci reprend les investissements suivants en matière de cheminements piétons et de pistes cyclables. Concrètement, les communes doivent intégrer dans leur PIC minimum 1/3 de leur enveloppe, des projets comprenant par exemple :

- ⇒ Pour les voiries :
  - La création de trottoirs, de zones piétonnes, de trottoirs traversants, zones apaisées, etc.
  - La création et la réfection de pistes cyclables, bandes cyclables suggérées, sens uniques limités, sas vélo, chemins réservés, etc. De plus amples détails au sujet de l'intégration d'aménagements cyclables sont disponibles via le site de la séurothèque : [www.seurotheque.be](http://www.seurotheque.be) .
  - La création d'espaces partagés qui favorisent les usagers actifs en limitant la place laissée aux véhicules automobiles.
  - La création d'infrastructures qui permettent d'accéder facilement et de manière aisée aux transports en commun.
  - Tout autre aménagement qui encourage une utilisation des modes de déplacements alternatifs à la voiture particulière.

Ainsi, en vue de préparer le dossier de candidature de la commune, nous vous invitons déjà à relever, au départ du site pressenti pour accueillir ce mobipôle, les infrastructures suivantes :

- 1. Création d'un parking vélo sécurisé et d'un cheminement vélo à partir des pôles d'habitat situés à 15 minutes à vélo du mobipôle (discussion déjà entamée avec Pro Vélo pour installer un atelier vélo itinérant au départ de la gare de Luttre)
- 2. Création d'un cheminement piéton et traversée de chaussée dans les 100 mètres autour du mobipôle et proche de l'arrêt de bus ;
- 3. Création d'une zone d'attente sécurisée et confortable pour l'arrêt de bus ;
- 4. Amélioration de la mobilité partagée et du covoiturage ;
- 5. Création de services supplémentaires sur le mobipôle (exemples : un distributeur de colis BPOST, distributeur de produits locaux...) et participation de ces prestataires au financement et/ou à l'entretien des installations.

## 3. Analyse des enjeux et recommandations en termes de mobilité

### 3.1. Analyse des enjeux

Les rencontres avec les différents Collèges communaux nous ont permis de relever des enjeux mobilité spécifique à chaque territoire communal. Parmi ces enjeux, outre la qualité de l'offre au niveau des transports publics, la question de la desserte et de l'accessibilité de différents sites a souvent été relevée par les élus. Nous listons ici quelques sites qui pourraient nécessiter une meilleure connexion aux réseaux de transports publics :

- ⇒ Parc d'activité économique sur votre commune : pas de PAE sur Pont-à-Celles – Carrefour Luttre (parking sert pour le covoiturage)
- ⇒ Structure hospitalière sur votre commune : aucun – Maison Médicale Place du Marais à Pont-à-Celles ; notre commune est en contact avec le réseau CHU Marie Curie afin d'implanter un centre de transfusion sanguine en gare de Luttre
- ⇒ Centres culturel ou sportif de votre commune : développement d'une Maison du Sport et de la Santé (Luttre) et du Centre Culturel de Liberchies ainsi qu'une Maison Rurale sur le site de l'Arsenal (organisation d'évènements générera de nouveaux flux-stationnement à gérer)
- ⇒ Établissements scolaires sur votre commune : envoi de la liste + pôle de 3 écoles (AR+école libre+école communale), dans le prolongement de l'Arsenal (enjeu Masterplan) ;
- ⇒ Centres de formation professionnelle : Espace Formation de Pont-à-Celles (même axe de développement Masterplan Arsenal)
- ⇒ Enjeu commun pour les implantations scolaires, formation, activités loisirs : sont en projets le Parc du Prieuré, le parc en milieu urbain au niveau de l'Arsenal ; autant d'espaces fortement fréquentés par les scouts et mouvements de jeunesse le WE
- ⇒ Terrain du Club Football Rue Notre Dame des Grâces (équipements en cours) - positionné en zone résidentielle => voirie pas adaptée aux flux des voitures (parking et signalétique à revoir) grandissants (montée de catégorie du club)

### 3.2. Recommandations

Relever les problèmes d'accessibilité de ces sites permettra, ensuite, de formaliser des demandes sous forme de recommandations auprès des autorités de tutelle (Fédéral, Wallonie, TEC, SNCB,...).

- ⇒ Recommandations en termes de modes actifs (marche/vélo) :
  - Y reprendre les différents tronçons mentionnés dans le PST
  - Développer un réseau de référents EMSR au niveau des réseaux scolaires présents sur l'entité afin d'augmenter la pratique du vélo sur le chemin domicile-école (perspective Note FAST 2030)
  - FA prioritaires pour un futur dossier WACY
  - Assurer un cheminement sécurisé entre la gare de Luttre et le RAVEL tout proche
- ⇒ Recommandations en terme de transports publics (SNCB – TEC) :
  - Valoriser la gare de Luttre comme pôle d'échange multimodal principal-mobipôle au niveau de Pont-à-Celles
  - Développer un écosystème de services mobilité et de proximité au départ du pôle de gare à reconvertir
- ⇒ Recommandations en terme de transports à la demande (TAD) :
  - Développer le pool de chauffeurs volontaires portés par le PCS (Axe 7 – MobitwinDesk)
  - Recommandations en terme de services partagés au niveau de la voiture (covoiturage/autopartage) :
  - Étudier avec Espaces-Mobilités l'emplacement le plus approprié pour créer un second parking de covoiturage à proximité de la gare de Luttre
  - Mener une expérimentation d'autopartage sur l'entité en y impliquant les citoyens

## 4. Carte générale de Charleroi Métropole

