



# ORDRE DU JOUR

- |   |      |            |
|---|------|------------|
| <b>1. Introduction</b>  |      | <b>5'</b>  |
| <b>2. Suivi des avis antérieurs de l'Organe</b>   | Info | <b>5'</b>  |
| <b>3. Etat d'avancement PMCM de Charleroi</b>   | Info | <b>15'</b> |
| <b>4. Redéploiement des réseaux TEC</b>   |      |            |
| 4.1. Planification des redéploiements jusque 2030 dans le bassin de Charleroi   | Avis | <b>15'</b> |
| 4.2. Réseau cible proposé pour la zone 'Plateau nord de Charleroi' en vue de l'édition du Plan Régional de Transport Public (ambitions tactiques)   | Avis | <b>30'</b> |
| 4.3. Zone Charleroi-Est (autour de la future antenne tram M5) : diagnostic et lancement de l'étude de redéploiement                                 | Avis | <b>15'</b> |
| 4.4. Zone Philippeville-Couvin : Elargissement du périmètre à la connexion de la zone touristique des Lacs et état d'avancement de l'étude tactique | Avis | <b>15'</b> |
| <b>5. Mises en œuvre du Plan transport détaillé TEC 2021-2022</b>   |      |            |
| 5.1. Mise en œuvre de l'évolution de l'offre vers l'aéroport  | Info | <b>5'</b>  |
| 5.2. Reconduction de la desserte estivale du Centre de délasserment de Marcinelle   | Info | <b>5'</b>  |
| 5.3. Rétablissement de la desserte MLC en gare de Charleroi-Sud   | Info | <b>5'</b>  |
| <b>6. Processus d'évaluation de l'offre déployée : méthodologie et planning</b>   | Avis | <b>20'</b> |
| <b>7. Mobipôles</b>   |      |            |
| 7.1. Fiches mobipôles introduites au FEDER  | Info | <b>5'</b>  |
| 7.2. Volet intermodalité du Plan d'Investissement en Mobilité Active Communale et Intermodalité (PIMACI)  | Info | <b>25'</b> |
| <b>8. Divers : suggestions de points pour un OCBM ultérieur</b>   |      | <b>5'</b>  |



# 1. INTRODUCTION

# 1.1. TOUR DES PARTICIPANTS

## MEMBRES

- Un membre des Collèges communaux de chaque commune du bassin de mobilité
- **SPW Mobilité et Infrastructures**
  - Autorité Organisatrice du Transport : Justine MARNEFFE, Marie BAUWELINCKX, Marie VIDOTTO, Magali TOLENDE, Jonathan FRETIN (intervenants), Martin DUFLOU (directeur), Florianne MOSSOUX (secrétariat OCBM).
  - Direction des routes de Charleroi
- **Opérateur de Transport de Wallonie (TEC)**
  - Xavier ROBERT (Directeur opérationnel DT Charleroi)
  - Laurent GALLAND (Conseiller études/mobilité DT Charleroi)
- Cabinet du Ministre Philippe HENRY

## INVITES

- **SPW Mobilité et Infrastructures**
  - Direction de la Planification de la Mobilité
    - Jérémy TOURNAY (Plan de Mobilité de Charleroi Métropole)
- **Opérateur de Transport de Wallonie (TEC):**
  - Administrateurs/administratrices
  - Benoît VANDER PUTTEN (Direction générale)
- **SNCB:** Mourad BAOUCHÉ
- **Représentants des usagers**
  - CAWAB: Pierre GENTY
  - Tous à pied
  - Navetteurs.be: Duncan SMITH
- **Forem:** Pascale VOTQUENNE
- **Charleroi Métropole:** Anne TIMMERMANS

Président: Loïc D'HAEYER

## 2. SUIVI DES AVIS ANTÉRIEURS DE L'ORGANE

*Animé par le président  
Document préparatoire transmis*

# 3. ETAT D'AVANCEMENT DU PLAN DE MOBILITÉ DE CHARLEROI MÉTROPOLE (PMCM)

*SPW M&I: Direction de la planification de la mobilité et AOT  
Pour information*

# Attribution du marché

**Deloitte.**

 **TRAJECT**

  
*Espace Environnement*

 neolia

  
pissart æ  
architecture et environnement

**RESERVOIR A**

**Attribution : le 30 novembre 2021**

**Début de mission : Janvier 2022**

**Fin de mission : Mars 2024**

# Périmètre de l'étude

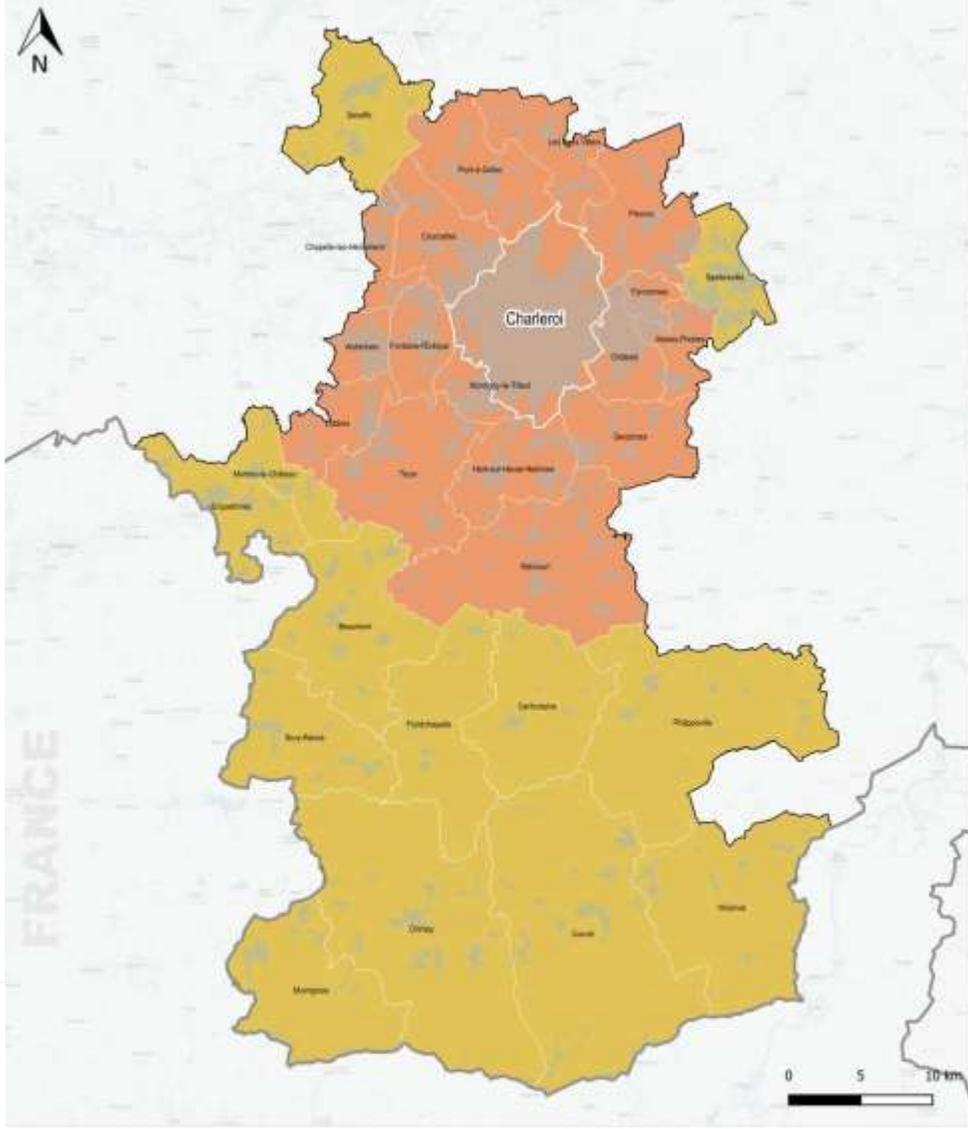
**PMCM = PUM + PMPS**

**PUM** (Plan Urbain de Mobilité):

17 communes

**PMPS** (Plan de Mobilité du Périmètre de Soutien):

13 communes



# Objectifs du PMCM

1. Développer une **stratégie globale** et définir **les grandes orientations stratégiques** qui pourront guider :

- l'aménagement du territoire
- les stratégies et actions en faveur d'une mobilité multimodale plus durable

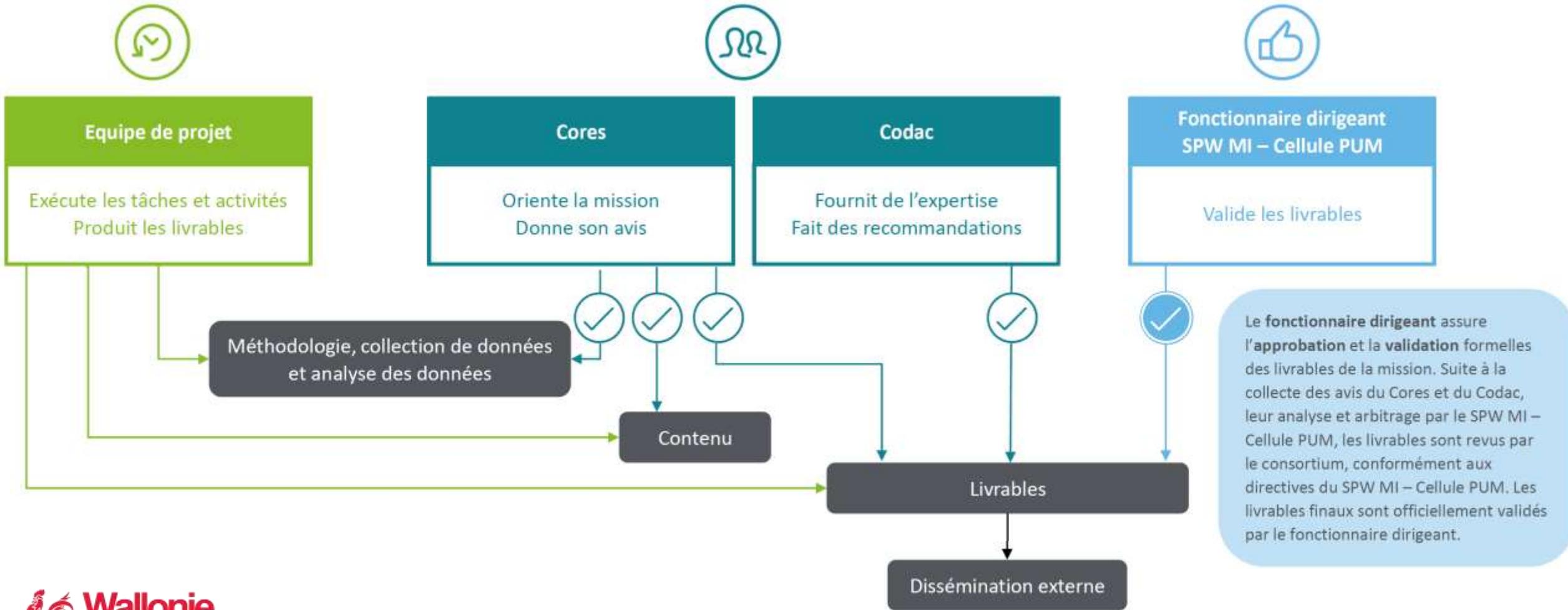
2. Servir de **documents de référence** pour :

- les Plans Communaux de Mobilité (PCM, PiCM)
- les autres documents stratégiques (Masterplans, Schémas de Développement Communaux)

# Calendrier & phases de l'étude



# Gouvernance et suivi



# Gouvernance et suivi



## GTT Infrastructures cyclables

Il se consacre entièrement à la définition et à l'identification des enjeux pour le réseau vélo utilitaire supra-communal et des corridors cyclables.



## GTT Transports publics et partagés & intermodalités

Il contribue à la **définition des besoins en matière de réseau de transport public structurant** cible adapté au contexte urbain et rural ainsi qu'à **l'élaboration de la stratégie de définition et de localisation des mobipôles** (y compris le stationnement vélo, les parkings-relais voitures, l'autopartage, les nœuds de correspondance, la signalétique et les services annexes).



## GTT Logistique & Transport de Marchandises

Il réunit les représentants des différents niveaux de pouvoir (local, régional, international), des acteurs des secteurs industriels et logistiques afin d'identifier les enjeux pour une stratégie concertée et performante au sein des PMCM.

# Objectifs du PMCM pour les transports publics

1. Analyse des **besoins existants** et potentiels
2. Définition du **réseau de transport public structurant** (train, métro, BHNS, et quelques lignes de bus les plus structurantes à proposer
3. Définition des **balises nécessaires à la définition des autres lignes** s'appuyant sur le réseau structurant (bus, métro et train)
4. Identification des **principaux points d'intermodalité** /mobipôles/nœuds de correspondance impliquant le transport en commun.

**Le tout en lien avec la SRM, la vision FAST et les réflexions en cours sur le territoire.**

**Le travail est en cours, nous sommes au début d'un long processus et nous vous tiendrons au courant de l'avancement des étapes importantes.**

**Merci pour votre attention**

# 4. REDÉPLOIEMENT DU RÉSEAU TEC

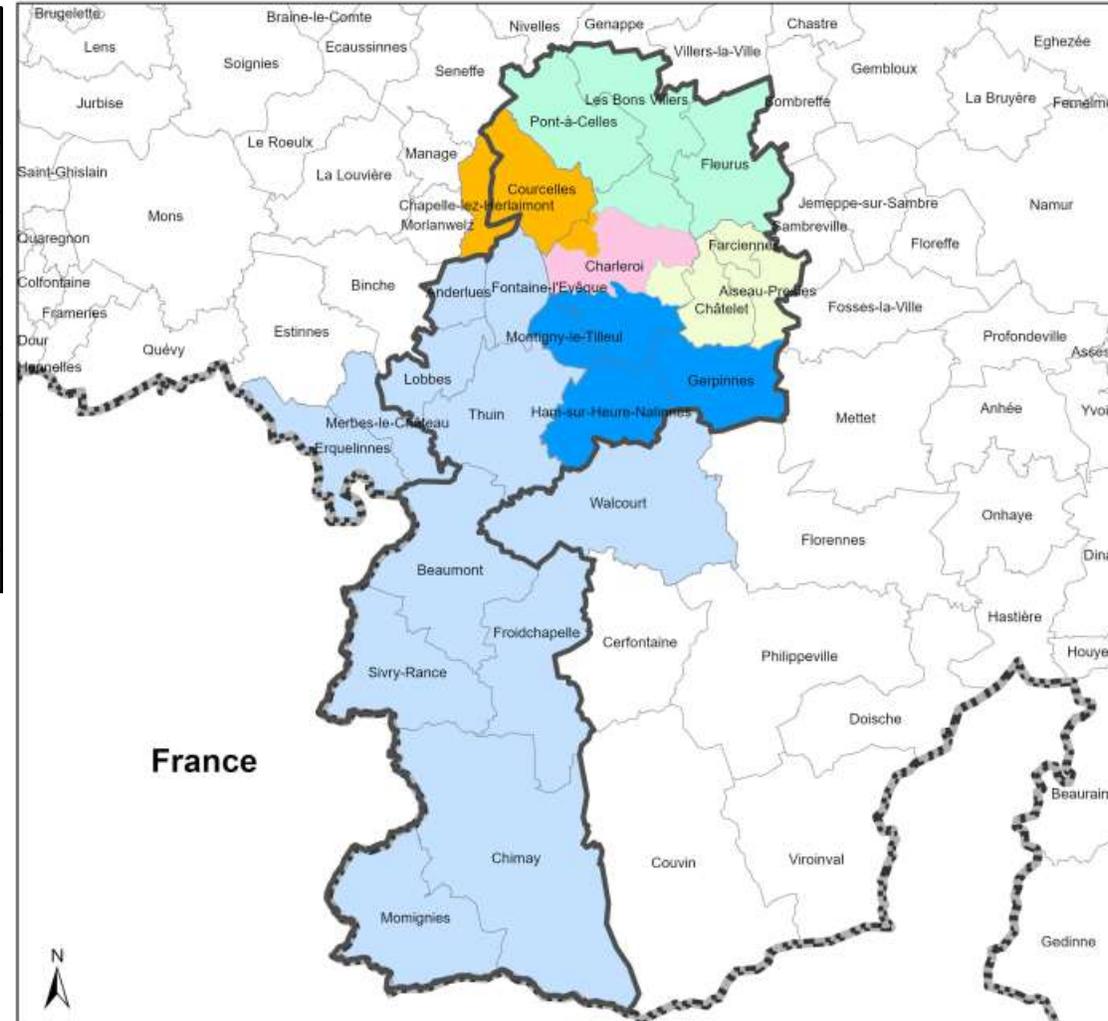
# 4.1 Planification des redéploiements jusqu'en 2030 dans le bassin de Charleroi

AOT

*Point pour avis de l'Organe  
Document préparatoire transmis*

# PROCESSUS DE REDÉPLOIEMENT DE L'OFFRE (ART.19 DU CSP)

Zone de redéploiement	Diagnostic	Etudes opérationnelles et participation citoyenne	Mise en œuvre opérationnelle
Charleroi zone NO	Printemps 2021	2022	2023
Charleroi Plateau Nord	Automne 2021	2023	2024 et 2027
Charleroi Est (autour du M5)	Printemps 2022	2023-2024-2025	2026
Charleroi Sud (autour du BHNS)	Automne 2022	2024-2025	2026
Chimay - Beaumont - Thuin - Erquennes	2026	2027-2028	2029
Charleroi centre	2027	2028	2029



Zones de redéploiement concernées par le bassin de mobilité de Charleroi

Pays  
 Commune  
 Bassin de mobilité de Charleroi

Zone de redéploiement

- Centre Charleroi
- Charleroi Est (autour du M5)
- Charleroi Plateau Nord
- Charleroi zone Nord-Ouest
- Chimay - Beaumont - Thuin - Erquennes
- Zone autour du BHNS N5 N53

Date: Juin 2022  
 Source: SPW - Autorité Organisatrice du Transport

# PROPOSITION D'AVIS DE L'ORGANE

L'Organe émet un avis favorable sur le périmètre et l'évolution du planning de redéploiement de l'offre de transport en commun sur son bassin, à savoir :

- Etude du redéploiement de la zone Nord-Ouest de Charleroi : réseau cible (ambitions tactiques) soumis à l'avis de l'OCBM d'automne 2021.
- Etude du redéploiement du Plateau Nord de Charleroi : présentation d'un diagnostic à l'OCBM d'automne 2021 en vue de soumettre à l'avis de l'OCBM de printemps 2022 le projet de réseau cible (ambitions tactiques) ;
- Etude du redéploiement de la zone Est de Charleroi (autour du M5) : présentation d'un diagnostic à l'OCBM de printemps 2022 en vue de soumettre à l'avis de l'OCBM d'automne 2022 le projet de réseau cible (ambitions tactiques) ;
- Etude du redéploiement de la zone Sud de Charleroi (autour du BHNS) : présentation d'un diagnostic à l'OCBM d'automne 2022 en vue de soumettre à l'avis de l'OCBM de printemps 2023 le projet de réseau cible (ambitions tactiques) ;
- Etude du redéploiement de la zone Chimay – Beaumont – Thuin - Erquelinnes : présentation d'un diagnostic à l'OCBM d'automne 2026 en vue de soumettre à l'avis de l'OCBM de printemps 2027 le projet de réseau cible (ambitions tactiques) ;
- Etude du redéploiement de la zone Charleroi Centre : présentation d'un diagnostic à l'OCBM de printemps 2027 en vue de soumettre à l'avis de l'OCBM d'automne 2027 le projet de réseau cible (ambitions tactiques).

## 4.2. Réseau cible proposé pour la zone « Plateau nord de Charleroi » en vue de l'édition du Plan Régional de Transport Public (ambitions tactiques)

**AOT**

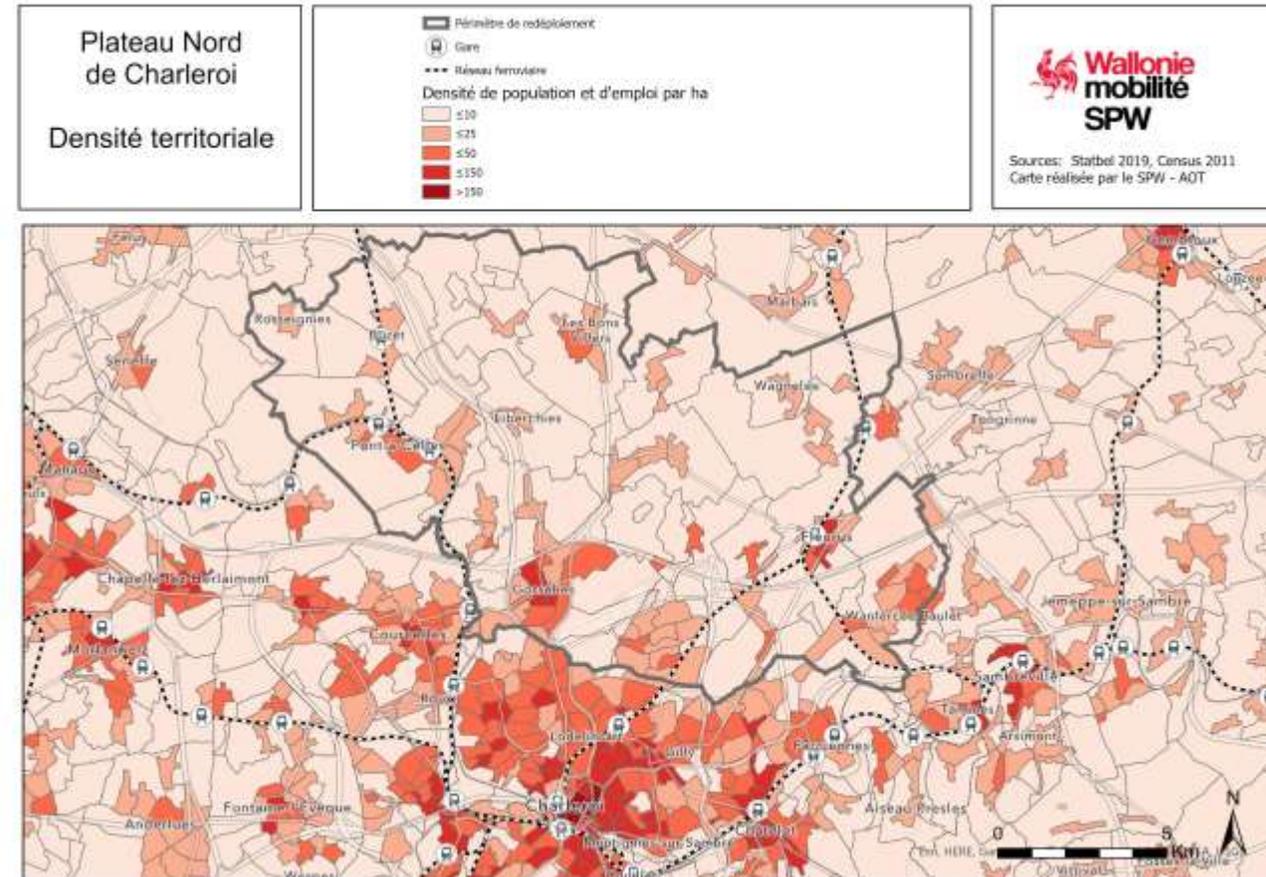
*Point pour avis de l'Organe  
Document préparatoire transmis*

## 4.2. RÉSEAU CIBLE PROPOSÉ POUR LA ZONE PLATEAU NORD DE CHARLEROI

*Documents préparatoires transmis*

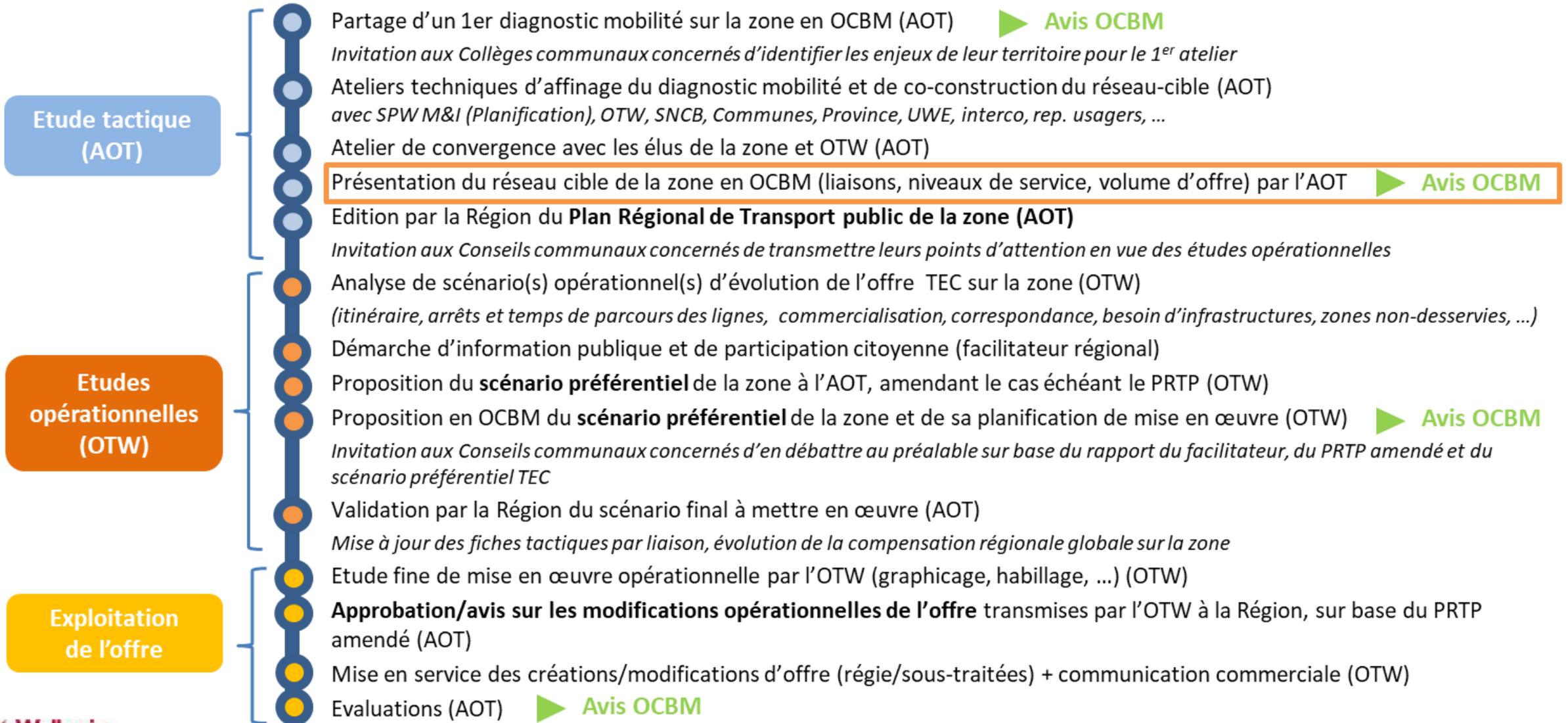
### Périmètre

- Zones d'activités économiques (aéroport et PAE) s'étendant :
  - sur **Gosselies** (Charleroi) ;
  - mais également sur le territoire des anciennes communes de **Jumet** et **Ransart** (Charleroi) dont seules les connexions vers le Plateau Nord sont prises en considération dans la présente étude ;
  - **Fleurus** et **Heppignies** (Fleurus) ;
- Communes de **Fleurus**, **Pont-à-Celles** et **Les Bons Villers**



# 4.2. RÉSEAU CIBLE PROPOSÉ POUR LA ZONE PLATEAU NORD DE CHARLEROI

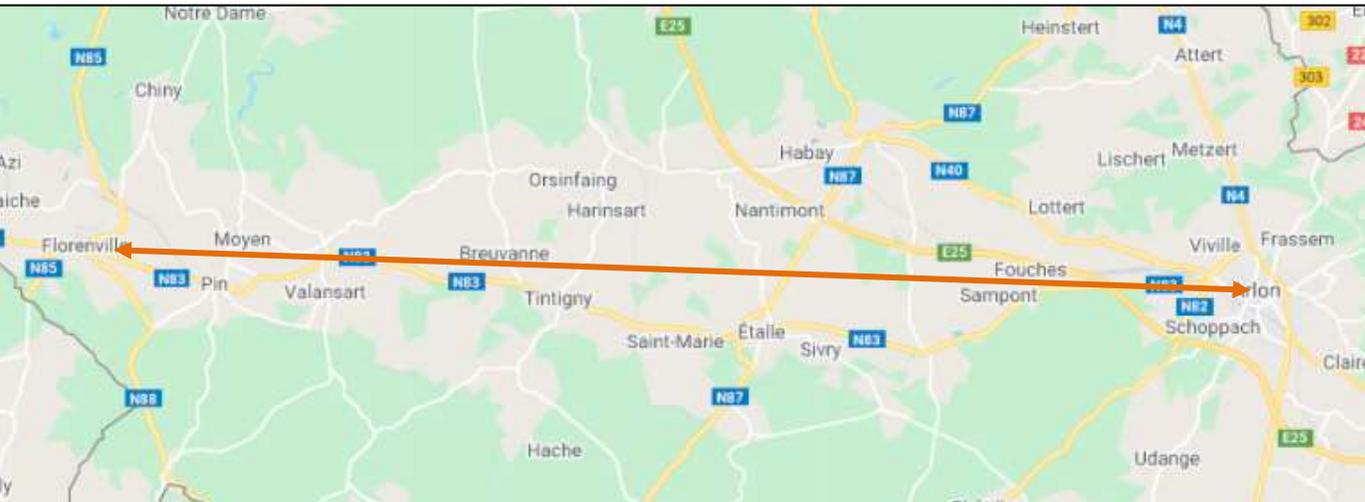
Documents préparatoires transmis



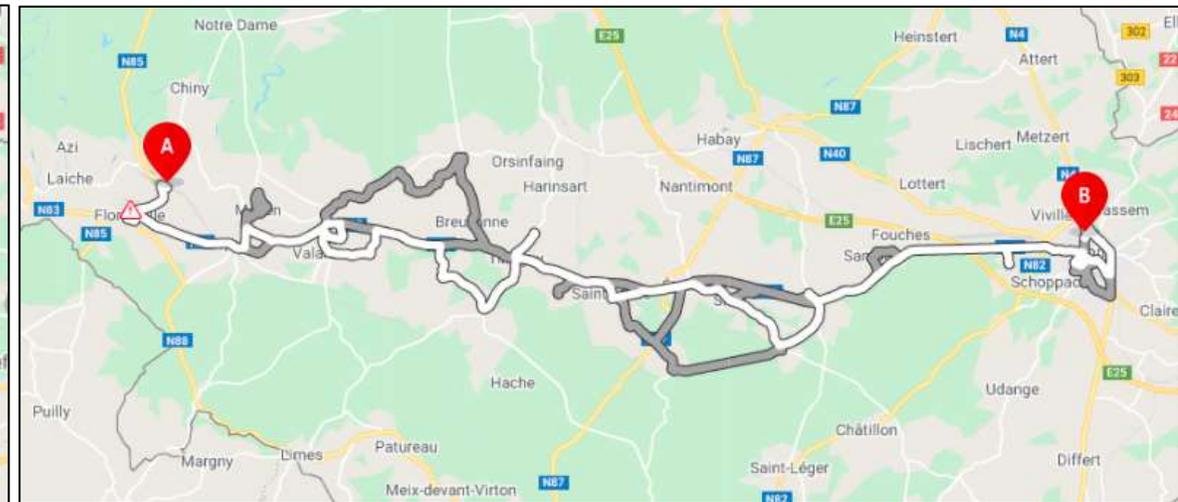
# 4.2. RÉSEAU CIBLE PROPOSÉ POUR LA ZONE PLATEAU NORD DE CHARLEROI

Documents préparatoires transmis

## Liaison (tactique)



## Ligne (opérationnel)



### Fiche liaison

Hiérarchisation : structurante principale  
PAE et POI à desservir : gare X, PAE Y, musée Z, etc

Niveau de service :

- 1 bus/h entre 6h et 20h en semaine
- 1 bus/2h entre 9h et 19h le week-end
- ...

## 4.2. RÉSEAU CIBLE PROPOSÉ POUR LA ZONE PLATEAU NORD DE CHARLEROI

*Documents préparatoires transmis*

Type de réseau	Niveau	Caractéristiques principales
Réseau intercommunal	Structurant ferroviaire	Sur réseau ferroviaire ; Capacitaire ; Cadencé Rapide (min 35 km/h) ; Confortable ;
	Structurant Express	Sur voiries régionales ; Principe de 1 arrêt par commune et par ZAE/PAE ; Cadencé
	Structurant principal	Sur voiries régionales ; Nombre limité d'arrêts ; Cadencé
	Secondaire	Sur voiries communales ; Nombre plus important d'arrêts
Réseau urbain	Structurant capacitaire (tram Direct et BHNS)	Rapide (min. 20 km/h) ; Direct ; Capacitaire ; Fréquent et fiable
	Structurant Urbain	Rapide (min. 20 km/h) ; Direct ; Fréquent
	Urbain	Réseau de desserte complémentaire de proximité
Réseau scolaire	Lignes régulières	De 1 à 2 A/R en heures de pointe par jour scolaire
	Transport scolaire	Circuits de carence
Services de mobilité locale		En rabattement/complémentaire aux réseaux intercommunal et urbains

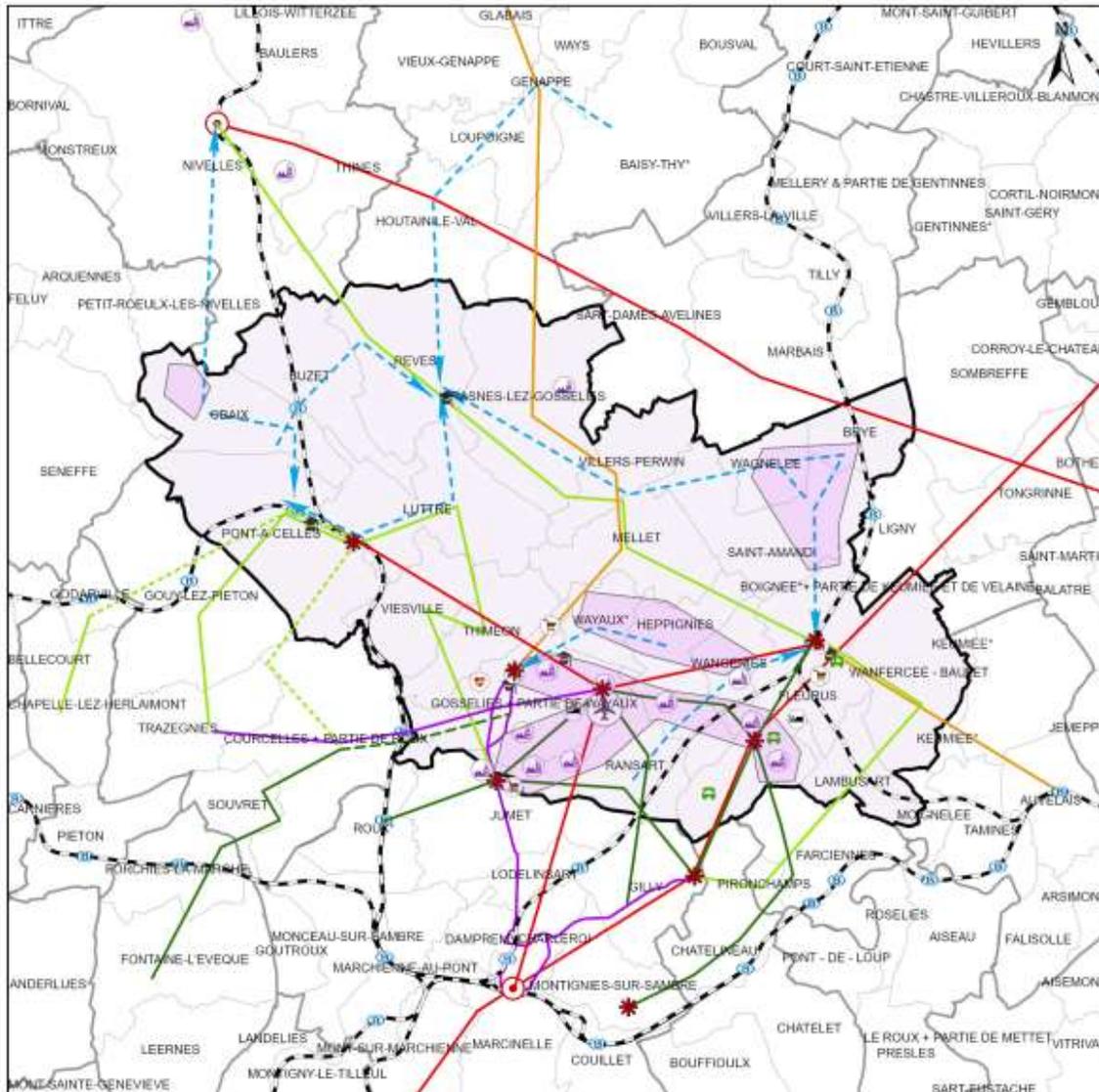
 = Types d'offre intégrés au réseau cible de la zone

# 4.2. RÉSEAU CIBLE PROPOSÉ POUR LA ZONE PLATEAU NORD DE CHARLEROI

Documents préparatoires transmis

## Vision d'ensemble

- Réseau intégré aux redéploiements
  - Zone de Gembloux
  - Zone Nord-Ouest de Charleroi
  - Zone Brabant-Ouest
  - PMCM en cours qui définit le réseau structurant au sein de l'agglomération (liaisons, niveaux de service, capacité)
- 2.328.000 km sur l'ensemble de la zone
  - Soit + 644.000 km (+ 40 %) de l'offre initiale
- Accessibilité accrue aux principaux pôles générateurs de déplacement
- Correspondances organisées en gares, en stations de métro et au bipôle d'intermodalité « aéroport/aéropôle »
- Développement de la mobilité locale



Réseau cible  
Plateau Nord de Charleroi



Date: Mai 2022  
Source: SNCB 2018 - AOT 2021  
Carte réalisée par le SPW - AOT

# 4.2. RÉSEAU CIBLE PROPOSÉ POUR LA ZONE PLATEAU NORD DE CHARLEROI

Documents préparatoires transmis

## Focus desserte Aéroport/Aéropôle

Liaisons Express aéroport  
aéroport  
Plateau Nord de Charleroi

**Limites administratives**

- Perimètre de redéploiement.
- Commune
- Ancienne commune

**Pôles territoriaux**

- Pôle (SDT)

**Réseau cible**

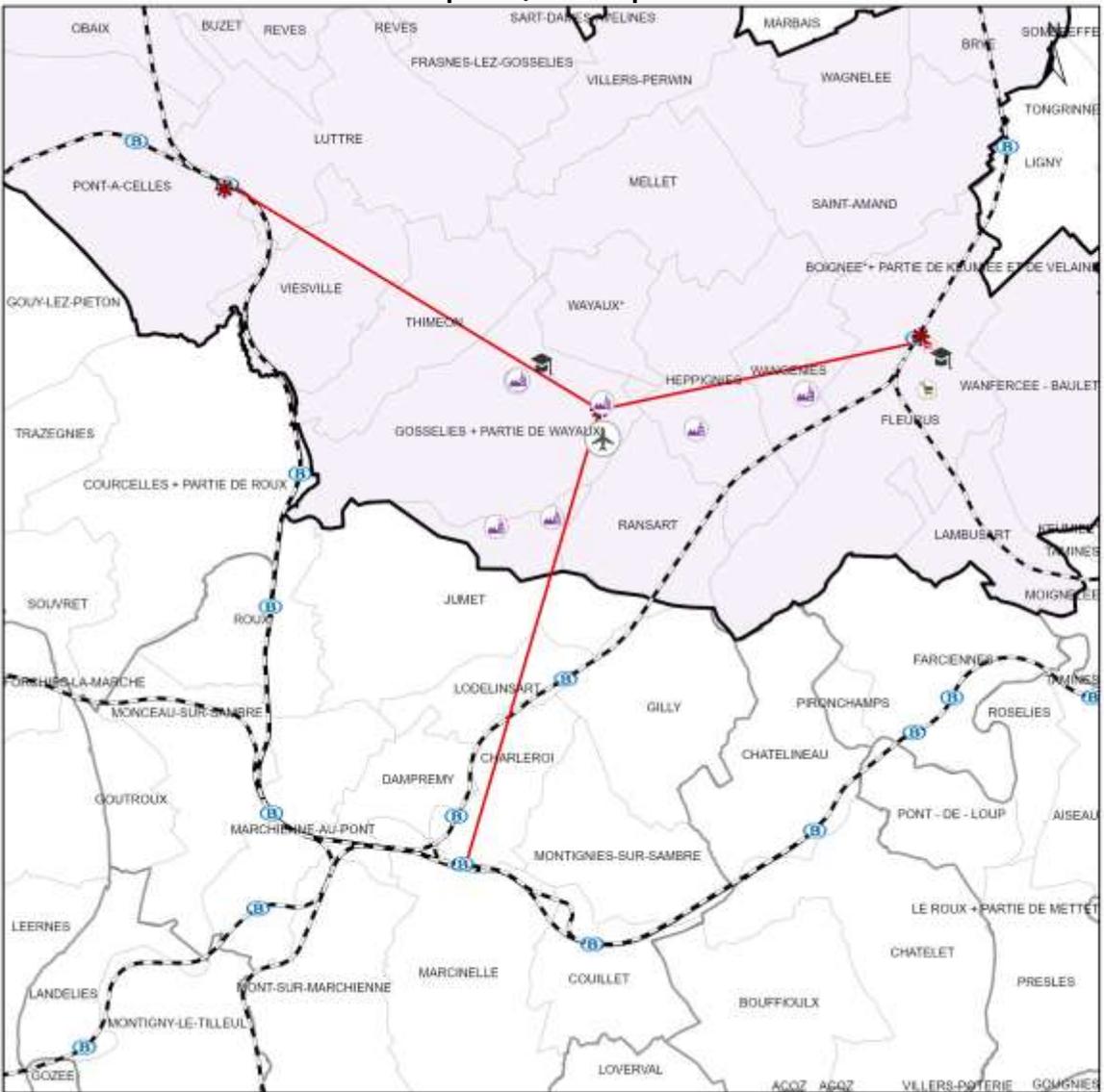
- Gare SNCB
- Réseau ferroviaire
- Liaison scolaire

**Pôle générateur de déplacement**

- Aéroport
- PAE
- Enseignement
- Commerce
- Projet logement/économique

## 3 liaisons Express Aéroport

Pôles d'intérêt à desservir	Liaisons ciblées
Aéroport	Les 3 liaisons Express
Pôle d'intermodalité « aéroport »	« Aéroport »
Gare de Charleroi-Sud	Liaison « Charleroi – Aéroport »
PAE Airport I (Ransart)	
PAE Charleroi-Jumet	
PAE Fleurus-Heppignies	Liaison « Luttre – Aéroport »
Gare de Luttre	
Pôle d'intermodalité « Métro M3 Gosselies »	
PAE Gosselies I (Caterpillar)	Liaison « Fleurus – Aéroport »
PAE Aéroport	
Gare de Fleurus	
PAE Wangenies	
PAE Fleurus-Heppignies	

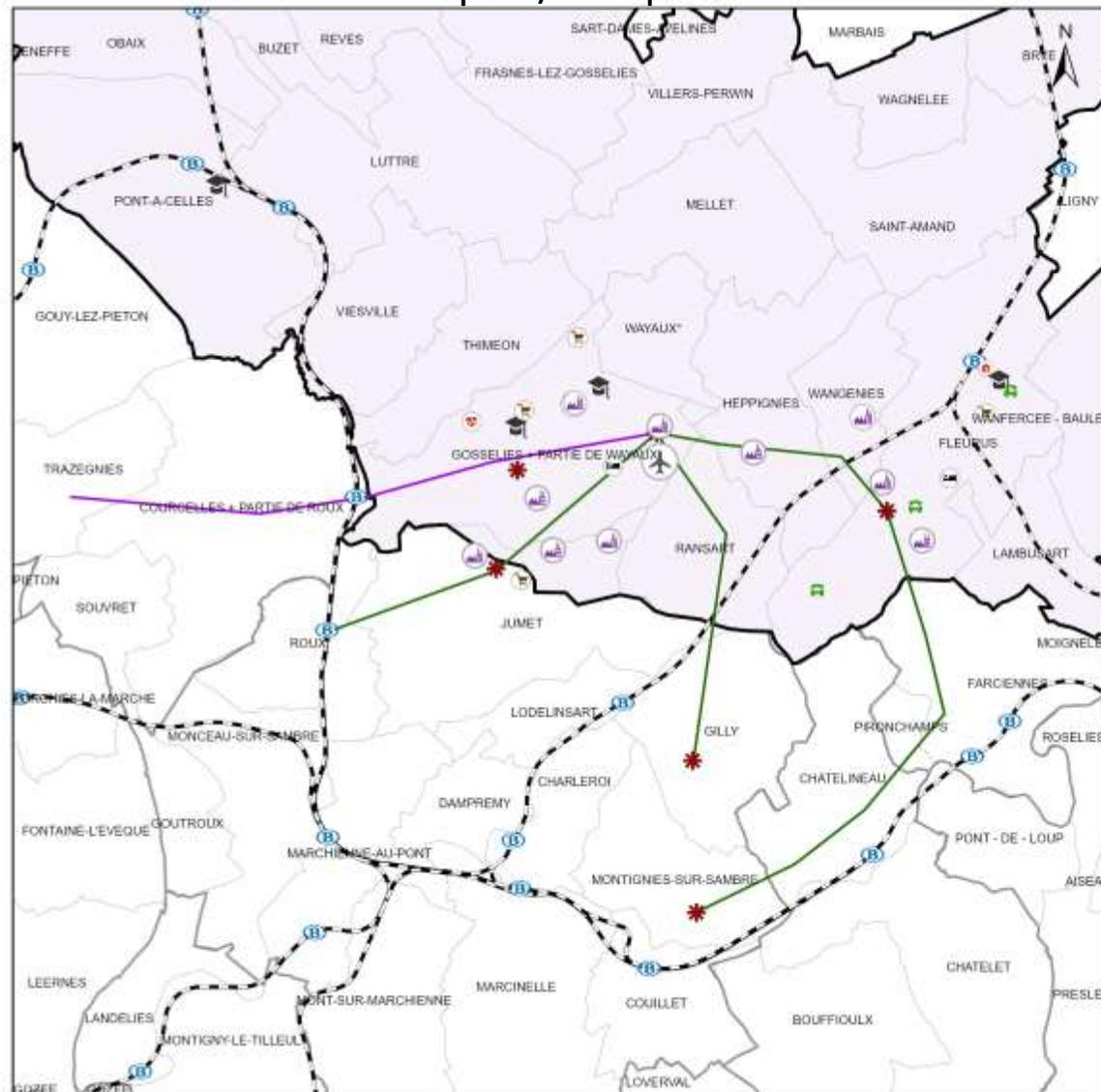


Date: Mai 2022  
Source: SNCB 2018 - AOT 2021  
Carte réalisée par le SPW - AOT

# 4.2. RÉSEAU CIBLE PROPOSÉ POUR LA ZONE PLATEAU NORD DE CHARLEROI

Documents préparatoires transmis

Focus desserte Aéroport/Aéropôle



Liaisons urbaines aéroport  
Plateau Nord de Charleroi

**Limites administratives**

- ▭ Périmètre de redéploiement
- ▭ Commune
- ▭ Ancienne commune

**Pôles territoriaux**

- Pôle (SDT)

**Réseau cible**

- Gare SNCB
- Réseau ferroviaire
- Liaison urbaine structurante
- Liaison urbaine

**Pôle générateur de déplacement**

- ✈ Aéroport
- 🏫 PAE
- 🎓 Enseignement
- 🏥 Santé
- 🛍 Commerce
- 🏠 Sport/loisir/tourisme
- 🏨 Hôtel
- 🏠 Projet logement/économique
- ★ Lieu d'intermodalité

Date: Mai 2022  
Source: SNCB 2018 - AOT 2021  
Carte réalisée par le SPW - AOT

3 liaisons urbaines et 1 urbaine structurante  
Aéroport

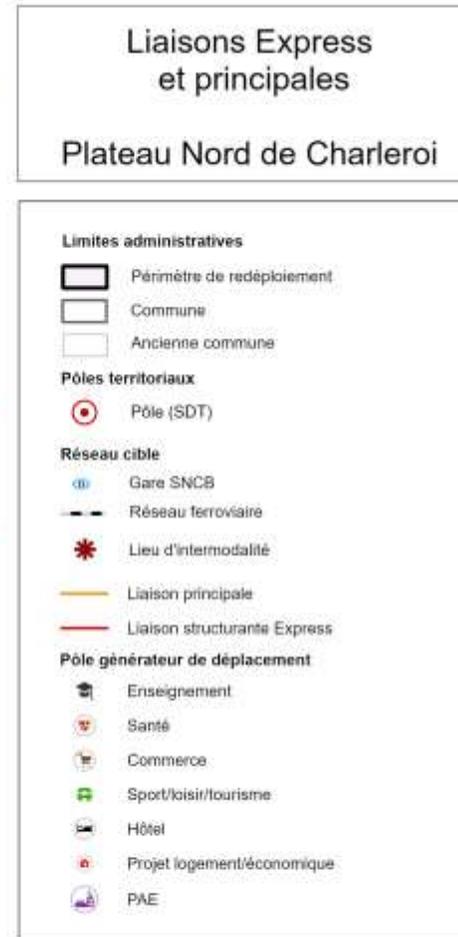
Pôles d'intérêt à desservir	Liaison ciblée
Pôle d'intermodalité « aéroport » PAE aéroport	<b>TEC</b> Les 4 liaisons « aéroport »
Station de Métro M3 Gosselies PAE aéroport	<b>TEC</b> Liaison « Trazegnies – Courcelles – Gosselies – aéroport »
Pôle scolaire et commercial de Gosselies	
Pôle d'intermodalité « Station de Métro M3 Jumet Madeleine » PAE Gosselies II	<b>TEC</b> Liaison « Roux – Jumet (M3 Madeleine) – aéroport »
PAE Airport II (Jumet)	
Pôle d'intermodalité « Station de Métro M5 Montignies-Sur-Sambre »	<b>TEC</b> Liaison « Montignies sur Sambre (M5) – Chatelneau –
Pôle d'intermodalité « Martinrou » PAE Fleurus-Heppignies	<b>TEC</b> Farciennes – Wangenies –
PAE Fleurus-Martinrou	Aéroport »
PAE Fleurus-Farciennes	
Pôle d'intermodalité « Station de Métro M4 Gilly »	<b>TEC</b> Liaison « Gilly – Ransart –
PAE Fleurus-Heppignies	Aéroport »

# 4.2. RÉSEAU CIBLE PROPOSÉ POUR LA ZONE PLATEAU NORD DE CHARLEROI

*Documents préparatoires transmis*

Liaisons intercommunales structurantes :

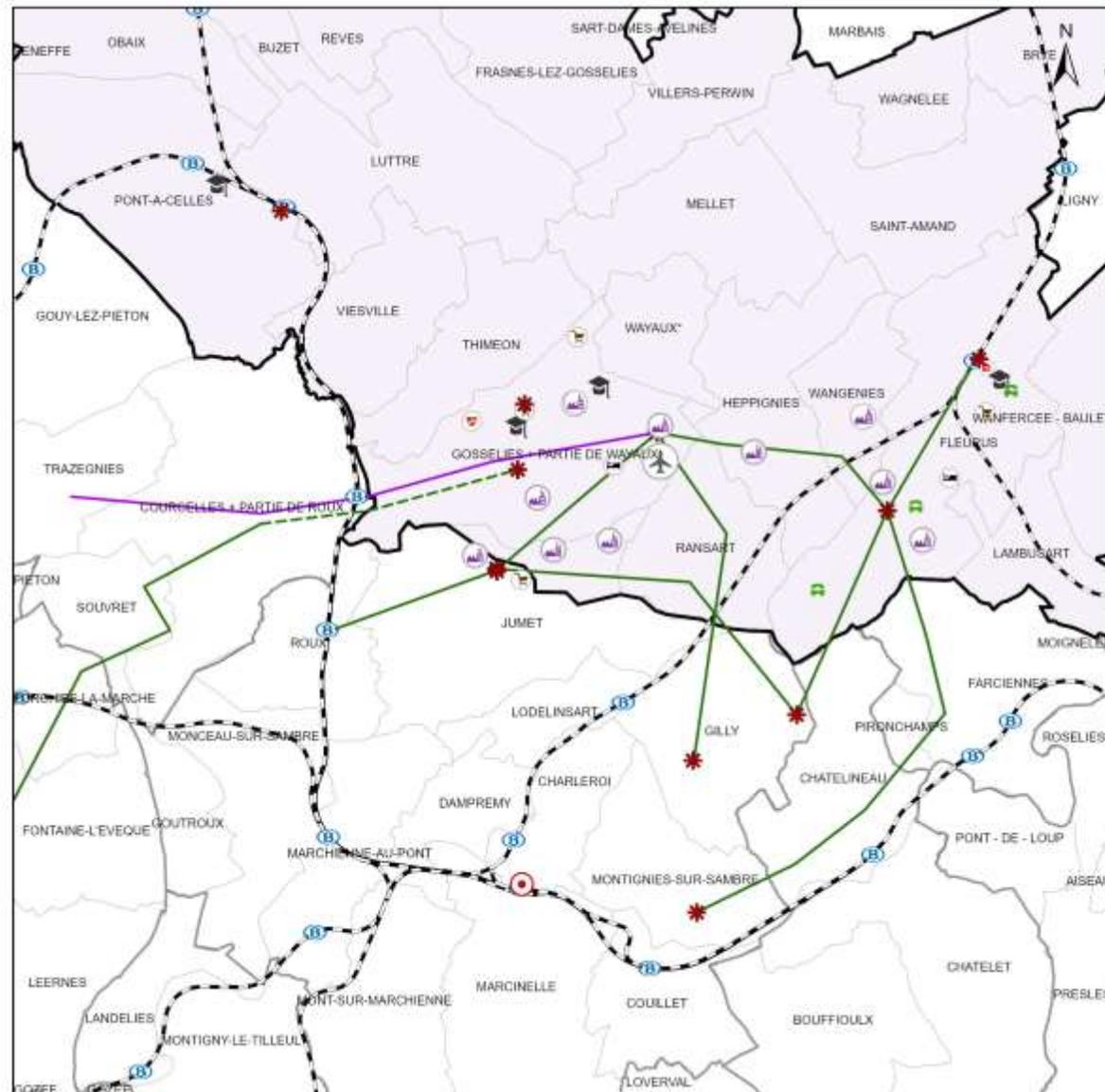
- 4 liaisons Express
  - dont 3 liaisons Aéroport
  - 28% de l'ampleur kilométrique
- 2 liaisons principales:
  - 9% de l'ampleur kilométrique



Date: Mai 2022  
Source: SNCB 2018 - AOT 2021  
Carte réalisée par le SPW - AOT

# 4.2. RÉSEAU CIBLE PROPOSÉ POUR LA ZONE PLATEAU NORD DE CHARLEROI

*Documents préparatoires transmis*



Liaisons urbaines  
Plateau Nord de Charleroi



Date: Mai 2022  
Source: SNCB 2018 - AOT 2021  
Carte réalisée par le SPW - AOT



Liaisons urbaines:

- 1 liaison structurante urbaine structurante:
  - Liaison aéroport
  - 9% de l'ampleur kilométrique
- 6 liaisons urbaines:
  - Dont 3 liaisons aéroport
  - 38% de l'ampleur kilométrique

# 4.2. RÉSEAU CIBLE PROPOSÉ POUR LA ZONE PLATEAU NORD DE CHARLEROI

*Documents préparatoires transmis*

Liaisons intercommunales secondaires:

- 6 liaisons secondaires
  - 15% de l'ampleur kilométrique

Liaisons secondaires  
Plateau Nord de Charleroi



0 5 km

Date: Mai 2022  
Source: SNCB 2018 - AOT 2021  
Carte réalisée par le SPW - AOT



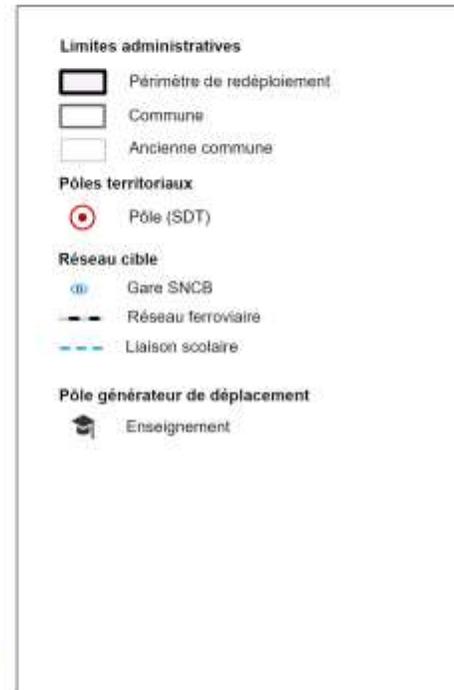
# 4.2. RÉSEAU CIBLE PROPOSÉ POUR LA ZONE PLATEAU NORD DE CHARLEROI

*Documents préparatoires transmis*

Liaisons scolaires:

- 9 liaisons scolaires
  - 1% de l'ampleur kilométrique
- Vers Fleurus: 2 liaisons
- Vers Gosselies: 1 liaison
- Vers Nivelles: 1 liaison
- Vers Pont-à-Celles: 2 liaisons
- Vers Rêves: 4 liaisons

Liaisons scolaires  
Plateau Nord de Charleroi

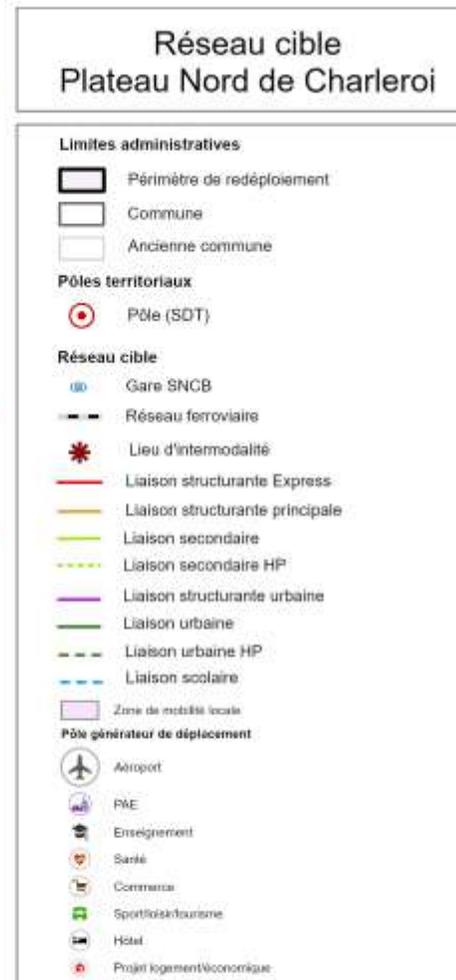
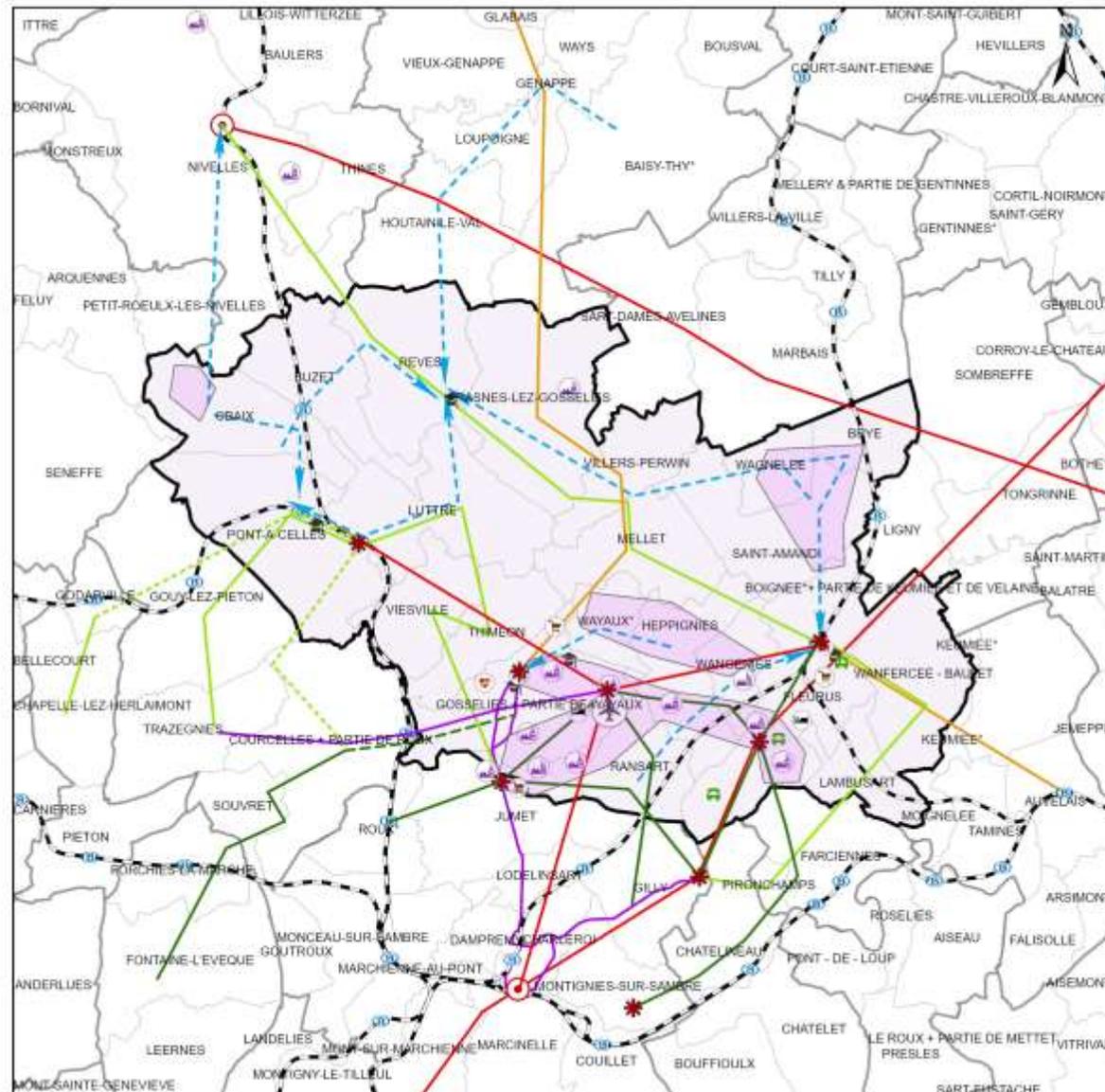


Date: Mai 2022  
Source: SNCB 2018 - AOT 2021  
Carte réalisée par le SPW - AOT



# 4.2. RÉSEAU CIBLE PROPOSÉ POUR LA ZONE PLATEAU NORD DE CHARLEROI

*Documents préparatoires transmis*



0 5 km

Date: Mai 2022  
Source: SNCB 2018 - AOT 2021  
Carte réalisée par le SPW - AOT

Zones de mobilité locale:

- = Tout service de mobilité d'intérêt local
  - Accessible à tous, sans discrimination
  - En rabattement vers les réseaux structurants
  - Complémentaire aux réseaux de transport public régulier
    - Dans les zones non-desservies
      - **Rosseignies**
      - **Brye, Wagnelée et Saint-Amand**
      - **Wangenies, Heppignies et Wayaux**
      - **PAE du Plateau Nord de Charleroi**
    - Dans les places horaires non-desservies

## 4.2. RÉSEAU CIBLE PROPOSÉ POUR LA ZONE PLATEAU NORD DE CHARLEROI

*Documents préparatoires transmis*

**Avantages mobilité de ce réseau cible :**

- **Accessibilité accrue aux pôles générateurs de déplacement**
  - Desserte de l'aéroport et aux PAE
  - Multiplicité des points de connexion depuis les réseaux structurants intercommunaux et urbains
- Adaptation à l'évolution de la **demande de mobilité**
- **Meilleure appropriation du réseau** via sa clarification (en termes d'itinéraires et d'horaires)
- Des **correspondances explicites** organisées entre bus et trains, afin de favoriser l'intermodalité
- **Fréquences attractives et proportionnées**
- **Offre attractive le weekend**
- **Amplitude horaire importante**
- **Desserte** en services réguliers **de tous les points d'intérêts identifiés** en ateliers
- Mise en œuvre de **solutions de mobilité locale flexibles**

## 4.2. PROPOSITION D'AVIS DE L'ORGANE

L'Organe émet un avis favorable au niveau tactique sur le réseau cible proposé par l'AOT (détaillé dans les fiches par liaison en annexe) suite aux ateliers de co-construction menés depuis janvier 2022.

Il recommande à l'AOT d'officialiser sur cette base le Plan Régional de Transport Public de la zone du Plateau Nord de Charleroi (qui comprend une partie de la commune de Charleroi et les communes de Fleurus et Les Bons Villers et Pont-à-Celles) afin de permettre à l'OTW de mener la phase suivante d'études opérationnelles fines des évolutions à apporter aux lignes TEC desservant actuellement la zone et à créer. Il prend acte de la mise en œuvre de la démarche d'information publique et de participation citoyenne souhaitée par le Ministre Henry, en coordination avec les communes concernées, sur base des scénarios opérationnels que le TEC aura étudiés.

L'objectif est de présenter le scénario préférentiel d'évolution du réseau TEC sur la zone (évolution, création, suppression de lignes, modification de niveaux de service ou d'itinéraires et d'arrêts desservis, impacts sur les usagers actuels et potentiels, besoins d'intermodalité et de solutions de mobilité locale complémentaires, ...) et la planification de la mise en œuvre des modifications de l'offre lors d'une session de l'OCBM de Charleroi en 2023, avant validation régionale du scénario final de redéploiement qui serait mise en œuvre par l'OTW sur la zone d'ici 2024, avec en priorité la création des lignes de connexion de l'aéroport avec Fleurus et Luttre.

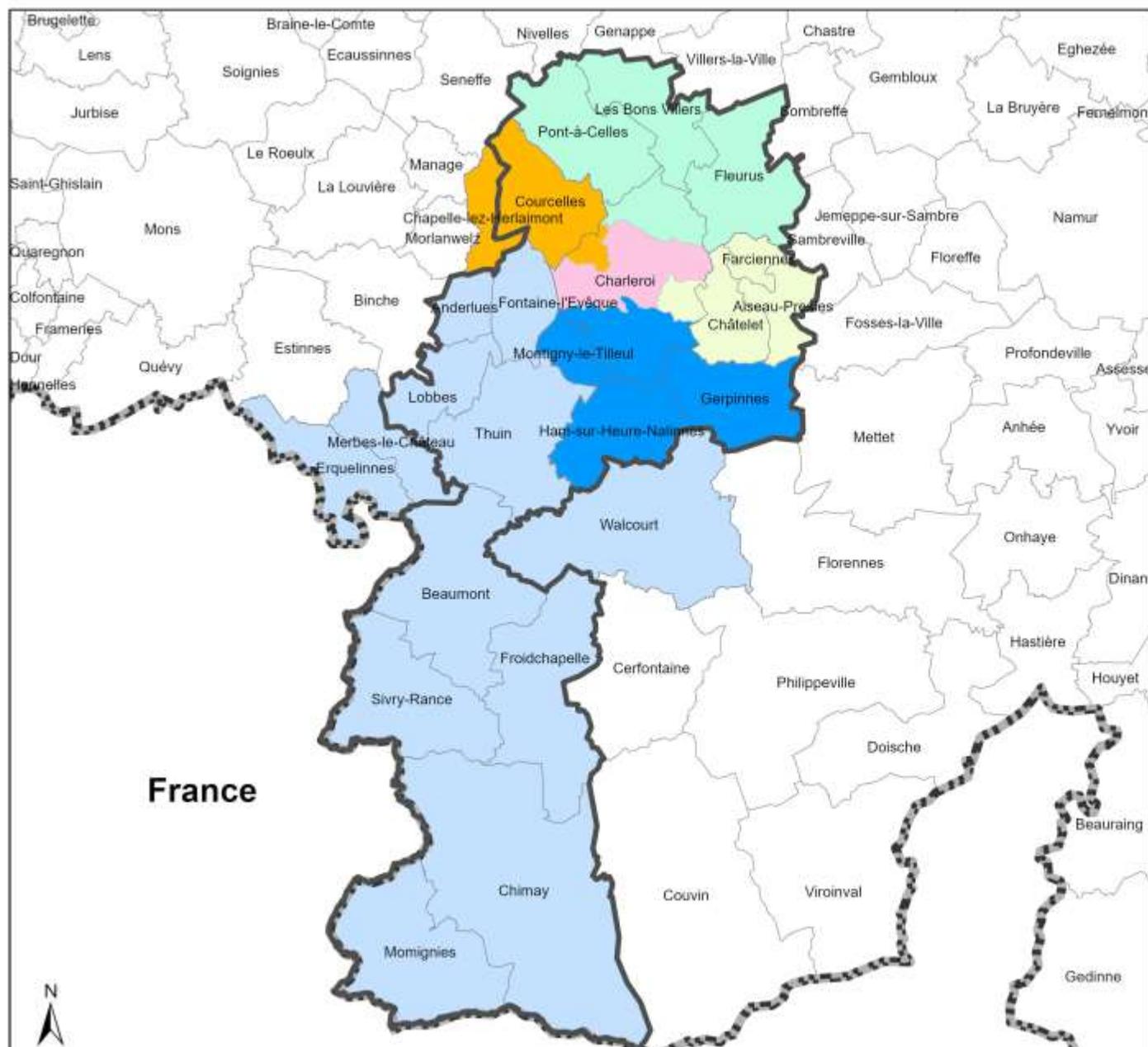
## 4.3. Zone de Charleroi –Est : Diagnostic et lancement de l'étude de redéploiement

AOT

*Point pour avis de l'Organe  
Document préparatoire transmis*

# 4.3. ZONE CHARLEROI-EST

## PREMIERS ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC



Zones de redéploiement concernées par le bassin de mobilité de Charleroi

Pays  
 Commune  
 Bassin de mobilité de Charleroi

**Zone de redéploiement**

- Centre Charleroi
- Charleroi Est (autour du M5)
- Charleroi Plateau Nord
- Charleroi zone Nord-Ouest
- Chimay - Beaumont - Thuin - Erquennes
- Zone autour du BHNS N5 N53



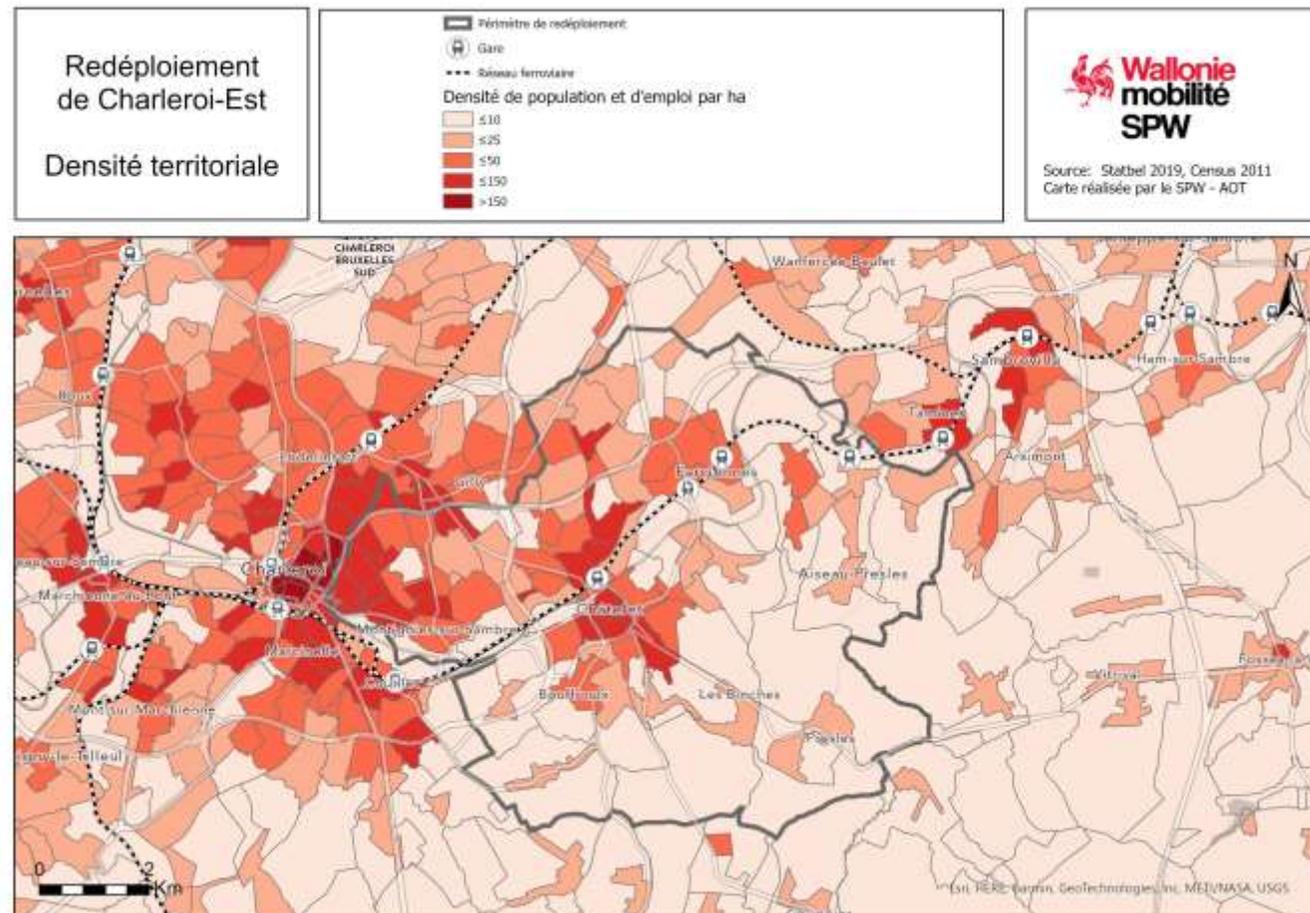
Date: Juin 2022  
 Source: SPW - Autorité Organisatrice du Transport



# 4.3. ZONE CHARLEROI-EST

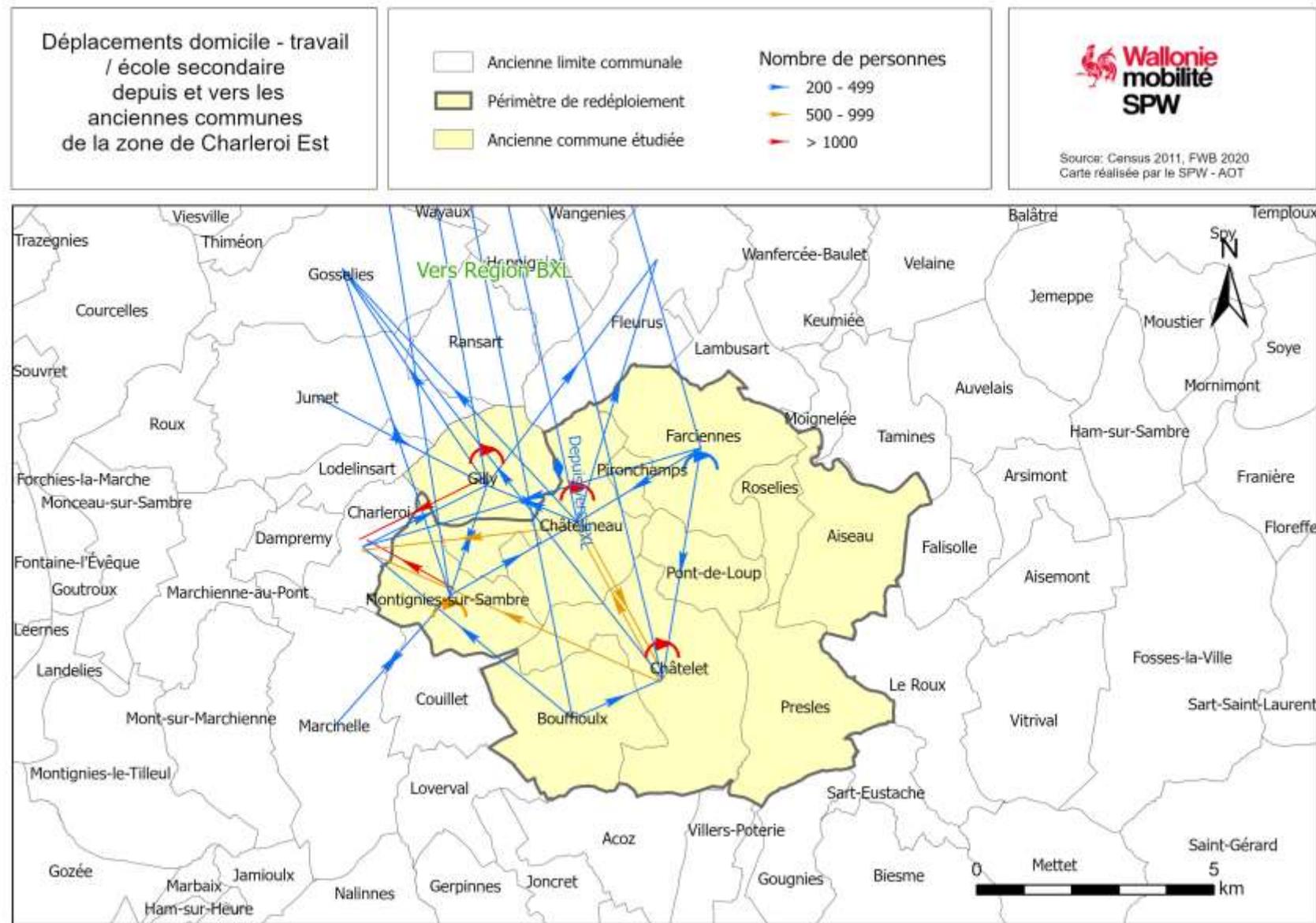
## PREMIERS ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

	Zone de redéploiement	Wallonie	Rapport situation actuelle de la zone de redéploiement /situation actuelle Wallonie
<b>Emplois</b>			
Nombre d'emplois	17014	1 145 273	1,48 %
Densité d'emploi (Emplois/km <sup>2</sup> )	258	68	
<b>Population</b>			
Nombre d'habitants	76 722	3 645 243	2,10%
Densité population (Hab./km <sup>2</sup> )	1469	216	
<b>Offre de bus actuelle</b>			
Km/an	2 330 000	91 604 883	2,54%



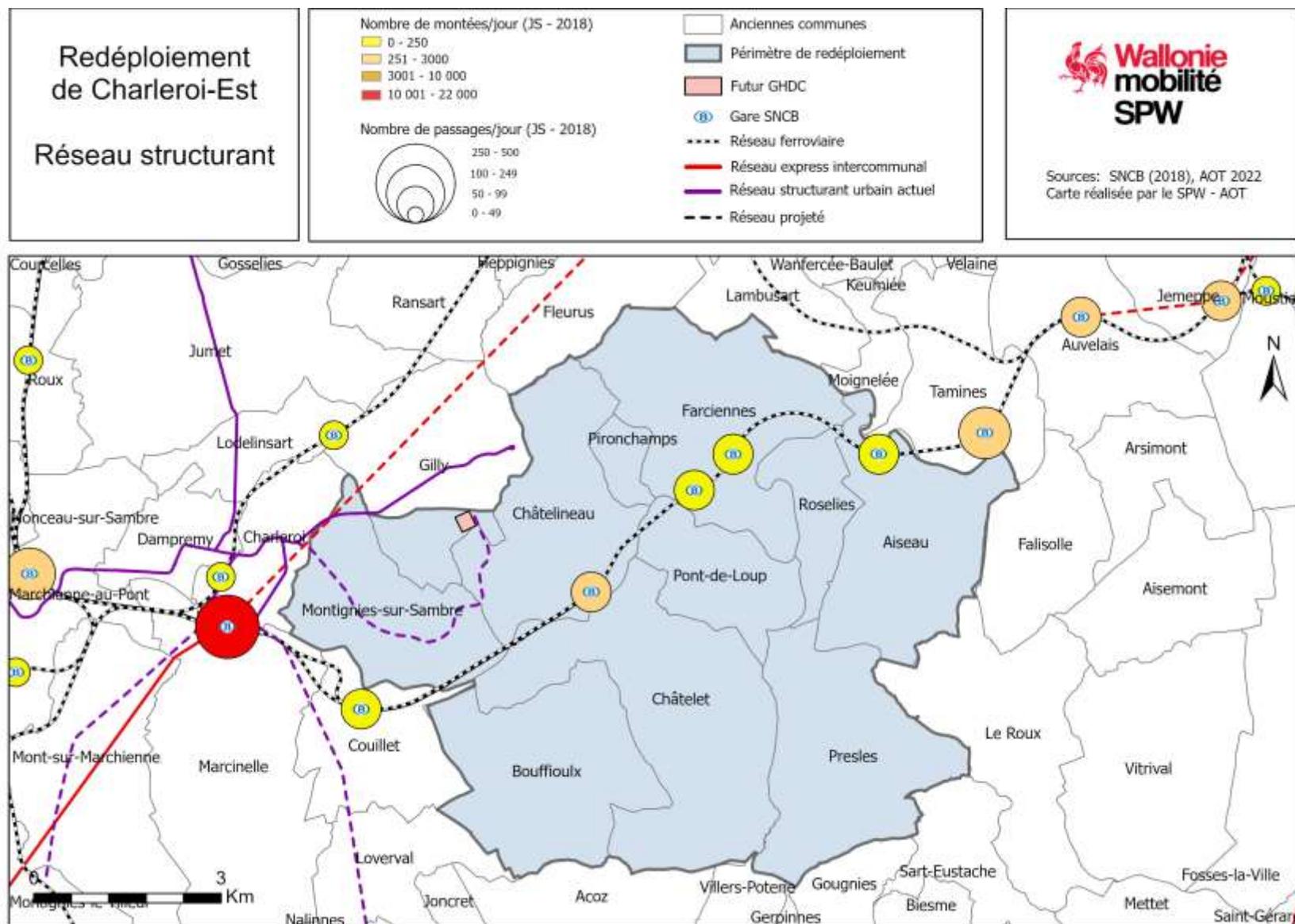
# 4.3. ZONE CHARLEROI-EST

## PREMIERS ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC



# 4.3. ZONE CHARLEROI-EST

## PREMIERS ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC



## 4.3. ZONE CHARLEROI-EST – PLANNING

### Etude tactique (AOT)

Partage d'un 1er diagnostic mobilité sur la zone en OCBM (AOT) ► **Avis OCBM printemps 2022**

*Invitation aux Collèges communaux concernés d'identifier les enjeux de leur territoire pour le 1<sup>er</sup> atelier*

Ateliers techniques d'affinage du diagnostic mobilité et de co-construction du réseau-cible (AOT) avec SPW M&I (Planification), OTW, SNCB, Communes, Province, UWE, interco, rep. usagers, ...

Atelier de convergence avec les élus de la zone et OTW (AOT)

Présentation du réseau cible de la zone en OCBM (liaisons, niveaux de service, volume d'offre) par l'AOT ► **Avis OCBM Automne 2022**

Edition par la Région du **Plan Régional de Transport public de la zone (AOT)**

*Invitation aux Conseils communaux concernés de transmettre leurs points d'attention en vue des études opérationnelles*

Analyse de scénario(s) opérationnel(s) d'évolution de l'offre TEC sur la zone (OTW)

*(itinéraire, arrêts et temps de parcours des lignes, commercialisation, correspondance, besoin d'infrastructures, zones non-desservies, ...)*

Démarche d'information publique et de participation citoyenne (facilitateur régional)

Proposition du **scénario préférentiel** de la zone à l'AOT, amendant le cas échéant le PRTP (OTW)

Proposition en OCBM du **scénario préférentiel** de la zone et de sa planification de mise en œuvre (OTW) ► **Avis OCBM**

*Invitation aux Conseils communaux concernés d'en débattre au préalable sur base du rapport du facilitateur, du PRTP amendé et du scénario préférentiel TEC*

Validation par la Région du scénario final à mettre en œuvre (AOT)

*Mise à jour des fiches tactiques par liaison, évolution de la compensation régionale globale sur la zone*

Etude fine de mise en œuvre opérationnelle par l'OTW (graphicage, habillage, ...) (OTW)

**Approbation/avis sur les modifications opérationnelles de l'offre** transmises par l'OTW à la Région, sur base du PRTP amendé (AOT)

Mise en service des créations/modifications d'offre (régie/sous-traitées) + communication commerciale (OTW)

Evaluations (AOT) ► **Avis OCBM**

### Exploitation de l'offre

## 4.3. PROPOSITION D'AVIS DE L'ORGANE

**L'Organe prend connaissance du périmètre d'étude et du diagnostic mobilité présenté par l'Autorité Organisatrice du Transport pour la zone de redéploiement ciblé de la Zone Charleroi-Est et le partage.**

**L'Organe recommande à l'AOT, l'OTW et les communes concernées (Charleroi, Châtelet, Farciennes et Aiseau-Presles) de s'engager dans le processus de redéploiement de l'offre sur le périmètre d'étude de la zone de Charleroi-Est, et de présenter pour avis le réseau cible de la zone (ambitions tactiques) lors de la session d'automne 2022 afin de permettre à l'OTW, sur base du Plan Régional de Transport Public qui sera émis sur cette base, de piloter la phase d'études opérationnelles d'évolution de son réseau sur la zone**

# 4.4. Zone Philippeville-Couvin : Elargissement du périmètre à la connexion de la zone touristique des Lacs et état d'avancement de l'étude tactique

AOT

*Point pour avis de l'Organe  
Document préparatoire transmis*

## 4.4. ZONE PHILIPPEVILLE-COUVIN: ETAT D'AVANCEMENT DE L'ÉTUDE TACTIQUE ET INFORMATION DES ÉTAPES SUIVANTES

### Ambitions régionales

Objectif FAST / SRM :

**RAPPEL**

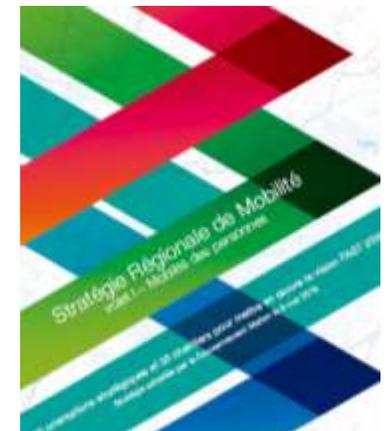
- Croissance de la part modale des modes alternatifs à la voiture individuelle
  - Hiérarchisation de l'offre et intermodalité
  - Développement offre structurante et urbaine

Ambitions régionales :

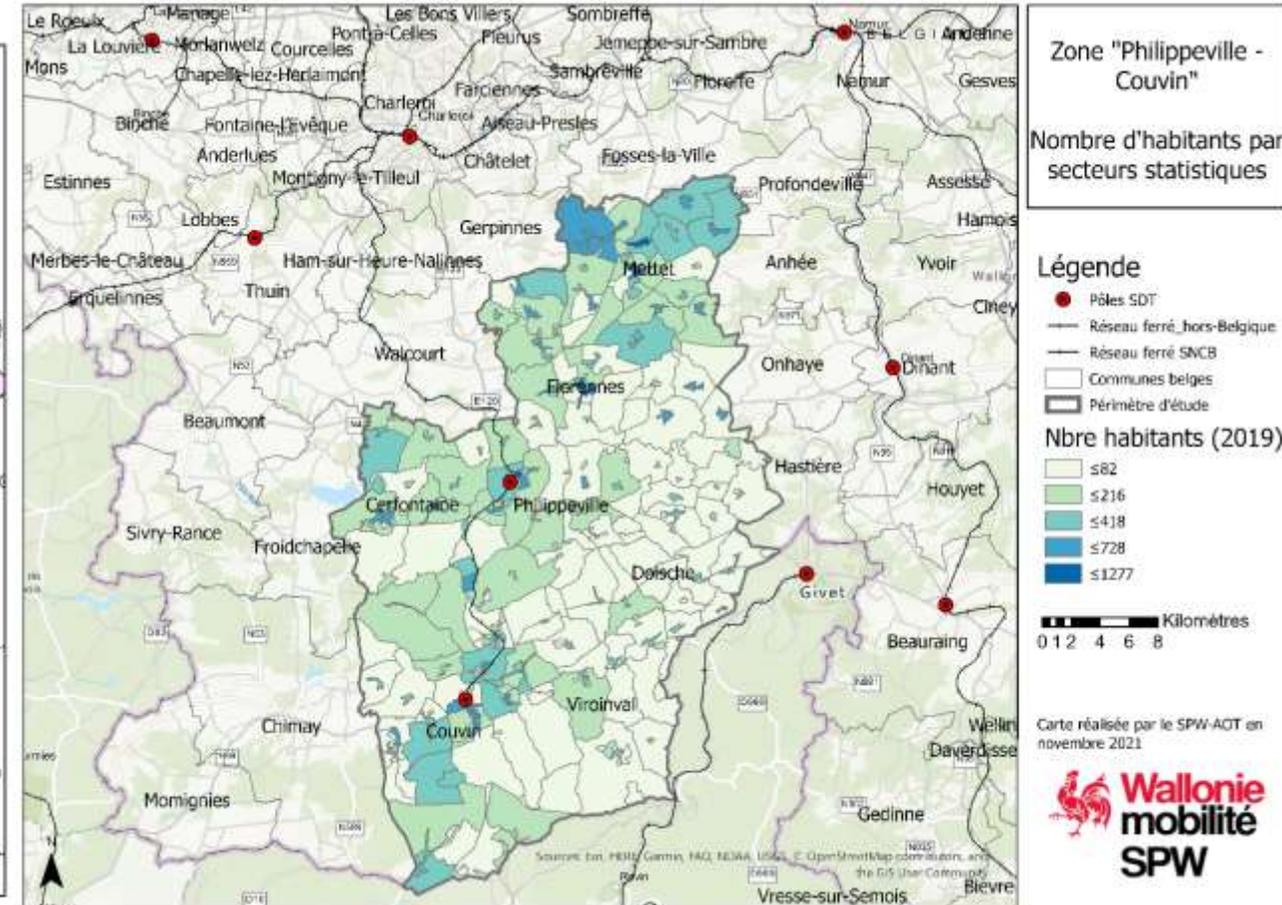
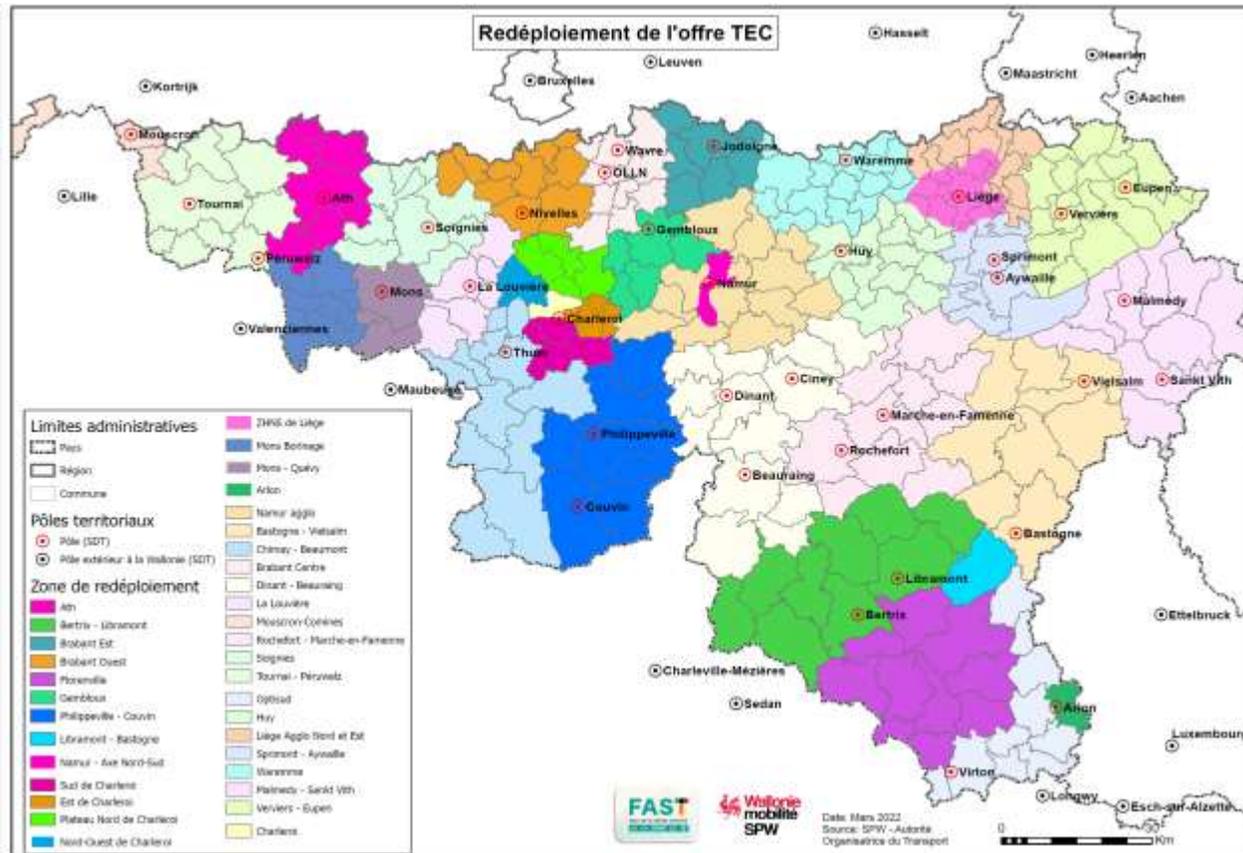
- 50% d'offre km en charge totale redéployée d'ici 2023

### Un redéploiement de l'offre ?

- Amélioration de l'offre de transport en commun en regard des besoins de mobilité (tous modes tous motifs)
- Ambition : amélioration de la fréquentation et la charge moyenne du réseau TEC
- Offre kilométrique TEC constante (en plus des investissements importants de la Région dans le réseau structurant express)



# 4.4. REDÉPLOIEMENT ZONE PHILIPPEVILLE-COUVIN : DIAGNOSTIC (TERRITOIRE ET POPULATION)



## 4.4. ZONE PHILIPPEVILLE-COUVIN : ETAT D'AVANCEMENT DE L'ÉTUDE TACTIQUE ET INFORMATION DES ÉTAPES SUIVANTES

### Etat des lieux :

- Novembre 2021 : partage du diagnostic en OCBM
- Janvier 2022 : atelier technique avec les communes et parties prenantes concernées pour approfondir le diagnostic et réaliser une esquisse de réseau cible
- Mars 2022 : 2<sup>e</sup> atelier technique
  - Suite au dernier atelier, décision de prolonger l'étude de redéploiement

## 4.4. ZONE PHILIPPEVILLE-COUVIN : ETAT D'AVANCEMENT DE L'ÉTUDE TACTIQUE ET INFORMATION DES ÉTAPES SUIVANTES

### Étapes suivantes :

- Approfondissement du réseau cible
  - en intégrant les données relatives à la fréquentation touristiques des Lacs de l'Eau d'Heure
  - en prenant contact avec AOT françaises pour les liaisons transfrontalières
- Atelier(s) avec les communes de la zone courant du 2e semestre 2022, une fois esquisse robuste de réseau cible
- Nouvel objectif : présentation du réseau cible à l'OCBM Namur d'automne 2022

# 4.4. ZONE PHILIPPEVILLE-COUVIN : ETAT D'AVANCEMENT DE L'ÉTUDE TACTIQUE ET INFORMATION DES ÉTAPES SUIVANTES

## Etude tactique (AOT)

- Partage d'un 1er diagnostic mobilité sur la zone en OCBM (AOT) ► **Avis OCBM**  
*Invitation aux Collèges communaux concernés d'identifier les enjeux de leur territoire pour le 1<sup>er</sup> atelier*
- Ateliers techniques d'affinage du diagnostic mobilité et de co-construction du réseau-cible (AOT) *avec SPW M&I (Planification), OTW, SNCB, Communes, Province, UWE, interco, rep. usagers, ...*
- Atelier de convergence avec les élus de la zone et OTW (AOT)

- Présentation du réseau cible de la zone en OCBM (liaisons, niveaux de service, volume d'offre) par l'AOT ► **Avis OCBM**
- Edition par la Région du **Plan Régional de Transport public de la zone (AOT)**

- Invitation aux Conseils communaux concernés de transmettre leurs points d'attention en vue des études opérationnelles*
- Analyse de scénario(s) opérationnel(s) d'évolution de l'offre TEC sur la zone (OTW)  
*(itinéraire, arrêts et temps de parcours des lignes, commercialisation, correspondance, besoin d'infrastructures, zones non-desservies, ...)*

## Etudes opérationnelles (OTW)

- Démarche d'information publique et de participation citoyenne (facilitateur régional)
- Proposition du **scénario préférentiel** de la zone à l'AOT, amendant le cas échéant le PRTP (OTW)
- Proposition en OCBM du **scénario préférentiel** de la zone et de sa planification de mise en œuvre (OTW) ► **Avis OCBM**  
*Invitation aux Conseils communaux concernés d'en débattre au préalable sur base du rapport du facilitateur, du PRTP amendé et du scénario préférentiel TEC*

- Validation par la Région du scénario final à mettre en œuvre (AOT)  
*Mise à jour des fiches tactiques par liaison, évolution de la compensation régionale globale sur la zone*

## Exploitation de l'offre

- Etude fine de mise en œuvre opérationnelle par l'OTW (graphicage, habillage, ...) (OTW)
- Approbation/avis sur les modifications opérationnelles de l'offre** transmises par l'OTW à la Région, sur base du PRTP amendé (AOT)
- Mise en service des créations/modifications d'offre (régie/sous-traitées) + communication commerciale (OTW)
- Evaluations (AOT) ► **Avis OCBM**

## 4.4. PROPOSITION D'AVIS DE L'ORGANE

**Considérant les enjeux touristiques et économiques de la connexion des Lacs de l'Eau d'Heure, l'Organe recommande d'intégrer au périmètre de la zone de redéploiement « Philippeville – Couvin » en cours l'étude de l'accessibilité aux Lacs par l'Est.**

**L'Organe prend acte du report à l'automne 2022 de la présentation de la proposition de Plan Régional de Transport Public pour la zone « Philippeville-Couvin », intégrant alors les ambitions de connexion des Lacs.**

# 5. MISES EN ŒUVRE DU PLAN TRANSPORT DÉTAILLÉ TEC 2021-2022

# 5.1. Mise en œuvre de l'évolution de l'offre vers l'aéroport

OTW

*Point pour information*

## 5.1. Mise en œuvre de l'évolution de l'offre vers l'aéroport

→ Réflexion sur le timing de l'opérationnalisation de la desserte des PAE par les navettes BSCA avec Fleurus et Charleroi (//contrôle du stationnement).

**09/06/2022** - étude tactique réalisée par l'AOT pour le Plateau Nord + navettes BSCA

**Décembre 2022** – 1ere phase de mise en œuvre opérationnelle navette BSCA / Fleurus gare et BSCA / Luttre gare (Frq 1 nav/heure; 6h-22h; 365j/an)

**Courant 2023** - études opérationnelles de mises en œuvre des ambitions régionales par le TEC  
+ démarche d'information publique et de participation citoyenne

**Juillet 2023** – 2eme phase de mise en œuvre opérationnelle navettes BSCA / Fleurus gare et BSCA / Luttre gare (Frq 2 nav/heure; 4h30-23h30; 365j/an) + Ligne A au 20min; 4h30-23h30; 365j/an

## 5.2. Reconduction de la desserte estivale du Centre de délasserement de Marcinelle

OTW

*Point pour information*



## 5.2. Reconduction de la desserte estivale du Centre de délassément de Marcinelle

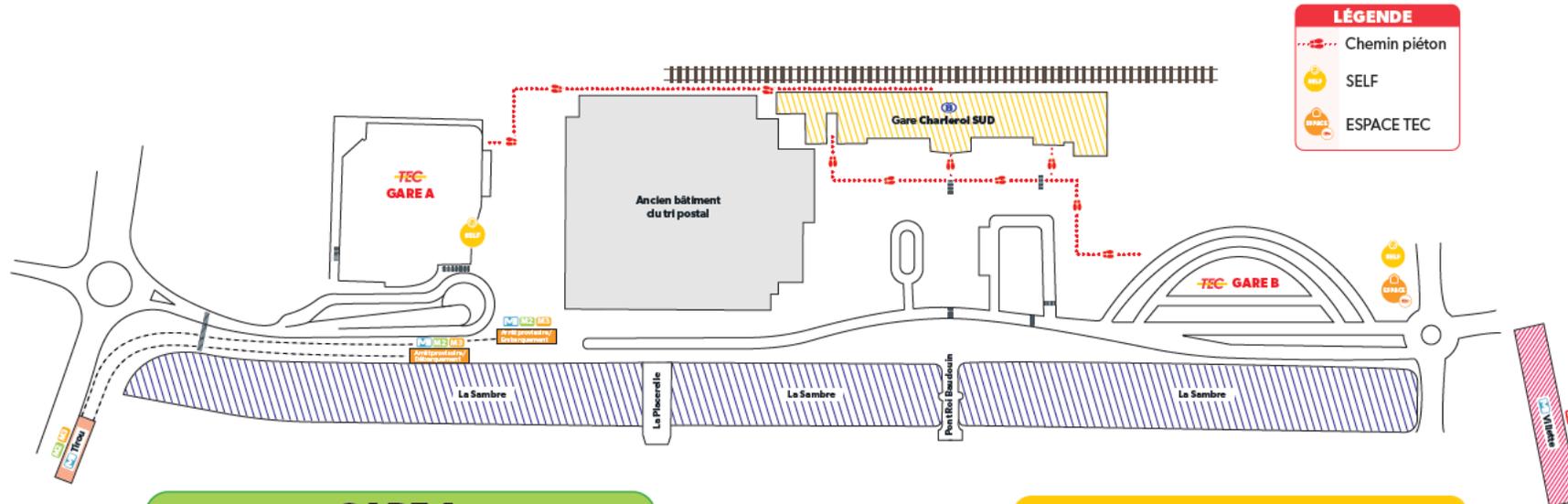
Du 1<sup>er</sup> Juillet 2022 au 31 Aout 2022

## 5.3. Rétablissement de la desserte MLC en gare de Charleroi-Sud

OTW

*Point pour information*

## 5.3 Rétablissement de la desserte MLC en gare de Charleroi-Sud



GARE A		
Quai	Ligne	Destination
A1	1-3-18	Tirou
A2	25-35-138b	
A3	451-Cerisier	
A4	18-19-20	Couillet
A5	1-3-13-14-52-Bruyère	

GARE B		
Quai	Ligne	Destination
B1	A	
B2	21-70-170-M3ab	
B3	71-173- M1ab	
B4	43-83-68-ABBA	Marchienne
B5	Spéciaux	
B6	109a-E109-City	
B7	Spéciaux	
B8	85-86-M4ab	
B9	43-83-71-ABBA	Beaux-Arts
B10	Spéciaux	

Rétablissement boucle métro → fin 2022 – Début 2023.

Estimation ouverture nouvelle gare bus « Gare Centrale » → Juin 2023

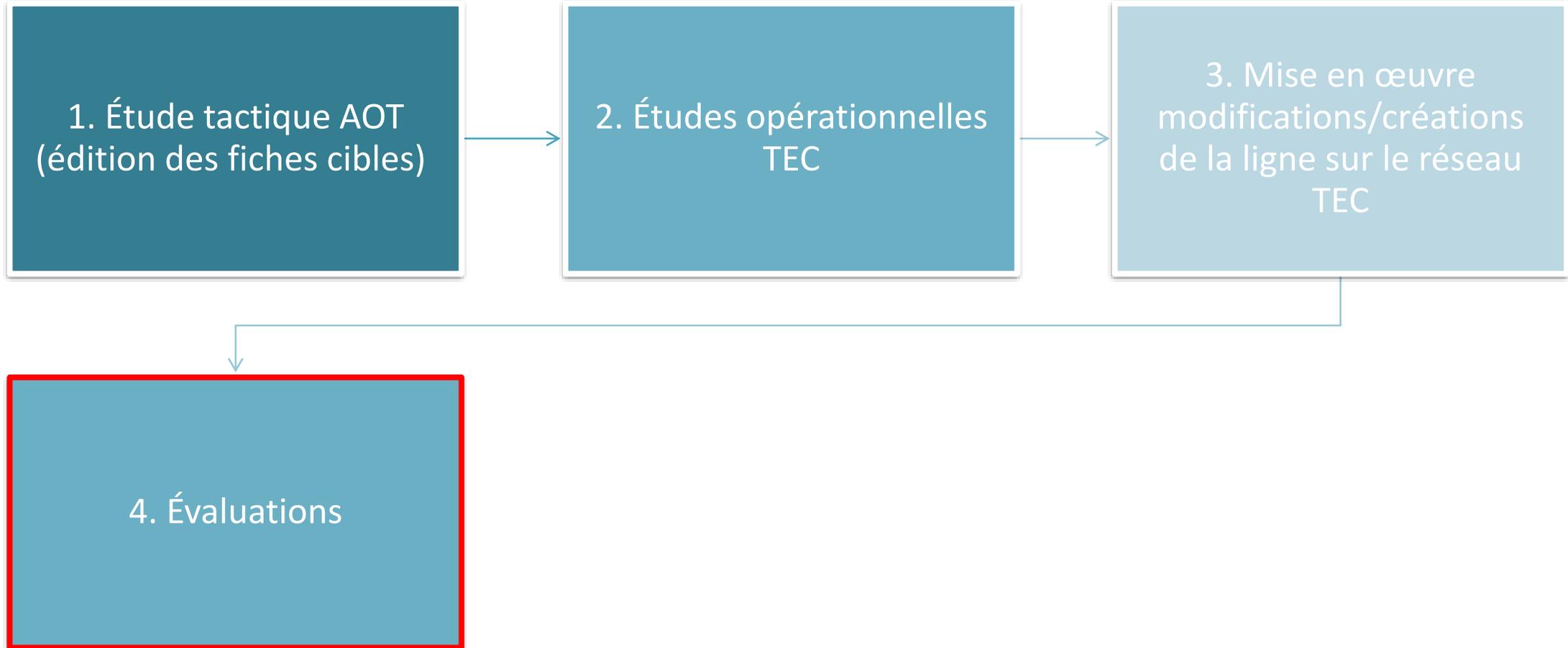
# 6. PROCESSUS D'ÉVALUATION DE L'OFFRE DÉPLOYÉE : MÉTHODOLOGIE ET PLANNING

AOT

*Point pour avis de l'Organe*

*Document préparatoire transmis*

# PROCESSUS DE REDÉPLOIEMENT DE L'OFFRE (ART.19 DU CSP)



# PROCESSUS DE REDÉPLOIEMENT D'OFFRE : ARTICLE 19 DU CSP

## Etude tactique (AOT)

- Partage d'un 1er diagnostic mobilité sur la zone en OCBM (AOT) ► **Avis OCBM**  
*Invitation aux Collèges communaux concernés d'identifier les enjeux de leur territoire pour le 1<sup>er</sup> atelier*
- Ateliers techniques d'affinage du diagnostic mobilité et de co-construction du réseau-cible (AOT) *avec SPW M&I (Planification), OTW, SNCB, Communes, Province, UWE, interco, rep. usagers, ...*
- Atelier de convergence avec les élus de la zone et OTW (AOT)

- Présentation du réseau cible de la zone en OCBM (liaisons, niveaux de service, volume d'offre) par l'AOT ► **Avis OCBM**
- Edition par la Région du **Plan Régional de Transport public de la zone (AOT)**

- Invitation aux Conseils communaux concernés de transmettre leurs points d'attention en vue des études opérationnelles*
- Analyse de scénario(s) opérationnel(s) d'évolution de l'offre TEC sur la zone (OTW)  
*(itinéraire, arrêts et temps de parcours des lignes, commercialisation, correspondance, besoin d'infrastructures, zones non-desservies, ...)*

## Etudes opérationnelles (OTW)

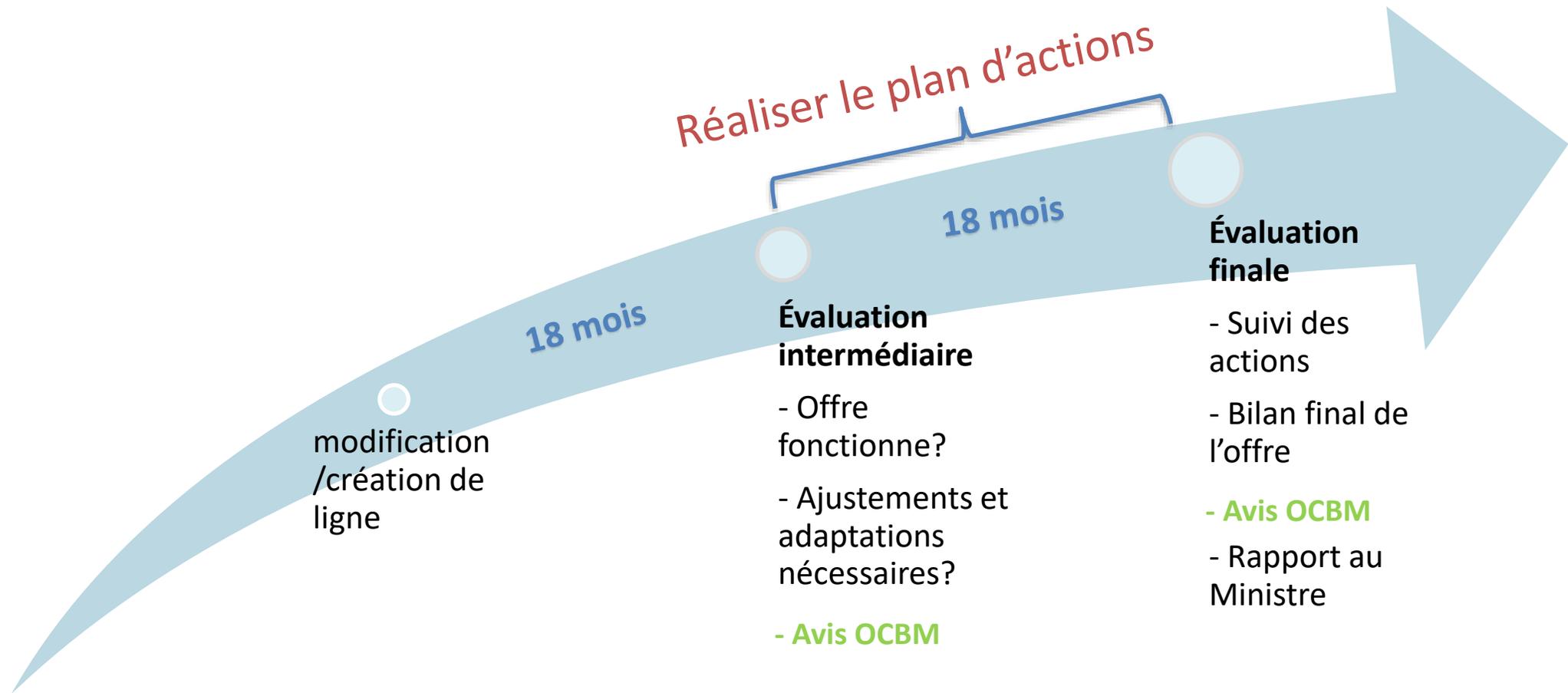
- Démarche d'information publique et de participation citoyenne (facilitateur régional)
- Proposition du **scénario préférentiel** de la zone à l'AOT, amendant le cas échéant le PRTP (OTW)
- Proposition en OCBM du **scénario préférentiel** de la zone et de sa planification de mise en œuvre (OTW) ► **Avis OCBM**  
*Invitation aux Conseils communaux concernés d'en débattre au préalable sur base du rapport du facilitateur, du PRTP amendé et du scénario préférentiel TEC*

- Validation par la Région du scénario final à mettre en œuvre (AOT)  
*Mise à jour des fiches tactiques par liaison, évolution de la compensation régionale globale sur la zone*

## Exploitation de l'offre

- Etude fine de mise en œuvre opérationnelle par l'OTW (graphicage, habillage, ...) (OTW)
- Approbation/avis sur les modifications opérationnelles de l'offre** transmises par l'OTW à la Région, sur base du PRTP amendé (AOT)
- Mise en service des créations/modifications d'offre (régie/sous-traitées) + communication commerciale (OTW)
- Evaluations (AOT) ► **Avis OCBM**

# ÉVALUATION D'UNE LIGNE MODIFIÉE OU CRÉÉE



# RÔLE DES PARTIES PRENANTES

## Piloter l'évaluation



AOT

## Participer et alimenter les ateliers d'évaluation



AOT, OTW, communes, représentants des usagers, SPW routes, autres...

## Réaliser le plan d'action



OTW, Communes, SPW Routes

Exemples de données, indicateurs ou outils :

- données de fréquentation (OTW)
- Rapport des inspecteurs (AOT)
- Rapport des représentants des usagers
- Enquête clientèle (OTW)
- Analyse de la fonctionnalité des correspondances (OTW, SNCB, Communes, POI)

Monitoring des actions par AOT



# PLANIFICATION CONCERTÉE AVEC LE TEC DES ÉVALUATIONS POUR LES LIGNES MODIFIÉES/CRÉÉES AU SEIN DU BASSIN DE CHARLEROI

Numéro ligne	Nom de la ligne	Planification de l'évaluation intermédiaire	Planification de l'évaluation finale
21	Charleroi Sud - Marcinelle	Automne 2022	/
E110	Beaumont - Mons	Automne 2022	Printemps 2024
129	Chimay-Mons		
E109	Chimay-Charleroi	Automne 2022	Printemps 2024
A	Charleroi Sud-Aéroport de Charleroi	Automne 2024	Printemps 2026
E83	Gembloux-Charleroi	Printemps 2024	Automne 2025

▶ Avis OCBM

▶ Avis OCBM

# Planification concertée des évaluations

2022

2023

2024

2025

2026

**Automne 2022**

**Intermédiaire**

E110 Beaumont - Mons  
21 Charleroi Sud – Marcinelle  
129 Chimay-Mons  
E109 Chimay-Charleroi  
109a Chimay-Charleroi

**Printemps 2024**

**Intermédiaire**

E83 Gembloux-Charleroi

**Finale**

E110 Beaumont – Mons  
129 Chimay-Mons  
E109 Chimay-Charleroi  
109a Chimay-Charleroi

**Automne 2024**

**Intermédiaire**

A Charleroi Sud-Aéroport de Charleroi

**Automne 2025**

**Finale**

E83 Gembloux-Charleroi

**Printemps 2026**

**Finale**

A Charleroi Sud-  
Aéroport de Charleroi

# Proposition d'avis de l'Organe

- ➔ **L'Organe prend acte du processus conjoint d'évaluation de l'offre déployée établi par l'AOT et l'OTW. Il confirme l'intérêt d'impliquer des parties prenantes dans l'évaluation et dans la mise en œuvre d'actions améliorant l'offre de transport public, son accessibilité et son attractivité.**
- ➔ **Il émet un avis favorable sur l'identification et la planification des évaluations des lignes créées ou modifiées au sein du bassin de Charleroi ces dernières années.**
- ➔ **Il invite l'AOT à initier la mise en œuvre de ce nouveau processus d'évaluation pour les offres déployées identifiées dans la note qui lui est soumise et invite également toutes les parties prenantes à partager leurs contributions, à participer activement au processus et à la mise en œuvre des actions qui seront identifiées.**

# 7. MOBIPÔLES

# 7.1. Fiches mobipôles introduites au FEDER

*Charleroi Métropole*  
*Point pour information de l'Organe*



FEDER 2021-2027 - PORTEFEUILLE DE PROJETS :

CHARLEROI MÉTROPOLE MULTIMODALE -  
DÉVELOPPEMENT D'UN RÉSEAU STRUCTURANT DE MOBIPÔLES

## Le soutien au développement d'un réseau structuré de Mobipôles – enjeu pour Charleroi Métropole

- ✓ Importance de mieux connecter l'ensemble du territoire et **faciliter l'accès aux pôles de formation et d'emploi** en plein développement autour de la Métropole.
- ✓ **Une démarche** qui s'inscrit à la fois **dans la SRM et dans le Projet de Territoire**
- ✓ **Charleroi Métropole** comme **territoire précurseur** pour le développement de l'intermodalité :
  - Extension des services de Mobilesem/Agence Mobilité à toutes les communes (Call center/coordination TAD)
  - Travail **d'identification des sites potentiels** pour la mise en place d'un Mobipôle réalisé en partenariat avec les communes et le TEC.
- ✓ Des moyens financiers disponibles (PIMACI – FEDER)
- ✓ Intérêt d'une approche coordonnée pour constituer **un réseau structuré**



## En mars 2022, organisation d'un atelier d'information et d'échanges sur le développement des Mobipôles

- ✓ Rappel du cadre général du PIMACI
- ✓ Focus sur le volet intermodalité – les Mobipôles (présentation AOT – Jonathan Fretin)
- ✓ Echanges en sous-groupes sur les projets de Mobipôles et Mobipoints communaux
- ✓ 34 participants : 19 communes représentées (élus et/ou agents) + AOT + CM + Mobilesem + TEC + SPW MI

GT1	GT2
Froidchapelle	Pont-à-Celles
Merbes-le-Château	Courcelles
Ham-sur-Heure-Nalinnes	Sambreville
Erquelinnes	Aiseau-Presles
Walcourt	Fontaine-l'Evêque
Couvin	Charleroi
Beaumont	Gerpennes
Thuin	Fleurus
Chimay	Châtelet
Momignies	
Philippeville	

## FEDER – Coordination d'un portefeuille de projets

« CHARLEROI MÉTROPOLE MULTIMODALE – DÉVELOPPEMENT D'UN RÉSEAU STRUCTURANT DE MOBIPÔLES »

Chef de file : Charleroi Métropole / IGRETEC

Projets du portefeuille - aménagement des mobipôles de :

- ✓ Philippeville et Couvin, sur la ligne ferroviaire L132 Charleroi-Couvin
- ✓ Gozée et Chimay, sur la ligne express TEC E109 Charleroi - Momignies
- ✓ Fleurus, sur la ligne ferroviaire L140 Charleroi - Ottignies
- ✓ Luttre, sur la ligne ferroviaire L124 Charleroi - Bruxelles
- ✓ Farciennes, sur la ligne ferroviaire L130 Charleroi - Namur
- ✓ Charleroi Porte Ouest, sur la ligne M1/M2 du métro léger de Charleroi vers Anderlues



## FEDER – Coordination d'un portefeuille de projets

« CHARLEROI MÉTROPOLE MULTIMODALE - DÉVELOPPEMENT D'UN RÉSEAU STRUCTURANT DE MOBIPÔLES »

### Demandes de co-financement ajustées aux contextes locaux:

- ✓ Aménagements d'espaces propices au transfert modal et qualitatifs
- ✓ Aménagements d'espaces d'attentes confortables et sécurisés
- ✓ Amélioration des infrastructures dédiées au stationnement vélos / voitures (P+R) / bornes de recharges/ mobilité partagée...
- ✓ Rénovation ou construction d'un bâtiment d'accueil du mobipôle et propice au développement de services renforçant l'attractivité du lieu
- ✓ Amélioration de l'accessibilité du mobipôle
- ✓ Une communication coordonnée à l'échelle de Charleroi Métropole

# 7.2. Volet intermodalité du Plan d'Investissement en Mobilité Active Communale et Intermodalité (PIMACI)

AOT

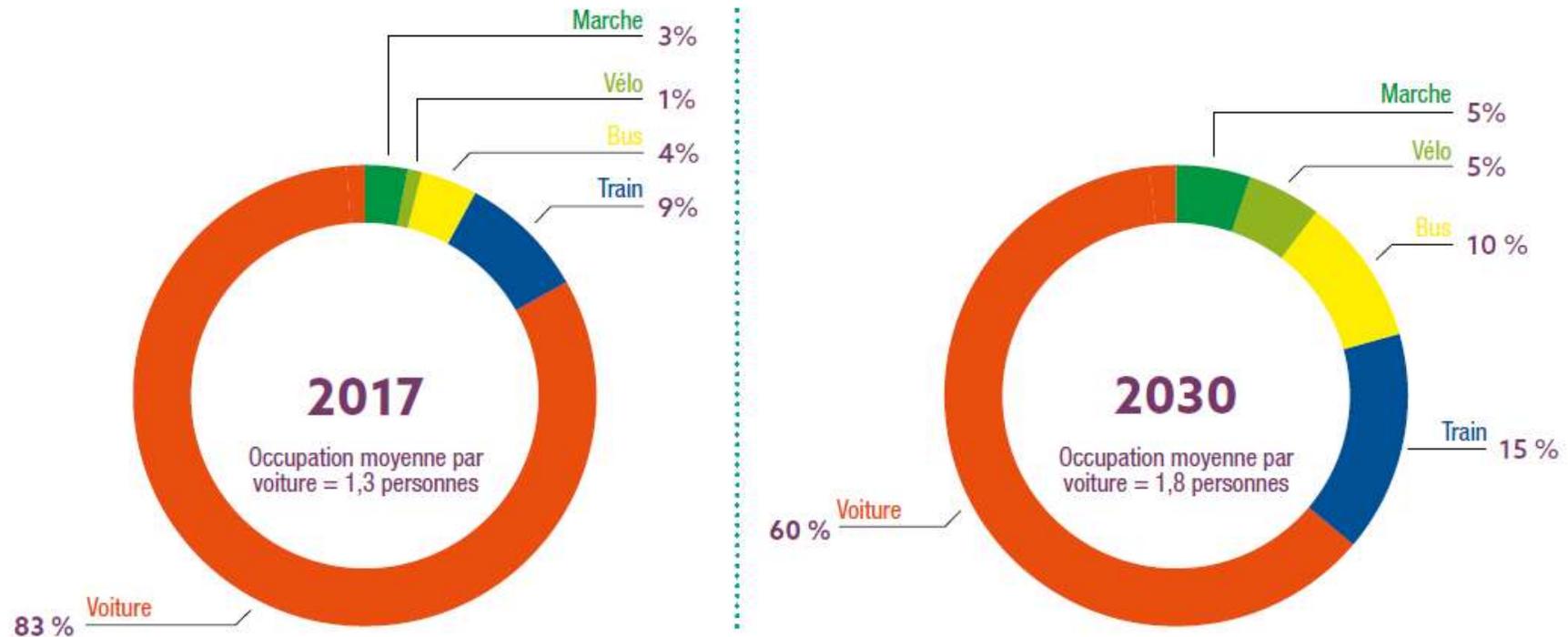
*Point pour information de l'Organe*

# PIMACI – Volet intermodalité

1. Le contexte stratégique
2. Les mobipôles, c'est quoi ?
3. PIMACI : le volet intermodalité et les dépenses éligibles
4. Les critères de remise d'avis sur le volet intermodalité des les projets PIMACI
5. Contact AOT et OTW pour l'intermodalité

# 1. Le contexte stratégique

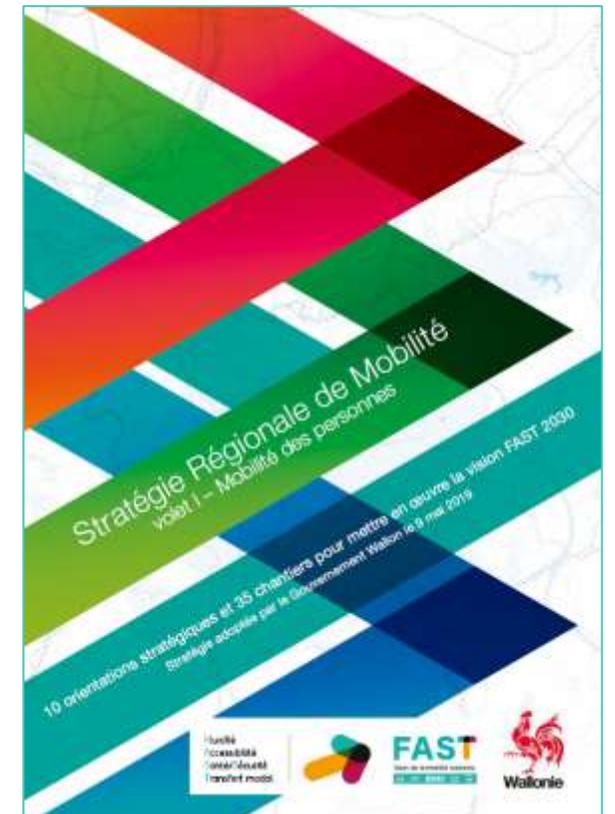
## Les objectifs de transfert modal pour les personnes dans la vision FAST



# 1. Le contexte stratégique

## La SRM pour mettre en œuvre la vision FAST (extraits choisis)

- **3 leviers d'actions:** la gouvernance (pouvoir agir), **les investissements (l'offre)** et l'évolution des comportements (la demande)
- La **connexion des territoires:**
  - Connecter les pôles wallons entre eux et le territoire wallon aux pôles.
  - Connecter les territoires ruraux au réseau intégré
  - Connecter les quartiers des agglomérations urbaines.
- Optimiser la **continuité** de la **chaîne de déplacements:**
  - Développer des points de connexion sur le réseau structurant: les **mobipôles**
  - Développer des points de connexion dans les agglomération urbaines: les **mobipoints**
- **Doubler l'offre** de solution de mobilité



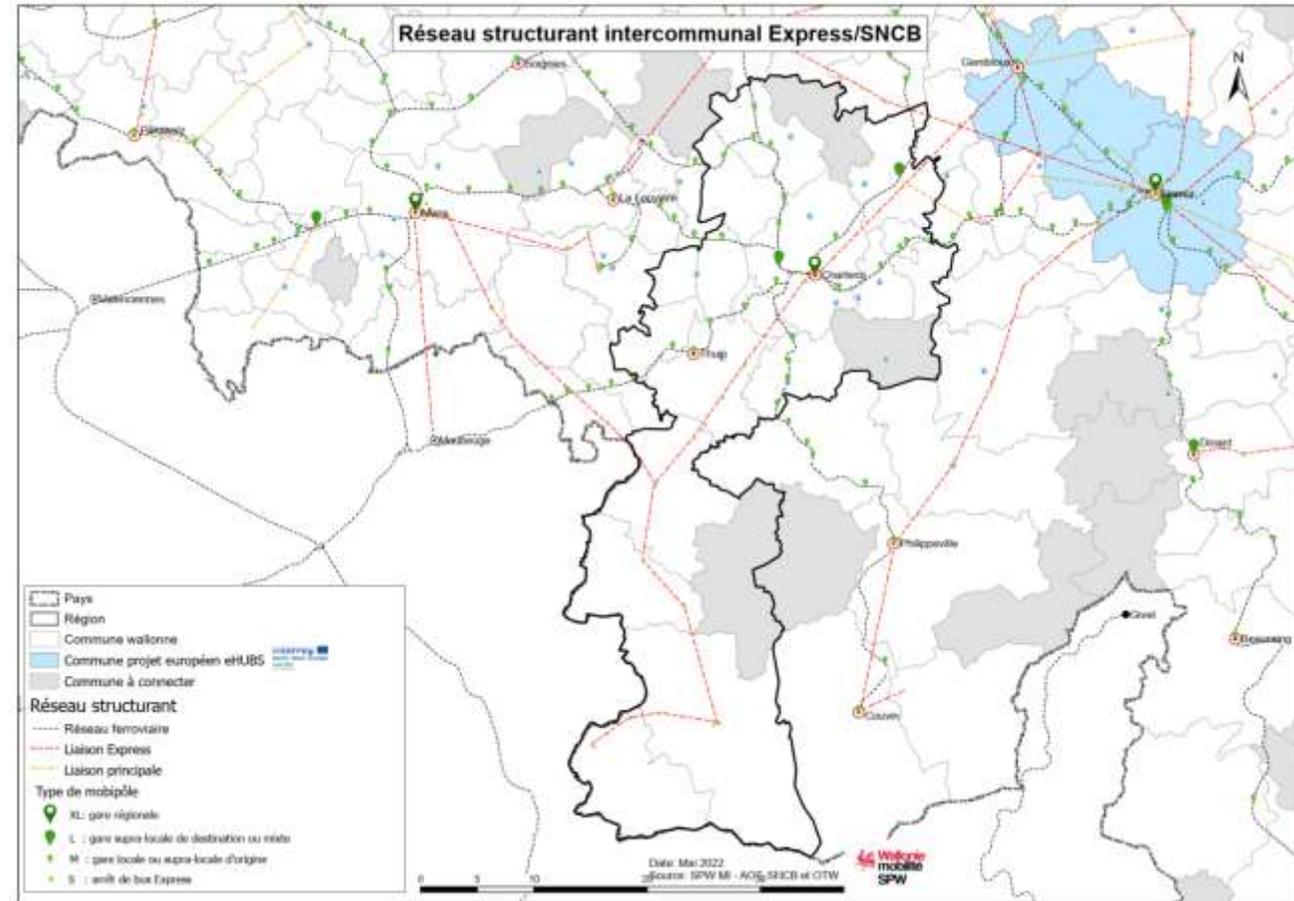
## 2. Les mobipôles, c'est quoi ?

- ✓ Les mobipôles
- ✓ Les mobipoints
- ✓ Les eHubs
- ✓ La typologie et les fonctionnalités



# Les Mobipôles

- points de connexion sur le **réseau structurant de transport public**.
- des « hubs » où **convergent** différentes **offres de services** et **infrastructures de mobilité**
- offre et l'infrastructure variables et dimensionnées selon le **contexte local**.



# Les Mobipoints



- points de connexion dans un contexte **urbain** où la non-possession d'un véhicule est plus réaliste.
- contribuer à la **transition** vers les **déplacements doux** et les véhicules partagés.
- l'équivalent du **mobipôle** à l'échelle de l'agglomération **urbaine**.

# Les eHubs

- Les eHubs sont des **mobipôles** ou des **mobipoints**
- offre de service de **mobilité partagée électrique**
- Les eHubs sont actuellement déployés dans le cadre d'un projet financé par l'**Europe** que la Wallonie a rejoint en 2021 en vue de tester le concept pour **réplication**.



**mpact** 

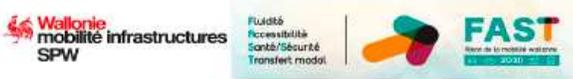
# Les mobipôles et les fonctionnalités cibles préconisées

- Les types de mobipôles:
  1. XL: Gare régionale (+ de 8.000 montées/jour de semaine) ;
  2. L: Gare supra-locale (entre 500 et 8.000 montées/jour de semaine) de destination ou mixte (destination et origine) ;
  3. M: Gare supra-locale (entre 500 et 8.000 montées/jour de semaine) d'origine, gares locales ou gares de bus (hors gare train) ;
  4. S: Arrêt de bus sur ligne structurante (Express, Tram, BHNS, ...)
  5. XS: Point non urbain de multimodalité, sans transport public structurant (exemple : parking de covoiturage)
  6. XS (mobipoint): Point urbain de multimodalité (« mobipoint »), sans transport public structurant sur le site, mais dont les solutions de mobilité locale permettent de rallier le mobipôle à proximité.
- Les fonctionnalités cibles par type de mobipôles: liste des infrastructures et offre de services à développer aux mobipôles et recommandations par type de mobipôles.



# Les mobipôles et les fonctionnalités cibles préconisées

## Les types de mobipôles

Fonctionnalités cibles selon le type de mobipôles/mobipoints en Wallonie	Gares régionales (+ de 8.000 montées / jour de semaine)	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées) de destination ou mixte (destination et origine)	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées) d'origine	Arrêts de Bus sur lignes structurantes (Express, Tram, BHNS, ...)	Points non urbains de multimodalité sans Transport Public structurant	Points urbains de multimodalité sans Transport Public structurant
	XL	L	M	S	XS	XS mobipoint
						

### MOBILITÉ

#### Mobilité active (piétons)

Sur le site d'intermodalité	Trottoirs et passages piétons larges et sécurisés sur le site et pour l'accès immédiat						
	Proximité entre modes pour un transfert court et intuitif						
	Chemins internes présentant un niveau de confort, de sécurité et efficacité renforcé						
	Aménagements « 100% PMR proof » sur le site						
	Espaces de séjour permettant d'autres fonctions que la circulation						
	Signalétique de balisage vers les modes disponibles sur le site et vers les points d'intérêt (POI) aux alentours avec mention de la distance/temps de parcours de marche						
	Location de matériel pour les PMR (chaises roulantes, tribunes, poussettes,...)						
A proximité	Chemins de rabattement continus et présentant un niveau de confort, de sécurité et efficacité renforcé (dans un périmètre de 1,5km)						
	Continuité du balisage vers les points d'intérêt (POI) et quartiers avoisinants						

#### Mobilité active (cyclistes)

Sur le site d'intermodalité	Proximité entre modes pour un transfert court et intuitif						
	Vélos partagés (électriques ou non) station-based						
	Vélos Cargo électriques partagés station-based						
	Parking vélo couvert (rampe d'accès si nécessaire)						
	Parking vélo sécurisé						
	Parking vélo gardé						
	Drop off zone pour vélos en free-floating						
	Drop-off zone pour trottinettes partagées						
	Espaces de rencontre et d'attente pour les usagers						
	Espaces de rencontre et d'attente pour les usagers						

Les fonctionnalités cibles

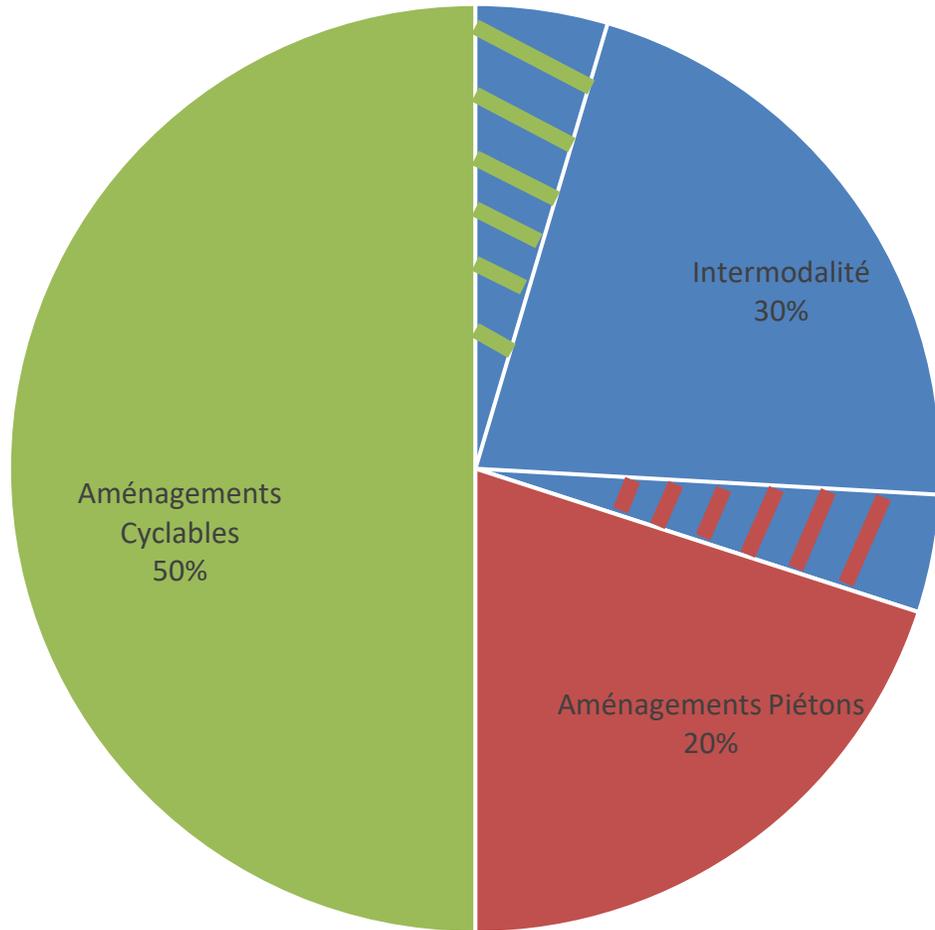
# 3. L'intermodalité dans PIMACI et les dépenses éligibles



- ✓ Les 3 volets de PIMACI
- ✓ Le volet intermodalité de PIMACI
- ✓ La localisation des mobipôles
- ✓ Les dépenses éligibles (lien avec les fonctionnalités cibles)

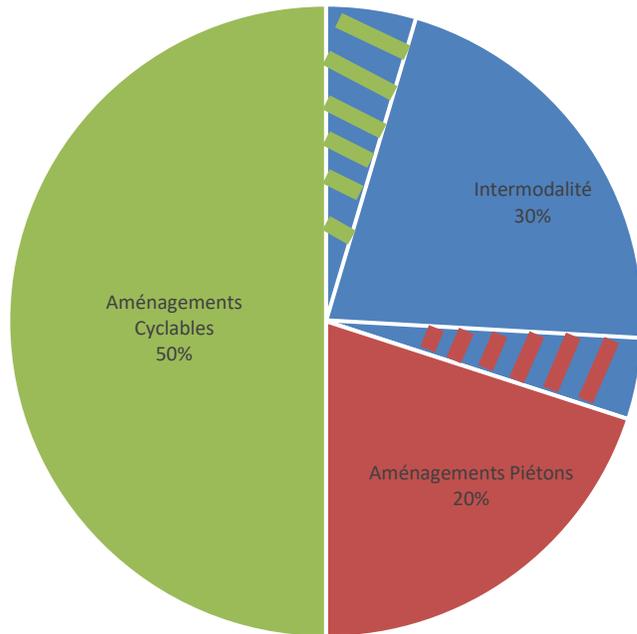


### 3. Les 3 volets de PIMACI



- Subvention totale pour la Wallonie: **€ 210 M**
- **80%** subvention RW – **20%** communes
- Bassin Hainaut: **€ 24.4M**
- **± € 7.3 M** intermodalité
- Remise des dossiers: fin août 2022

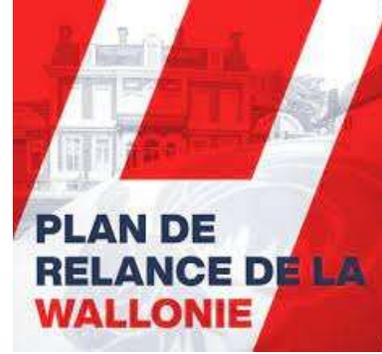
# 3. Les 3 volets de PIMACI



Pour des questions préalables (hors échanges officiel via le [guichet des pouvoirs locaux](#)):

- Questions sur la procédure et le suivi des dossiers (SPW - DEPS): [lien](#)
- Questions aménagements cyclables/piétons (SPW - DPM): [wallonie.cyclable@spw.wallonie.be](mailto:wallonie.cyclable@spw.wallonie.be)
- Questions sur l'intermodalité (SPW - AOT): [mobipoles.mobilite@spw.wallonie.be](mailto:mobipoles.mobilite@spw.wallonie.be)

# 3. L'intermodalité dans PIMACI



- **30% de l'enveloppe PIMACI** est prévue pour l'**intermodalité**
- La subvention concerne le financement des **infrastructures et équipements** et non l'offre de services à y développer.
- 7 catégories de **dépenses éligibles** (voir dia suivante)
- Respect du principe **STOP**
- **Coordination locale** nécessaire pour synchroniser les opérateurs de transport public fédéral (SNCB) ou régional (TEC) et la SOFICO le cas échéant
- **Charte graphique** fournie par la Wallonie

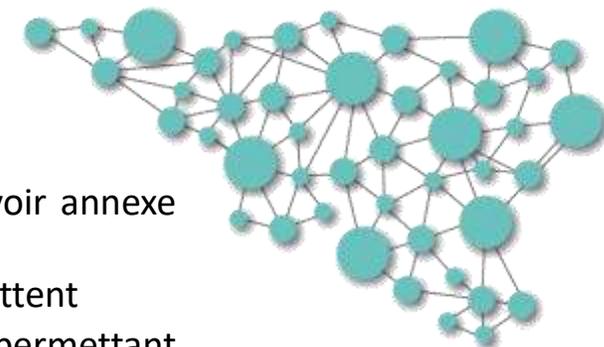


# 3. L'intermodalité dans PIMACI

## La localisation des mobipôles



- **Priorité aux mobipôles à vocation structurante:**
  - **200 communes** wallonnes sur 262 (17 sur 20 de la zone OCBM Charleroi) bénéficient d'une **offre structurante** de TP
  - Les aménagement intermodalité doivent viser l'accessibilité d'une **gare** ou d'un **arrêt du réseau structurant** de transport en commun, au besoin en **réseau urbain** via un réseau de « mobipoints »
  - Pour les communes **non connectées** au réseau structurant de TP, les aménagement en faveur de l'intermodalité peuvent s'orienter vers d'**autres modes** que le transport public
- **Les types de localisations suivants sont possibles:**
  - à la **gare ferroviaire** (ou tram) - L'ensemble des gares ont été classées par type de mobipôle (voir annexe circulaire).
  - au **cœur de la commune** si la disponibilité en espace et l'accessibilité en transport public le permettent
  - en **amont de la congestion** sur les pénétrantes des pôles urbains (P+R ou pôles d'échange) permettant d'accéder au réseau structurant urbain de transport public
  - à l'intersection des **voiries structurantes** régionales (sans être éloigné d'un centre de vie de la commune de plus de 3 kilomètres)



# 3. L'intermodalité dans PIMACI

## Les dépenses éligibles



- 1° des **aménagements cyclables** dans un rayon de maximum 10 km permettant des liaisons continues à destination ou au départ du site
- 2° des **aménagements piétons** dans un rayon de maximum 3 km permettant des liaisons continues à destination ou au départ du site
- 3° des **bâtiments** permettant l'**attente** conviviale et l'accueil de différents **services** (point vélo)
- 4° des **parkings** pour l'**auto-partage**, de délestage et/ou de covoiturage
- 5° du **stationnement** sécurisé pour les **vélos**
- 6° de l'**éclairage** spécifique
- 7° de la **signalisation**



# 3. L'intermodalité dans PIMACI

## Les dépenses éligibles vs les fonctionnalités cibles



Fonctionnalités cibles selon le type de mobipôles/mobipoints en Wallonie	Gares régionales (+ de 8.000 montées / jour de semaine)	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées) de destination ou mixte (destination et origine)	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées) d'origine	Gares locales	Gares Bus (hors gare train)	Arrêts de Bus sur lignes structurantes (Express, Tram, BHNS, ...)	Points non urbains de multimodalité sans Transport Public structurant	Points urbains de multimodalité sans Transport Public structurant
		XL	L	M	S	XS	XS mobipoint	

MOBILITÉ							
Mobilité active (piétons)							
Sur le site d'intermodalité	Trottoirs et passages piétons larges et sécurisés sur le site et pour l'accès immédiat	■	■	■	■	■	■
	Proximité entre modes pour un transfert court et intuitif	■	■	■	■	■	■
	Chemins internes présentant un niveau de confort, de sécurité et efficacité renforcé	■	■	■	■	■	■
	Aménagements « 100% PMR proof » sur le site	■	■	■	■	■	■
	Espaces de séjour permettant d'autres fonctions que la circulation	■	■	■	■	■	■
	Signalétique de balisage vers les modes disponibles sur le site et vers les points d'intérêt (POI) aux alentours avec mention de la distance/temps de parcours de marche	■	■	■	■	■	■
	Location de matériel pour les PMR (chaises roulantes, tribunes, poussettes...)	■	■	■	■	■	■
	Chemins de rabattement sécurisés et présentant un niveau de confort, de sécurité et	■	■	■	■	■	■

Pour chaque dépense éligible, la circulaire ([Annexe 4](#)) précise les fonctionnalités associées

- Les cases vertes représentent ce qui pourraient être pris en compte dans PIMACI :
1. Infrastructures cyclables dans un rayon de 5 km à 10 km\*
  2. Infrastructures piétonnes dans un rayon de 1,5 à 3km
  3. Infrastructures et équipement d'attente et de services
  4. Parkings (autopartage, délestage P+R, covoiturage)
  5. Stationnement vélos
  6. Eclairage
  7. Branding/signalisation
- Eléments cruciaux pour la création d'un mobipôle/mobipoint à prendre en compte par les auteurs de projet



\* La fiche voirie/bâtiment : [lien](#) (voir point 3) permet de faire le lien entre les types de mobipôles et les fonctionnalités cibles

# 4. Les critères de remise d'avis sur le volet intermodalité des projets PIMACI

## Rappel sur la mission d'organisation de l'AOT

Le Gouvernement a confié à l'**Autorité Organisatrice du Transport** les missions d'**organisation**, de **régulation** et de **surveillance** des systèmes d'exploitation du **transport public** de **personnes** en Wallonie.

A ce titre, l'AOT collabore à une **structuration de l'offre** la plus pertinente notamment via la traduction de la vision du Gouvernement wallon en une **politique d'accessibilité** en lien avec l'aménagement du territoire, l'examen, la création, l'adaptation et la suppression des lignes TEC, l'intégration du transport public dans la mobilité et l'intermodalité, la définition des obligations de service public, ...

L'AOT pilote l'évolution de l'offre de transport public en Wallonie tant en matière de **développement** de l'offre que de **redéploiement** de l'**offre** existante dans le cadre de la vision **FAST 2030** qui vise un **transfert modal** important en faveur de la **mobilité collective**.

Il importe que les **investissements** en **intermodalité** soient réalisés là où l'**offre** apparaît confirmée comme **structurante** et **pérenne** pour l'avenir.

# 4. Les critères de remise d'avis sur le volet intermodalité des projets PIMACI

Il importe que les **investissements** en **intermodalité** soient réalisés là où l'**offre** apparait confirmée comme **structurante** et **pérenne** pour l'avenir.

		Document à consulter							
		Extraits choix Fast - SRM 2030	Typologie des gares en termes de mobipôle potentiel (Classement des gares)	Fonctionnalités cibles selon le type de mobipôles/mobipoints	Carte Arrêts du réseau structurant intercommunal	Carte Plans Régionaux de Transport Public finalisés	Carte Aire de covoiturage	PIMPT	Plan infrastructures OTW 2022
Contexte	Le projet correspond aux ambitions FAST 2030 et à la stratégie Régionale de Mobilité 2030.	x							
	Le projet est dans la continuité de projets européens (Interreg E-Hubs), d'infrastructures régionales (PIMPT ou OTW) ou d'évolutions de l'offre de transport en commun (P RTP).				x	x	x	x	
Critères de remise d'avis	Localisation								
	Si la commune est "desservie" par le réseau structurant de transport en commun, le projet d'intermodalité s'articule autour d'un (des) mobipôle(s)/arrêt(s) du réseau structurant mis en œuvre (gare, Express, métro, BHNS, principal) (catégorie XL, L, M, S).		x	x	x	x			
	Si le projet d'intermodalité est situé en milieu urbain sans transport structurant sur le site, il concerne des infrastructures de type mobipoint (catégorie XS mobipoint) qui offrent des solutions permettant de rallier le mobipôle desservi par le réseau structurant de transport en commun à proximité.		x	x	x	x			
	Si la commune est "non desservie" par le réseau structurant de transport en commun, le projet d'intermodalité (catégorie XS) privilégie d'autres modes que le transport public (par exemple, un parking de covoiturage).		x	x	x	x	x		
Fonction	La(les) fonctionnalité(s) ciblée(s) par le projet sont identifiée(s) "prioritaire, souhaitée ou optionnelle" pour le type de mobipôle/mobipoint concerné.		x	x					

# 5. Contacts AOT et OTW pour l'intermodalité locale

- ✓ AOT: [mobipoles.mobilite@spw.wallonie.be](mailto:mobipoles.mobilite@spw.wallonie.be)
- ✓ OTW Charleroi : Laurent Galland ([laurent.galland@letec.be](mailto:laurent.galland@letec.be))



- ✓ Capsules vidéo: <http://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/une-administration/pimaci.html>

# 8. Divers : suggestions de points pour un OCBM ultérieur

*Point animé par le président*

# Merci pour votre participation !

Prochaine réunion de l'OCBM : [le jeudi 15 décembre 2022](#)

N'hésitez pas à nous contacter pour toute proposition de points à porter à l'ordre du jour

[bassins.mobilite@spw.wallonie.be](mailto:bassins.mobilite@spw.wallonie.be)

et à remplir le **formulaire d'évaluation** de cette réunion (QR code ou email après la réunion)

