



*Conférence Permanente
du Développement
Territorial*

Mobilité et plateformes multimodales

Exercice Fil rouge
Exemple de Pont-à-Celles

Equipe de formateurs:
A. Coppens, S. Verelst



Atelier fonction, services et équipements

Simulation d'une réponse à un appel à projet : Déroulement

... Etape I – Investigation du potentiel de votre commune (en individuel)

1. Prise de connaissance de l'appel ministériel fictif (+/- 5')

2. Inventaire et caractérisation du/des sites potentiels de votre commune (+/- 2h)

A l'issue de cette étape, nous vous demandons de nous envoyer vos réponses par email au plus tard le mercredi 19/05 en intitulant votre document #Votre_Commune#_Atelier

... Etape II – Choix et caractérisation d'un pôle supra-communal en termes de déplacements et intermodalité, insertion territoriale et espaces publics, et montage et gestion de projets (en groupe) (+/- 1h)

... Etape III – Evaluation des besoins en matière de services et fonctions et réponse à l'appel à projets (en groupe) (+/- 1h)

Retours et échanges en J3...

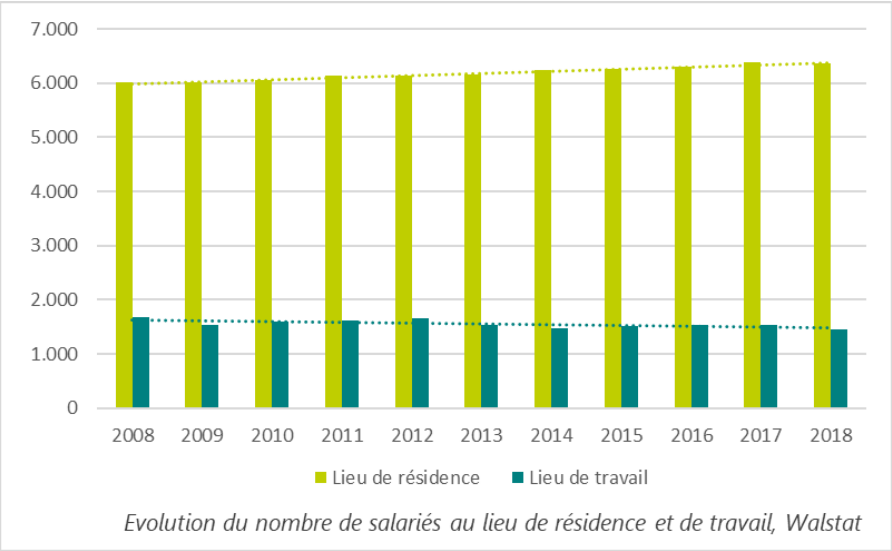
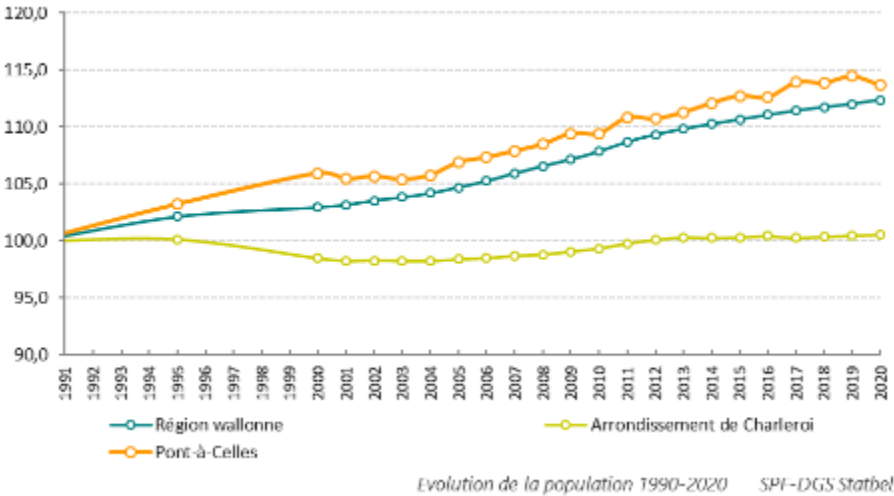
Exemple de Pont-à-Celles



Conférence Permanente
du Développement
Territorial

Le contexte démographique et territorial

17.251 habitants en 2020 ; **croissance démographique** assez forte
(+ 65 hab/an entre 2010 et 2020)



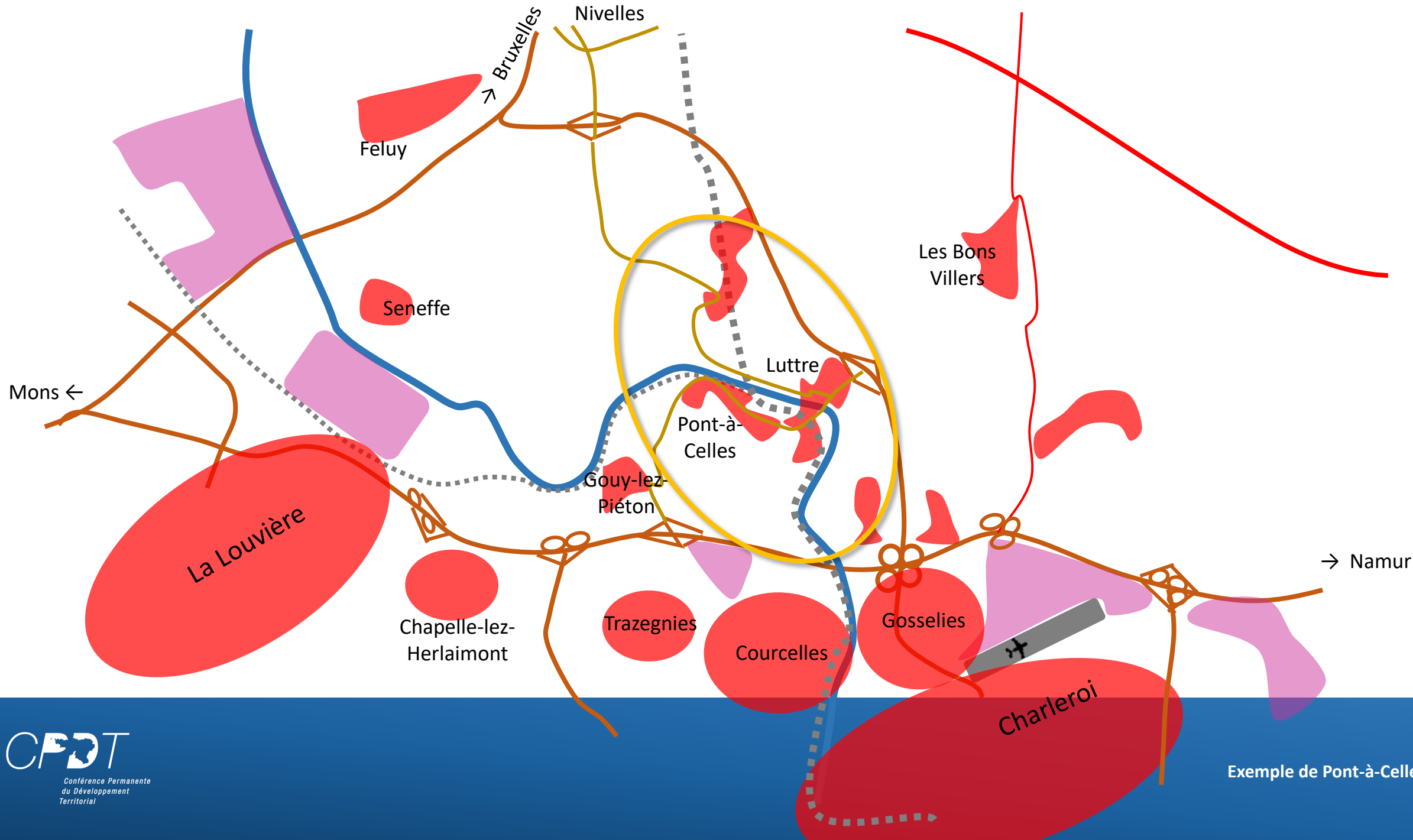
Taux de motorisation important : 1,2 voiture/ménage

Principaux pôles d’emploi : Région Bruxelles 1.314 (24% de la population active), Charleroi 1.108 (20%) et Nivelles 576 (11%)

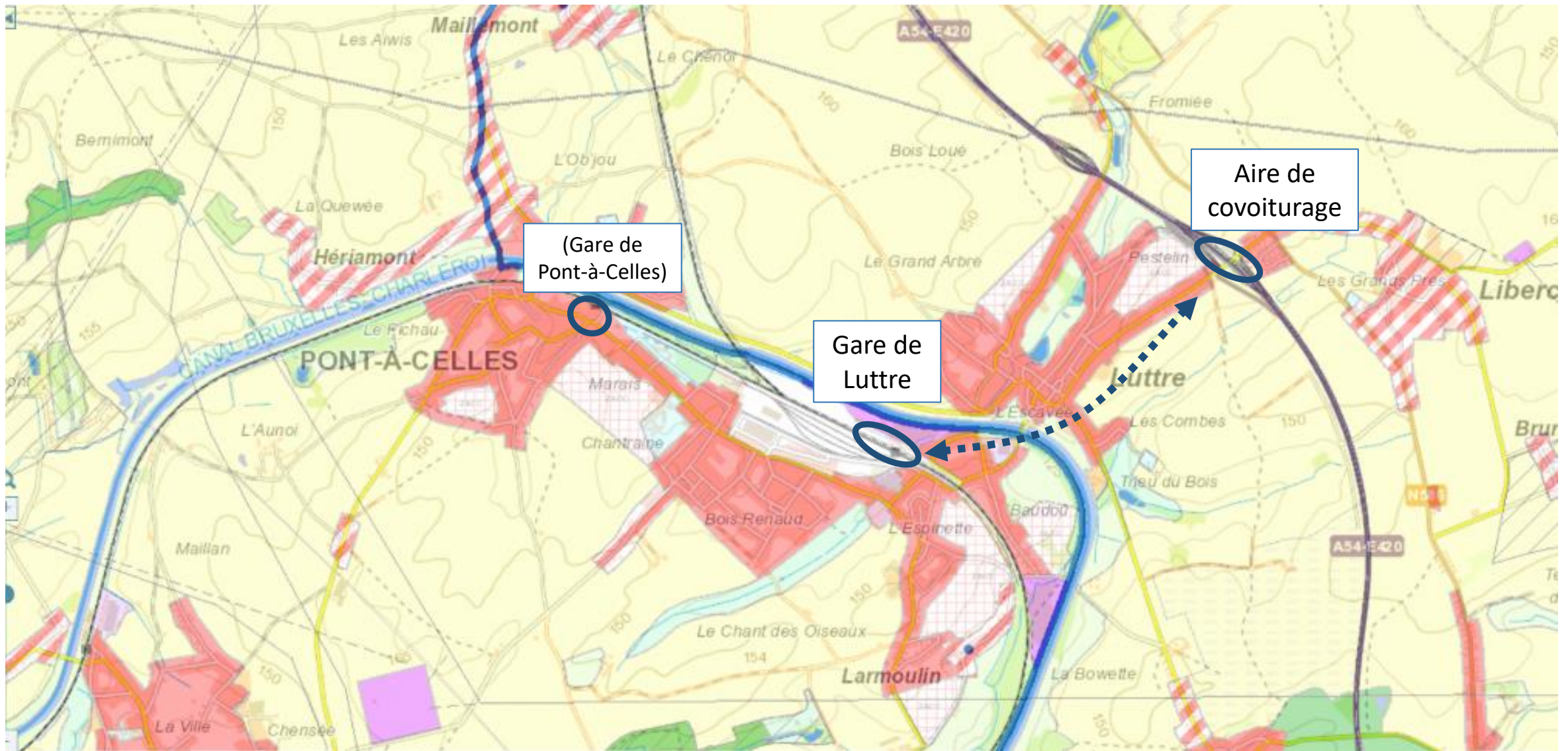
Code INS employeur	Commune	Voiture (seule ou en famille)	Covoiturage	Train	De Lijn + TEC + STIB	Transport collectif organisé par l'employeur	Vélo	Moto	Marche	Nombre données enquête 2011
21004	Bruxelles	21%	1%	76%	1%	1%	0%	1%	0%	193
25072	Nivelles	78%	9%	5%	5%	0%	3%	0%	0%	139
52011	Charleroi	79%	1%	11%	5%	0%	3%	0%	1%	291

Commune au profil typiquement **résidentiel** : presque 5 fois plus d’actifs résidents que d’emplois – tendance qui se renforce
→ Importance des navettes de travail (et scolaires : seuls 20% des secondaires scolarisés dans la commune)

Etape 1.1 : schématisation du contexte territorial



Etape 1.2 : examen des pôles potentiels



Site potentiel à développer	Aire de covoiturage A54	Gare de Luttre	Gare de Pont-à-Celles
Quelle est l'affectation du site au plan de secteur ?	Zone d'espace vert	Domaine SNCB (zone blanche)	Zone d'espace vert
Quels sont les modes de transport existants sur le site et ses abords ?	Accès uniquement voitures	Train, bus, voiture + vélos et piétons	Train + piétons Bus à proximité
Pour les transports en commun, comment qualifieriez-vous l'offre ? Faible, Moyenne, Elevée ?	Faible (17 bus/jour) et pas de liaison avec l'arrêt bus à 250 m	Moyenne à élevée (36 bus/jour)	Moyenne (26 bus/jour)
S'agit-il d'une offre constante ? Existe-t-il de fortes différences entre semaine/week-end, période scolaire/vacances ?	Constante	Assez constante	Assez constante
Pour chaque mode rencontré sur le site, avez-vous une idée de la fréquentation du site? Comment la qualifieriez-vous ? Basse, Moyenne, Haute ?	Transfert modal basé uniquement sur la voiture	Train et voiture : haute Bus : moyenne Piétons et vélos : faible	Train : moyen (119) Bus : faible (15) Piétons : moyen ; vélos : très faible
Quelle est la motivation principale de déplacement depuis le site ? Travail – Ecole – Loisirs ?	/	Ecole	Travail, école
Quelle est la motivation principale de déplacement en direction du site ? Travail – Ecole – Loisirs ?	Travail	Travail (+ école)	Travail, école
Conclusion sur le site	Peu de potentiel multimodal. Rôle potentiellement complémentaire au pôle de la gare de Luttre	Principal pôle d'échange de la commune, avec potentiel de développement → Site retenu	Petite gare, éventuellement rôle de soutien mais accessibilité compliquée

Fin de la première étape

N'oubliez pas de nous envoyer votre analyse



Conférence Permanente
du Développement
Territorial

Etape 2 : analyse du pôle retenu

Examen du site et de ses abords : questionnaire inspiré du Vade Mecum

Insertion territoriale et espace public

Position dans la trame urbaine

Où se localise le site dans la structure territoriale ?

- Comment le site s'articule-t-il avec son environnement ? Est-il isolé ou dans une centralité ?
- Identifiez les lieux structurants (rue commerçante, centre, etc.) et indiquez leur distance au site

Vade-mecum p.15-18 : Type 2 – le pôle est une des centralités du tissu urbanisé
Proche des centres de Luttre et Pont-à-Celles, mais site enclavé entre le domaine ferroviaire très large et le canal.

Site en cul-de-sac

Centre de Luttre à 800 mètres – habitat mitoyen dense et quelques commerces et services + Carrefour

Centre de Pont-à-Celles à 2000 mètres : administration, écoles, petits commerces...

Entre les deux : quartier résidentiel dense + site SNCB

Voiries étroites, résidentielles d'habitat mitoyen tout autour du site peu de mixité

- Identifiez les éventuels obstacles physiques (voies rapides, chemins de fer, passages à niveau, etc.) ou symboliques qui complexifient ou empêchent l'accès au site

Nombreux obstacles très importants - territoire cloisonné : emprise très large du chemin de fer (voies + ancien « arsenal »), canal Bruxelles-Charleroi en déblai important

Un seul passage carrossable sur le canal et le chemin de fer + 1 passerelle non PMR sur canal et 1 passage sous voie SNCB non PMR

Insertion territoriale et espace public

Vocation et identité

<ul style="list-style-type: none">Le site est-il identifiable comme espace de mobilité ?Quelle est sa vocation dans les stratégies régionale et communale ?	Importante gare de départ (plus de 2.000 montées), principalement vers Bruxelles. Aménagements récents de la gare et de ses abords : salle d'attente, extension du parking SNCB SDC : pôle d'échange, souhait de révision du plan de secteur (industrie → équipements et habitat dense)
<ul style="list-style-type: none">L'espace public aux abords immédiats est-il un espace dédié uniquement au passage ou un espace du quotidien vu la présence d'autres fonctions ?Quels sont les points forts ? Points d'intérêt architecturaux, patrimoniaux et paysagers ?	A la fois espace de passage (gare) et espace du quotidien avec la présence d'autres fonctions : hall sportif et recyparc Peu de points d'intérêt. « Tour » de la gare comme signal, point de repère

Public (qui le fréquente) et ses attentes

<ul style="list-style-type: none">Quels sont les types de publics qui fréquentent le site et pour quelles raisons ? S'agit-il de navetteurs, de riverains ou d'autres usagers tels des touristes ?	Navetteurs et public fréquentant le centre sportif. Pas d'autres car site en cul-de-sac. Pas de touristes → possible à terme si jonction avec aéroport de Charleroi.
<ul style="list-style-type: none">Comment cohabitent les modes différents (piétons, cyclistes, automobilistes, etc.) et via quels aménagements ?	RAVeL en contrebas, peu accessible (dénivellation). Trottoirs aménagés, envahis par du stationnement. Pas d'aménagement cyclable sauf stationnement abrité à la gare. Dépose minute. Arrêt de bus juste devant la gare
<ul style="list-style-type: none">L'espace public est-il confortable, accessible aux PMR, bien entretenu, s'y sent-on en sécurité ?Le microclimat est-il propice (protégé des intempéries, du vent, présence de végétation, d'eau) ?	Globalement oui, sauf passage sous voie Abri du bâtiment de la gare (salle d'attente) ; abribus protégé Plantations récentes, canal à proximité mais caché par la végétation

















Déplacements et intermodalité

Quels sont les modes de transport présents au sein du site ?	Train, voiture, bus + vélos et piétons
Comment sont hiérarchisés ces modes ?	1. Train (= but des déplacements vers la gare) 2. Voiture : Accès voiture malaisé mais stationnement privilégié (très grande surface). 3. Bus ; desserte correcte, assez peu de montées 4. Marche : trottoirs étroits et parfois encombrés, passage sous voie non PMR et peu sécurisant 5. Vélos : pas d'aménagements hormis le parking vélos → Principe STOP non appliqué Très peu de signalétique sauf info trains et bus
Le principe STOP est-il d'application ?	
Le déplacement d'un mode à un autre est-il aisé ?	Parking vélos et arrêt de bus très proches du bâtiment de la gare. Accès au RAVeL peu confortable et non indiqué
Comment est géré le stationnement autour du pôle (non réglementé, zone bleu, parking payant, distance du parking, qualité du cheminement depuis le parking, etc.) ?	Grand parking privé SNCB ; parking réservé au hall des sports – pas de mutualisation de ces espaces Stationnement latéral en voirie (zone bleue) ; dépose-minute Cheminement aménagé entre parking et gare
Le pôle présente-t-il un potentiel de densification ou d'accueil de services/fonctions ?	Gare bien équipée en services pour le transport. Bâtiment inoccupé présentant un potentiel d'utilisation
Existe-t-il des projets en cours (de mobilité ou d'urbanisme) pouvant impacter le potentiel du pôle ?	Projets : extension du recyparc au bout de la voirie, construction d'appartements. De l'autre côté du chemin de fer, grand projet d'urbanisme de l'ancien Arsenal

A pied et à vélo

Ajouter des données du Géoportail de la Wallonie

Recherche

A pied et à vélo

- Atlas des voiries vicinales de 1841 - Série (consolidée sur la Wallonie)
- CPDT - Cartes d'accessibilité (2005)
- Plans de Mobilité - Série
- RAVeL et Véloroutes en Wallonie - Série
- Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie - Série



Ajouter des données :

Catalogue du Géoportail

Données externes

Ma sélection (4)

Vider

- Atlas des voiries vicinales de 1841 - Série (consolidée sur la Wallonie)
- Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie - Série
- RAVeL et Véloroutes en Wallonie - Série
- Plans de Mobilité - Série

Atlas des voiries vicinales

A detailed historical map of Pont-à-Celles. The map shows a network of roads, including 'R. de Ronquières' and 'R. de l'Atelier Central'. The area is labeled 'Cont.' and 'Ston'. The map is overlaid with a red rectangle highlighting the 'Atlas des voiries vicinales de 1841 - Série (consolidée sur la Wallonie)' data layer.

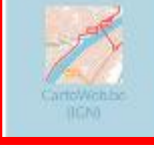
A pied et à vélo

AJOUTER DES DONNÉES DU GÉOPORTAIL DE LA WALLONIE

Recherche

A pied et à vélo

- Atlas des voiries vicinales de 1841 - Série (consolidée sur la Wallonie)
- CPDT - Cartes d'accessibilité (2005)
- Plans de Mobilité - Série
- RAVeL et Véloroutes en Wallonie - Série
- Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie - Série



Transports en commun



Lignes du réseau TEC
Poteaux d'arrêt du réseau TEC

Routes



Aires de covoiturage > oui
Stations Cambio > non
Réseau routier régional > oui
Plans de mobilité (PCM, PICM, PUM...) > oui

Gare de LUTTRE



Commune : PONT-A-CELLES
Province : Hainaut
Pôle SDT : Non

Classe de la gare : Petites gares rurales
Niveau de la gare : Niveau 3
Articulation gare (node) - quartier (place) : Équilibre modéré

Caractéristiques et statistiques de la gare

	Type 1	Supra-locale
	Type 2	Origine
	Nombre moyen de montées/j	2.285 (22e gare wallonne)
	Nombre de trains/j	159 (dont 125 trains IC/P)
	Gare touristique	Non
	Gare PMR	Oui

Intermodalité et accessibilité de la gare

	Nombre moyen de montées à l'arrêt de bus de la gare	159
	Nombre de lignes de bus desservant la gare	8
	Distance de l'arrêt de bus le plus proche	36 m
	Nombre d'emplacements pour vélos	86
	Distance du Ravel/Véloroute le plus proche	153 m
	Nombre de places de parking voitures	511

Gare de LUTTRE



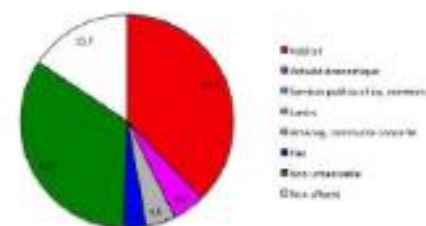
Intégration territoriale de la gare

	Proximité avec un secteur statistique central (250 m)	Non
	Disponibilité foncière (800 m)	23,7 ha
	Superficie en ZAOC / SAR (800 m)	32,6 ha

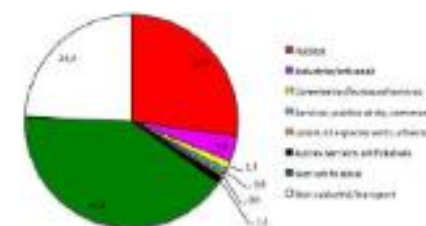
Fonctions et activités dans le quartier de la gare (800 m)

	Nombre d'habitants	2.696
	Densité de population (hab./km²)	1.341
	Nombre d'emplois salariés	82
	Nombre d'établissements scolaires	0
	Nombre total d'étudiants	0
	Nombre de modules commerciaux	0
	Surface de vente active (m²)	1.500

Affectation et occupation du sol dans le quartier de la gare (800 m)



Source : Plan de secteur (2016)

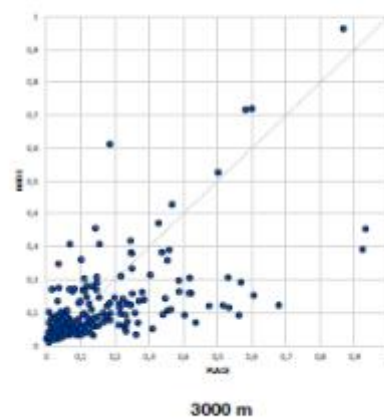
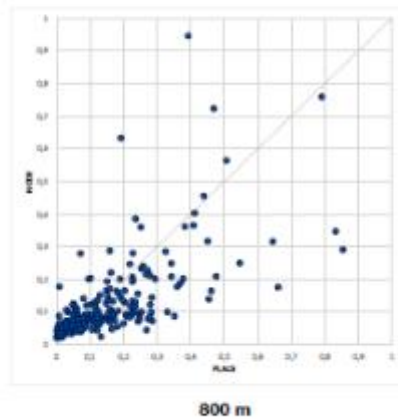


Source : IWEPs (2016)
D'après la BDD Biodiversité du SPW-Finances/AGDP, sur base de la nomenclature CPOT-IWEPs (2010)

Gare de LUTTRE



Cartographie du quartier de gare (800 m) et graphiques *node-place* (800 et 3000 m)



https://cpdt.wallonie.be/sites/default/files/pdf/atlas_des_gares_de_wallonie_0.pdf

+ Arrêt de bus structurant : gare de Lutter
43 bus / jour en semaine hors période scolaire
159 montées en moyenne / jour (période scolaire)

Services et fonctions

<p>Quels sont les services et fonctions présents au sein du site ?</p> <p>A quel public sont-ils destinés ? Usagers de la gare (navetteurs, étudiants, pensionnés, touristes...), riverains, public de passage, public attirés par le service</p> <p>Quelle est leur qualité ? Semblent-ils répondre aux besoins ?</p>	<p>Services en gare : salle d'attente, guichets, distributeur de billets, point poste, aménagements PMR, toilettes</p> <p>Destinés aux navetteurs, principalement des travailleurs</p> <p>Point Poste et distributeur de billets fréquenté par les habitants de Luttre</p> <p>Aménagements récents et adaptés</p>
<p>Quels sont les services et fonctions présents à proximité du site ?</p> <p>A quel public sont-ils destinés ? Usagers de la gare (navetteurs, étudiants, pensionnés, touristes...), riverains, public de passage, public attirés par le service</p> <p>Quelle est leur qualité ? Semblent-ils répondre aux besoins ?</p>	<p>Hall sportif, recyparc.: ensemble de la commune</p> <p>Laverie automatique, librairie, distributeur de boissons à 200 mètres; pharmacie à 400 mètres ; Carrefour Market à 700 mètres : habitants de Luttre</p>
<p>Quels services ou types de services semblent manquants sur le site ou à proximité ? Pour quels autres publics ?</p>	<p>Horeca</p>
<p>Comment améliorer l'expérience des usagers du site : fonctions/services de proximité, espaces d'attente ou de repos, lieux de rencontre, présence humaine/contrôle social, équipements/mobilier urbain ?</p>	<p>Pas d'espace d'attente extérieur de qualité</p> <p>Espace fortement encombré par la voiture → réduction de la part modale</p>

Montage du projet	
Quels outils ?	
○ Schéma de Développement communal	Abords de la gare en zone d'habitat à forte densité – jonction entre les centres de Lutter et de Pont-à-Celles
○ Plan Communal de Mobilité	Renforcement du pôle = objectif ; fiche-projet passage sous voie
○ Outils infra-communaux : SAR, PRU, SOL, REVI...	SAR de l'Arsenal – site SNCB – en partie réaménagé à l'habitat
○ Révision du plan de secteur	Intention du SDC : modifier la ZAEI entre le canal et la gare → habitat et équipements
○ Cohérence globale : Master Plan, schéma directeur...	A faire
Quels acteurs ?	
Utilisateurs, associations, commission communale	Acteurs à identifier et mobiliser
Acteurs partenaires de la mobilité : SPW, SNCB, TEC, Cambio, Pro Vélo, Tous à pied...	
Quels financements ?	
PIC, crédits d'impulsion, PCDR, PPP, charges d'urbanisme...	A identifier dans le cadre d'un master plan
Potentiel et maîtrise foncière	
Quel potentiel foncier au sein et aux abords du nœud ?	Potentiel foncier dans la ZAEI et dans le domaine ferroviaire (zone blanche - SAR de l'arsenal) ; ZACC à proximité (mais la plupart au-delà des 800 m)
Les terrains mobilisables sont-ils publics ou privés ?	Importance du domaine public (SNCB)

WalOnMap | Géoportail de la Wallonie - Mozilla Firefox

File Edit View History Bookmarks Tools Help

Mobilité et pôles d'échanges X Luttre.pptx - Microsoft Power X WalOnMap | Géoportail de la X Microsoft Word - 841rap phas X Plans de Mobilité - Série | Géo X

https://geoportail.wallonie.be/walonmap#BBOX=152084.0208911734,1: ... Search

WalOnMap - Toute la wallonie à la carte

RÉDUIRE LA CARTE

Localiser

luttre

Infos

Légende

StreetView

Mesurer

Dessiner

Imprimer

Créer un rapport

Partager

Mes cartes

Vues prédéfinies

Autres cartes

Fond de plan et voyage dans le temps

Ajouter des données :

Catalogue du Géoportail

Données externes

Ma sélection (1)

Vider

Plans de Mobilité - Série

AJOUTER DES DONNÉES DU GÉOPORTAIL DE LA WALLONIE

Recherche

- CPDT - Cartes d'accessibilité (2005)
- Lignes de chemin de fer SNCB et SNCV désaffectées
- Lignes du réseau TEC
- Plans de Mobilité - Série
- Poteaux d'arrêt du réseau TEC

Propriétaire : Service public de Wallonie (SPW)

Cette série de couches de données "Plans de Mobilité" reprend les différents plans de Mobilité définissant la politique de mobilité régionale.

FICHE DESCRIPTIVE

Coordonnées du pointeur en Lambert Belge 72 X = 152100 m Y = 133879 m

SPW | SPF Finances, IGN, SPW

WalOnMap | Géoportail de la Wallonie - Mozilla Firefox

File Edit View History Bookmarks Tools Help

Mobilité et pôles d'échanges x Luttre.pptx - Microsoft PowerP... x WalOnMap | Géoportail de la V x Plans de Mobilité - Série | Géo x +

https://geoportail.wallonie.be/walonmap#BBOX=142798.45023669873.1 ... Search

WalOnMap - Toute la wallonie à la carte

RÉDUIRE LA CARTE

Localiser

luttre

Ajouter des données :

Catalogue du Géoportail +

Données externes +

Ma sélection (1) Vider

Plans de Mobilité - Série

Plans Supracommunaux

PCM/PICM

☐ Pas de PCM

☐ Demandé

☐ En cours

☐ Approuvé

☐ Actualisation demandée

☐ Actualisation en cours

☐ Actualisation approuvée

INFORMATIONS

POSITION EN LAMBERT BELGE 72 :

X (m) : 151014

Y (m) : 133301

ALTITUDE (TERRAIN)

140,24 m

ALTITUDE (SURFACE)

143,25 m

RÉFÉRENCES CADASTRALES (2020)

PLANS DE MOBILITÉ - SÉRIE

PLANS SUPRACOMMUNAUX

PCM/PICM

Code INS : 52055

Commune : Pont-à-Celles

Arrondissement : Charleroi

Province : Hainaut

Type de plan : PCM

Nom du plan : Pont-à-Celles

Statut du plan : Approuvé

Plan supracommunal :

Document : [Cliquez pour accéder](#)

1:75000 2 km

Coordonnées du pointeur en Lambert Belge 72 X = 146509 m - Y = 138361 m

SPW | SPW Finances, IGN, SPW

mobilit.wallonie.be/home/outils/plans-de-mobilite/villes-et-communes/p/pont-a-celles.html

Extrait du PCM



Extrait du PCM

6.8 Tunnel sous voies à Luttre

Situation

Le tunnel pour piétons situés dans l'axe de la rue Wauters procure une liaison directe à la gare, la Poste, le supermarché, etc... en évitant un détour de 400 m par la rue de Pont-à-Celles et le pont sur le chemin de fer.

Le tunnel est fort utilisé mais il est peu confortable (escaliers raides, visibilité réduite, ...) et inaccessible aux personnes avec caddie ou landau.

Objectifs

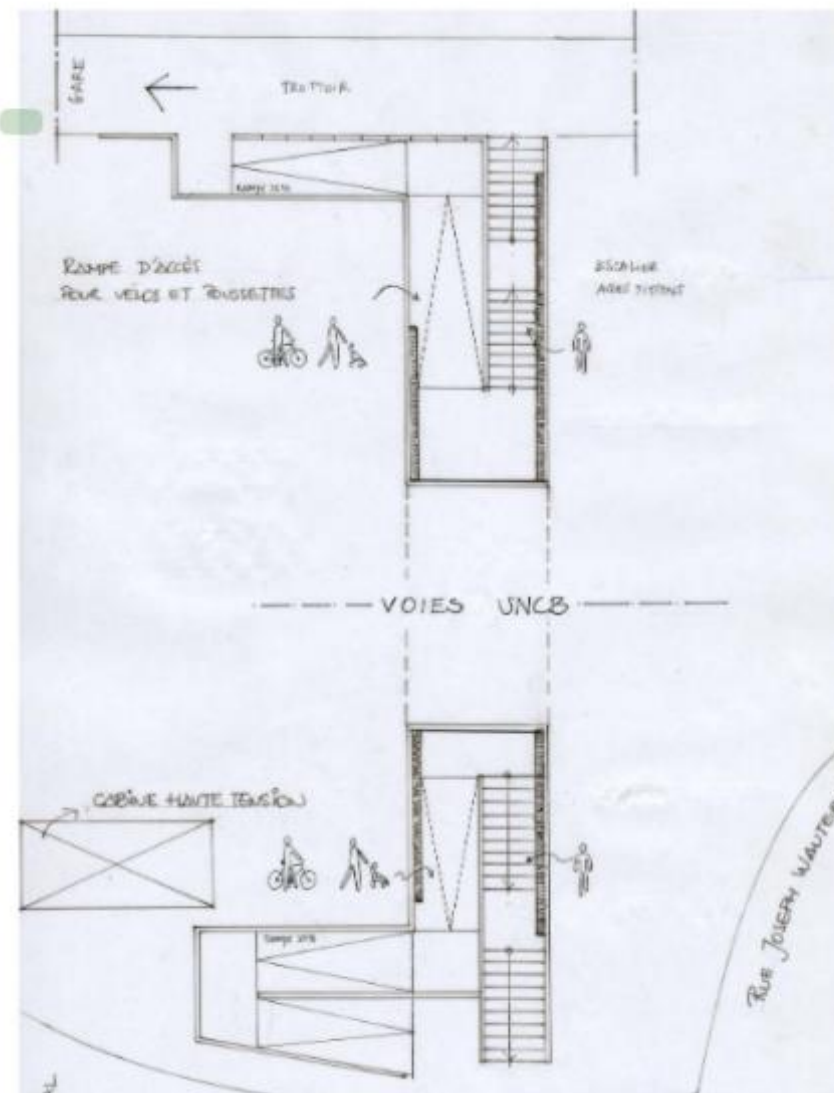
- permettre le passage des personnes avec caddie ou landau.
- Adoucir autant que possible les volées d'escaliers et adapter les mains courantes aux personnes mal voyantes.
- Dégager la visibilité au débouché de part et d'autre

Mesures

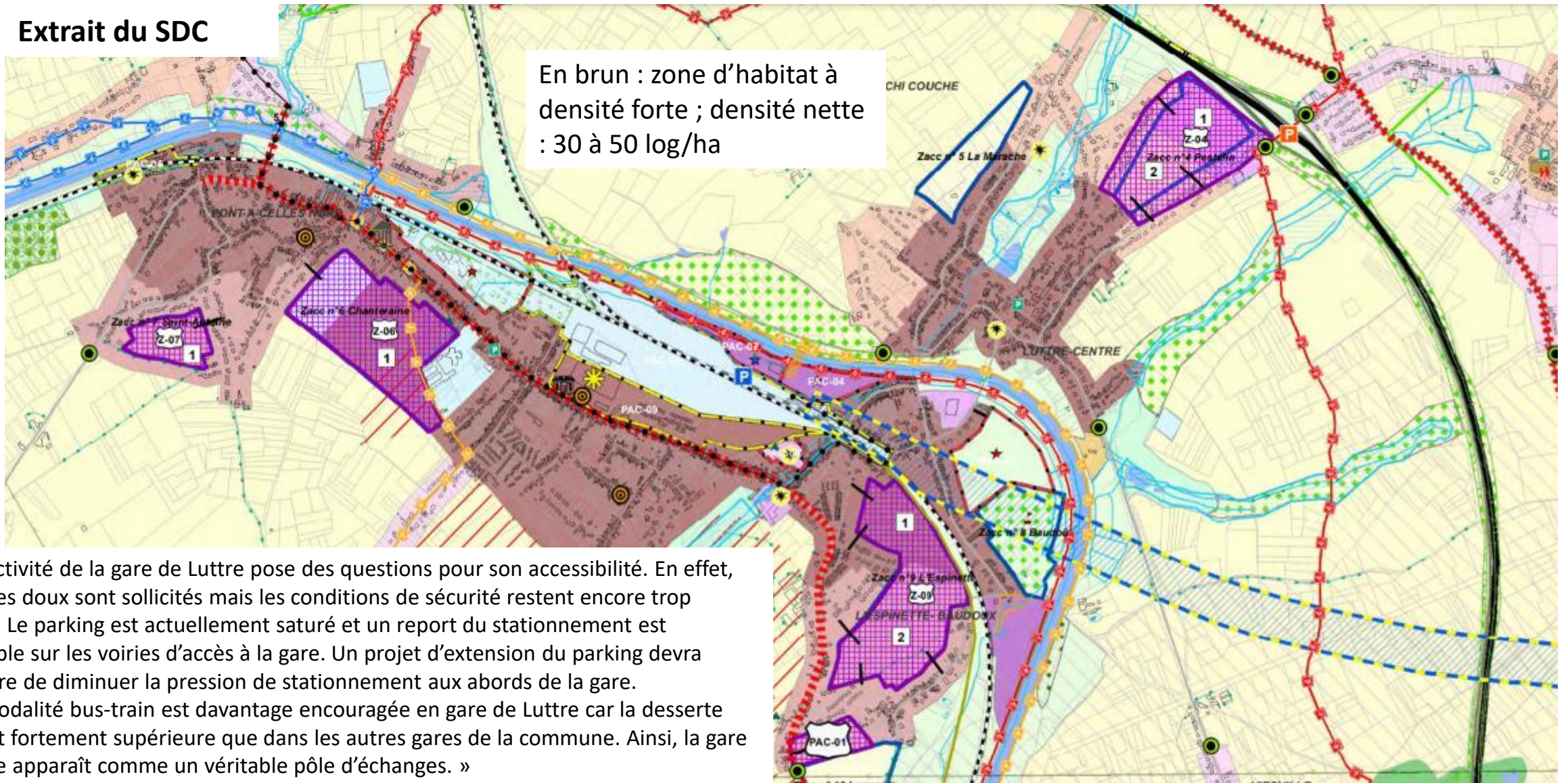
- Nous proposons des modifications assez légères, c'est-à-dire sans modifier la structure et en laissant en place les gaines de canalisations longeant le passage souterrain.
- Escalier plus étroit mais mieux balancé, donc confortable.
- Escalier côté gare : 18 marches de 32 x 15,3 cm au lieu de 15 marches de 28 x 18,5 cm.
- Escalier côté rue Wauters: 22 marches de 32 x 15,5 cm au lieu de 19 marches de 28 x 18 cm.
- Ouverture de l'espace côté gare et aménagement d'une rampe permettant de pousser un vélo, landau ou caddie.
- Ouverture côté rue Wauters et aménagement d'une rampe permettant de pousser un vélo, landau ou caddie

Remarques

- Côté gare, la rampe peut être allongée parallèlement au trottoir, jusqu'à obtenir une pente de 5 % praticable par les rue. Mais côté rue Wauters, la situation est actuellement bloquée par la cabine électrique (et la voie d'accès à la CAPAC).
- Il nous semble urgent de remplacer les rampes (mains courantes) côté rue Wauters par de plus longues, débouchant en haut de l'escalier.
- D'autres travaux d'amélioration du confort et de l'esthétique sont évidemment possibles (peinture, éclairage plus puissant, ...) mais non cruciaux.
- L'aménagement du passage sous voie nous semble nettement prioritaire par rapport à l'aménagement du trottoir longeant le chemin de fer.



Extrait du SDC

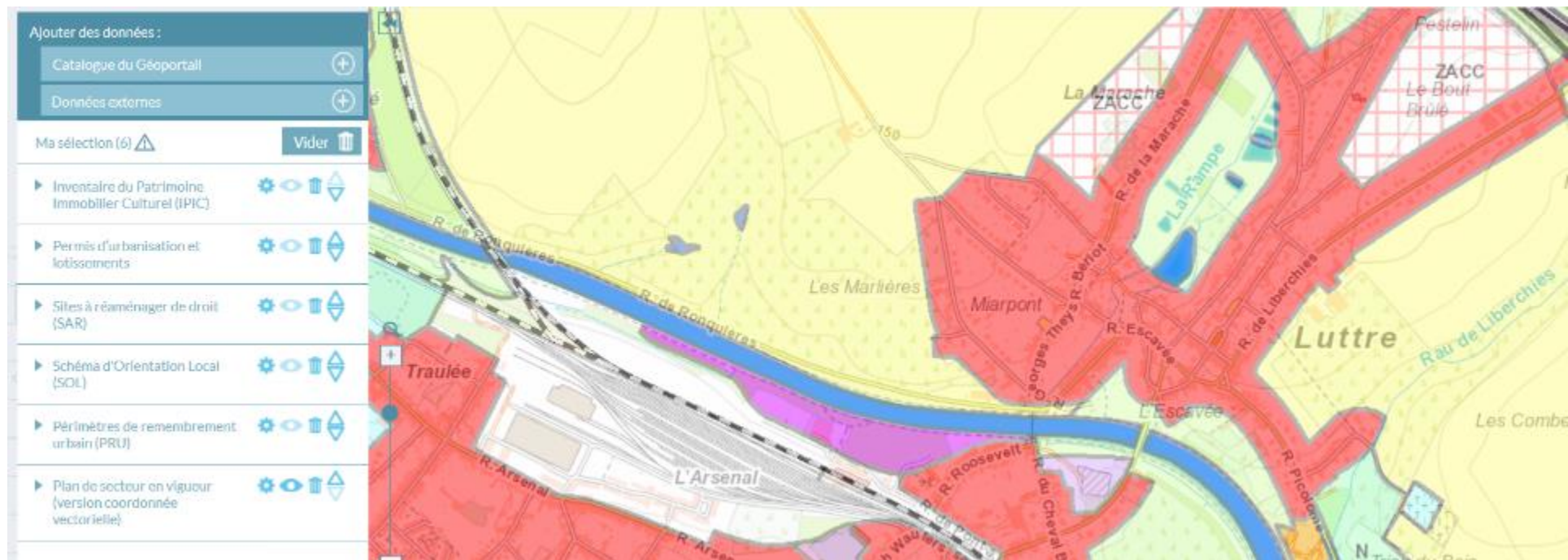


« L'attractivité de la gare de Luttre pose des questions pour son accessibilité. En effet, les modes doux sont sollicités mais les conditions de sécurité restent encore trop limitées. Le parking est actuellement saturé et un report du stationnement est observable sur les voiries d'accès à la gare. Un projet d'extension du parking devra permettre de diminuer la pression de stationnement aux abords de la gare. L'intermodalité bus-train est davantage encouragée en gare de Luttre car la desserte TEC y est fortement supérieure que dans les autres gares de la commune. Ainsi, la gare de Luttre apparaît comme un véritable pôle d'échanges. »

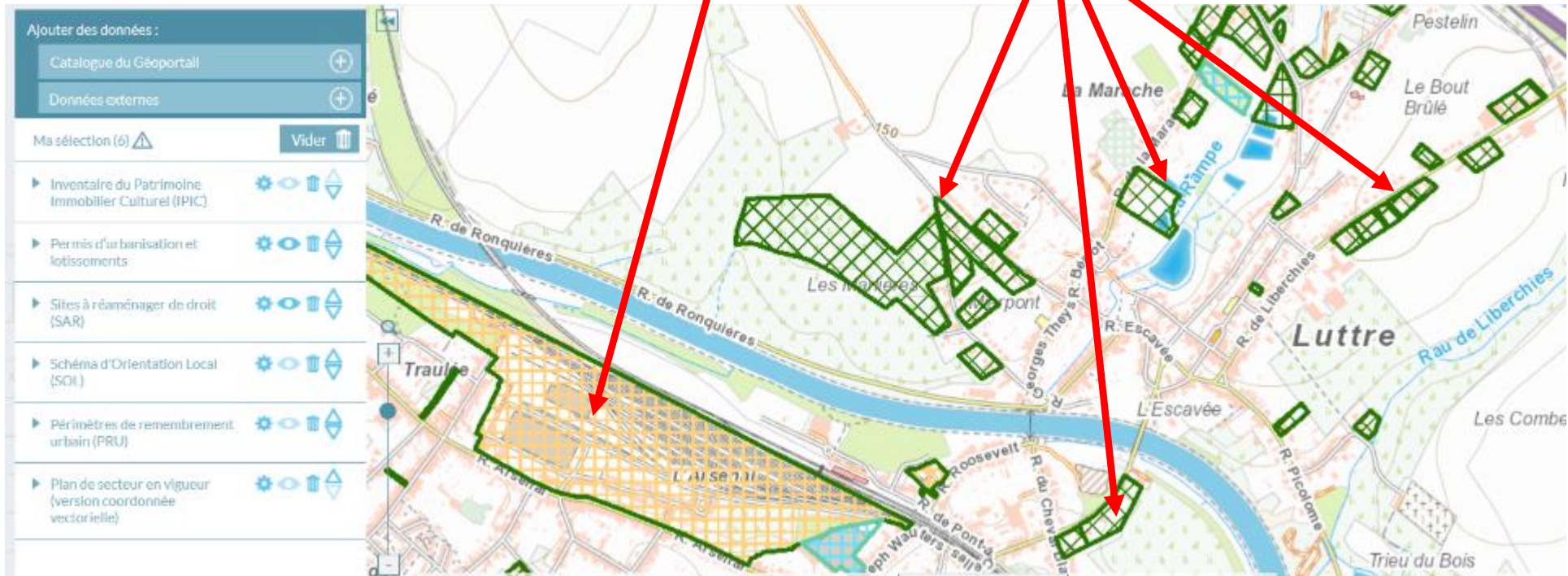
Aménagement du Territoire

Plan de secteur en vigueur

Autres périmètres : SOL, SAR, permis d'urbanisation, PRU



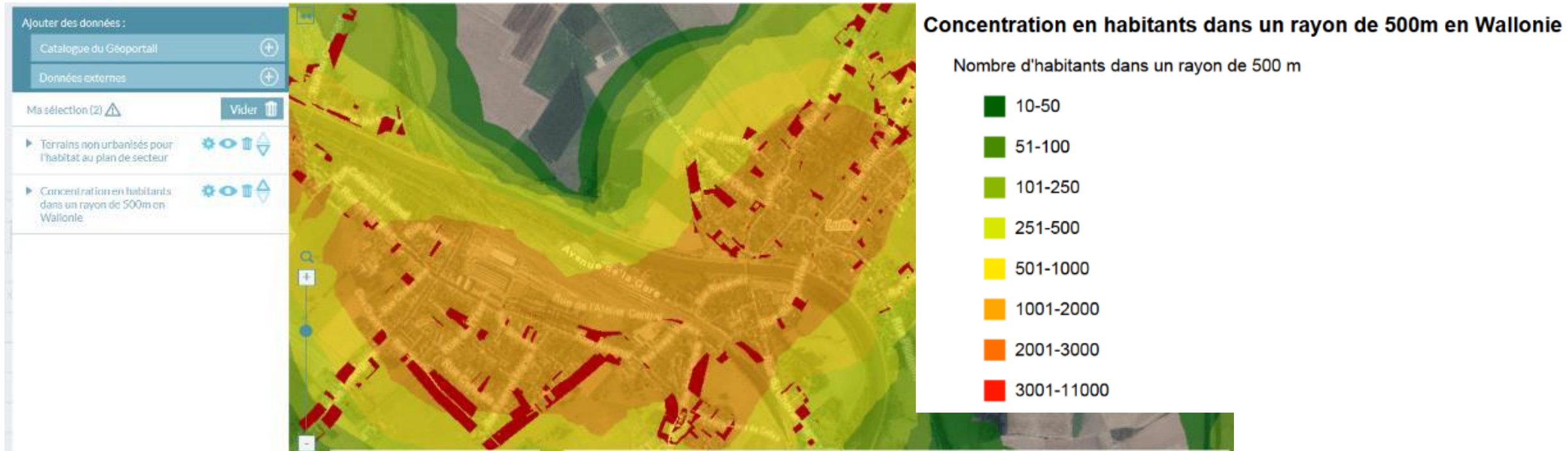
Autres périmètres : SOL, SAR, permis d'urbanisation, PRU



Société et activités - Logement et habitat

Concentration en habitants dans un rayon de 500 m

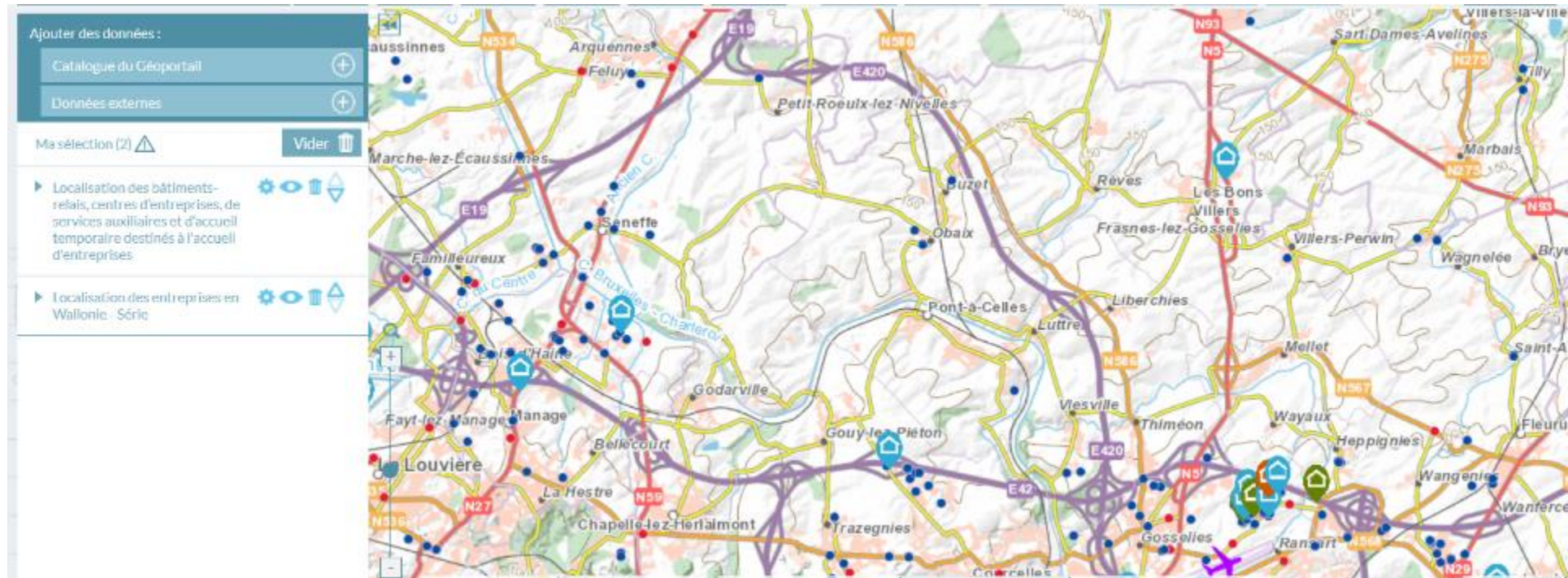
Terrains non urbanisés pour l'habitat au plan de secteur



Société et activités - Industrie et services

Localisation des entreprises

Localisation des bâtiments-relais, centres d'entreprises, etc.



Autres

Secteurs statistiques



<https://statbel.fgov.be/fr/open-data?category=209&page=1>

FONCTIONS, SERVICES & ÉQUIPEMENTS					
Niveau de recommandation : basique					
Gares régionales	Gares supra-locales destination ou mixte	Gares supra-locales origine	Gares locales	Pôles bus prioritaires (communes sans gare)	Pôles bus structurants
Salle d'attente chauffée Petite restauration Sanitaires dont espace change-bébé Consignes à bagages Distributeur d'argent liquide Atelier vélo	Salle d'attente chauffée Sanitaires dont espace change-bébé	Abris avec sièges et éclairage nocturne	Abris avec sièges et éclairage nocturne	Abris avec sièges et éclairage nocturne	Abris avec sièges et éclairage nocturne
Transversal aux différents types de pôles : Promouvoir la densification et la mixité autour des nœuds tout en intégrant contraintes et nuisances					
Niveau de recommandation : souhaitable					
Gares régionales	Gares supra-locales destination ou mixte	Gares supra-locales origine	Gares locales	Pôles bus prioritaires (communes sans gare)	Pôles bus structurants
Commerces de proximité (supérette, librairie, pharmacie, etc.) Crèche HoReCa Point poste Distributeurs de paquets Bpost (Cubee) Accueil petite enfance Co-working Information touristique Consigne sous la forme de casiers sécurisés et fonctionnels	Commerces de proximité (supérette, librairie, pharmacie, etc.) Crèche Petite restauration Consigne sous la forme de casiers sécurisés et fonctionnels Atelier vélo	Petite restauration Sanitaires dont espace change-bébé	Distributeurs de boissons	Commerces de proximité (supérette, librairie, pharmacie, etc.) Distributeurs de boissons	
Transversal aux différents types de pôles : Implantation d'activités susceptibles de fonctionner en soirée et de créer du contrôle social Boîtes aux lettres					

Recommandations pour le développement du pôle d'échanges

	Site	Abords	Quartier/commune
Déplacements et intermobilité	<ul style="list-style-type: none"> ○ Dispositifs pour empêcher le stationnement des véhicules sur les trottoirs ○ Aménagements cyclables : bande cyclable, marquage au sol 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Aménagement du passage sous voie (accès vélos et PMR) ○ Amélioration de l'accès au RAVeL + signalétique ○ Aménagements cyclables : SUL 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Navettes depuis le parking de covoiturage ○ A + long terme, création d'une liaison vers la rue de Ronquières (pont sur le canal) pour désenclaver tout le quartier ○ Navettes de bus vers l'aéroport de Charleroi
Trame urbaine		<ul style="list-style-type: none"> ○ Espace vert public rejoignant le RAVeL + Jeux, agrès de sport, bancs, tables pique-nique... 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Occupation de la partie sud du domaine ferroviaire (parc, fonctions tertiaires...)
Services et fonctions	<ul style="list-style-type: none"> ○ Bâtiment haut : espaces associatifs, Coworking ? ○ Boîte à livres ○ Fontaine d'eau potable ○ Services pour vélos (si aménagements et liaison RAVeL réalisés) : réparation, location... 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Horeca ○ Commerces de proximité 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Mixité à renforcer : quartiers très résidentiels

Des questions ?

CPDT

Conférence Permanente
du Développement
Territorial