



# ORGANE DE CONSULTATION DU BASSIN DE MOBILITÉ DU HAINAUT

Mardi 24 mai 2022  
9h00-12h15

# ORDRE DU JOUR

## 1. Introduction

## 2. Projets SPW Routes/OTW d'infrastructures majeurs en faveur du transport public

info 30'

## 3. Réseaux TEC : Etudes de redéploiements

3.1. Réseau cible proposé pour la zone urbaine de Mons en vue de l'édition du Plan Régional de Transport Public (ambitions tactiques)

avis 30'

3.2. Planification des redéploiements jusqu'à 2030 dans le bassin du Hainaut

avis 30'

## 4. Evaluation de l'offre

Processus d'évaluation de l'offre déployée : méthodologie et planning

avis 20'

## 5. Accessibilité en transport public des sites touristiques: présentation du projet régional

info 10'

## 6. Infrastructures locales

6.1. Abribus et stationnement vélo aux arrêts

info 15'

6.2. Mobipôles: Volet intermodalité du Plan d'Investissement en Mobilité Active Communale et Intermodalité (PIMACI)

info 30'

## 7. Suivi des avis précédents de l'Organe

info 5'

## 8. Divers : suggestions de points pour l'OCBM d'automne 2022

info 5'



# 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** : Martin DUFLOU (directeur), Florianne MOSSOUX (secrétariat OCBM), Marie BAUWELINCKX, Laurent DELAITE, Magali TOLENDE, Jonathan FRETIN (intervenants).
  - **Direction des routes de Mons** : Yves FOBELETS (Directeur)
- Opérateur de Transport de Wallonie (TEC)
  - Isabelle DESPEGHEL (Directrice d'exploitation DT Hainaut)
  - Rémy PREVOT (Directeur exécutif DT Hainaut)
  - Denis CORNET (Responsable développement réseau, DT Hainaut)
- Cabinet du Ministre Philippe HENRY

## INVITES

- SPW Mobilité et Infrastructures
  - Direction de la Planification de la Mobilité
    - Charline MINON (gestionnaire en mobilité)
    - Alain PIRON (chef de programme bassins de mobilité)
- Opérateur de Transport de Wallonie (TEC):
  - administrateurs.trices
  - Benoît VANDER PUTTEN (Direction générale)
  - Fanny DESCOTTE
- SNCB: Mourad Baouche
- Représentants des usagers
  - CAWAB: Pierre GENTY
  - Tous à pied
  - Navetteurs.be : Gery BAELE
- Forem

## 2. PROJETS SPW ROUTES/OTW D'INFRASTRUCTURES MAJEURS EN FAVEUR DU TRANSPORT PUBLIC

*SPW M&I (Routes) et OTW  
Pour information*

**LE TEC, TELLEMENT EN COMMUN !**



# **OCBM Hainaut**

## **Point sur les infrastructures**

**24 mai 2022 Présentation SPW / TEC**

# Projet n°507/AA431/AE119: Tournai - aménagement du plateau de la gare

**Situation:** R52 BK 1,05 à 1,3 (partie TEC) – 0,7 à 1,65 partie SPW

**Gestionnaire voirie:** SOFICO

**Commune:** Tournai

**Programme investissement:** PI partie TEC (PIMPT annexe 2) et partie SPW (PIMPT annexe 1)

**Budget travaux:** 5.100.000 Eur HTVA (TEC) - 3.500.000 Eur HTVA (SPW)

**Ingénieur Dirigeant:** Aline Verbist (TEC) - Sébastien Maes (SPW)

# Projet n°507/AA431/AE119: Tournai - aménagement du plateau de la gare

---

## Enjeux

1. Rénover les abords vétustes de la gare de Tournai
2. S'inscrire dans le projet européen (Fonds Feder) porté par la Ville de Tournai aux abords de la gare
3. Réaménager une nouvelle gare autobus aux normes PMR et tenant compte de l'évolution de l'offre d'exploitation
4. Réaménager les boulevards bordant la gare en intégrant les modes doux
5. Rénover les voiries régionales

# Projet n°507/AA431/AE119: Tournai - aménagement du plateau de la gare

## Le projet consiste pour la partie TEC:

- À rénover et étendre la gare de bus actuelle en y intégrant l'accessibilité des personnes à mobilité réduite,
- Le site sera pourvu d'un auvent permettant d'abriter la clientèle sur les quais,
- Un bâtiment comprenant un Espace TEC ainsi qu'un espace permettant d'accueillir le personnel des conduite sera également construit.

## Le projet consiste pour la partie SPW sur le R52:

- À rénover les boulevards en terme de revêtement,
- A intégrer les modes actifs (piétons et cyclistes) dans l'espace,
- A apaiser la circulation en face de la gare SNCB et du nouveau parc envisagé par la Ville,
- A intégrer des voies bus pour améliorer l'accessibilité des TC aux abords et à la gare d'autobus.

# Projet n°507/AA431/AE119: Tournai - aménagement du plateau de la gare

## Etat de la situation:

L'ensemble du projet est au stade de la préparation du permis d'urbanisme.

## Point « étude » à finaliser:

CSC travaux à rédiger

Point impétrants à réaliser, essais de sol à réaliser

Acquisitions de terrains en cours

## Planning: chantier prévu mi 2023

# Projet n°AD468: Ath – aménagement d’une nouvelle gare bus

---

**Situation:** Rue de la Station

**Gestionnaire de voirie:** Administration communale

**Commune:** Ath

**Programme investissement:** PIMPT annexe 2

**Budget travaux:** 500.000 Eur HTVA

**Ingénieur Dirigeant:** Vincent Newman (TEC)

# Projet n°AD468: Ath – aménagement d’une nouvelle gare bus

## Enjeux

Réaménager la gare autobus actuelle en tenant compte de l'évolution de l'offre de services, de l'augmentation de la fréquentation et des normes d'accessibilité PMR.

## Le projet consiste:

- À rénover la gare actuelle en y intégrant l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (signalétiques malvoyants, quais surélevés notamment)
- À étendre la gare de bus actuelle pour la porter à 10 quais

# Projet n°AD468: Ath – aménagement d’une nouvelle gare bus

## Etat de la situation

A la suite d’un refus de permis, les échanges doivent reprendre entre les différents partenaires en vue de déposer un nouveau permis d’urbanisme.

## Point « étude » à finaliser:

CSC travaux à rédiger

Etude technique à mener: point impétrants à réaliser, essais de sol à réaliser

Finalisation du dossier foncier avec la SNCB pour l’extension de la gare

**Planning:** chantier estimé en 2024

# Projet n°AN2: La Louvière-Sud - aménagement d'une voirie de connexion avec la rue Ballas

**Situation:** Gare de la Louvière-Sud

**Gestionnaire de future voirie:** Administration communale

**Commune:** La Louvière

**Programme investissement:** PIMPT annexe 2

**Budget travaux:** 850.000 Eur HTVA

**Ingénieur Dirigeant:** Vincent Newman (TEC)

# Projet n°AN2: La Louvière-Sud - aménagement d'une voirie de connexion avec la rue Ballas

## Enjeux

Réaliser une liaison routière entre la nouvelle gare des bus et la rue Ballas permettant une meilleure connexion avec les gare pour les diverses lignes de bus.

## Le projet consiste :

En la création d'une nouvelle voirie à destination des lignes de bus et des modes actifs (piétons et cyclistes)

# Projet n°AN2: La Louvière-Sud - aménagement d'une voirie de connexion avec la rue Ballas

## Etat de la situation

Le projet est au stade de l'avant-projet en collaboration avec la Ville de La Louvière.

## Point « étude » à finaliser:

PU à préparer sur base de l'avant-projet validé

CSC travaux à rédiger et études techniques à mener (essais de sol à réaliser)

Volet foncier à clôturer avec la Ville et la SNCB

**Planning:** chantier estimé pour 2024

# Projet n°217/221: La Louvière Métro bus + rue Sylvain Guyaux - aménagement de couloirs bus

**Situation:** RN 535, BK 2 à 4,7

**Gestionnaire de voirie:** SPW

**Commune:** La Louvière

**Programme investissement:** PIMPT annexe 1NS

**Budget :** 2.900.000 Eur HTVA SPW + 500.000 Eur HTVA TEC

**Ingénieur Dirigeant:** Duc Anh Vo (SPW) - Vincent Newman (TEC)

# Projet n°217/221: La Louvière Métro bus + rue Sylvain Guyaux - aménagement de couloirs bus

## Enjeux

- Poursuite du Métro bus sur la RN535 jusqu'au pont Capitte
- Réaménager l'axe RN 535 entre le « giratoire du Point d'Eau » et le carrefour du Drapeau Blanc

## Le projet consiste :

- L'intégration de voies bus et d'arrêts d'autobus aux normes PMR
- La prise en compte des modes actifs (piétons et cyclistes)
- La rénovation de la voirie endommagée et l'intégration paysagère des espaces

# Projet n°217/221: La Louvière Métro bus + rue Sylvain Guyaux - aménagement de couloirs bus

## Etat de la situation

- Rue Sylvain Guyaux: le projet est au stade de l'esquisse et l'étude est gérée par la Ville de La Louvière qui est porteuse du projet, en collaboration avec le TEC.
- N535: le projet est au stade CSC.

## Point « étude » à finaliser:

AVP à entamer

PU à préparer sur base de l'avant-projet validé

CSC travaux à rédiger et études techniques à mener (essais de sol, impétrants et égouttage)

**Planning:** à définir avec la Ville et le SPW: 2024-2025 et 2023 pour le chantier Métro bus

# Projet n°34: La Louvière Avenue de Wallonie - aménagement de couloir bus

---

**Situation:** débouché de l'A501 (BK 0)

**Gestionnaire de voirie:** Administration communale

**Commune:** La Louvière

**Programme investissement:** PIMPT annexe 1S

**Budget :** 2.500.000 Eur HTVA

**Ingénieur Dirigeant:** Vincent Newman (TEC)

# Projet n°34: La Louvière Avenue de Wallonie - aménagement de couloirs bus

---

## Enjeux

**Intégrer une voie bus en sortie de ville afin de fiabiliser les temps de parcours des lignes de bus circulant sur cet axe**

## Le projet consiste:

- L'intégration de voies bus et d'arrêts d'autobus aux normes PMR
- La prise en compte des modes actifs (piétons et cyclistes)
- La rénovation de la voirie endommagée

# Projet n°34: La Louvière Avenue de Wallonie - aménagement de couloirs bus

---

## Etat de la situation

Le projet est au stade de l'avant-projet. En cours de validation par la Ville.

## Point « étude » à finaliser:

PU à préparer sur base de l'avant-projet validé  
CSC travaux à rédiger et études techniques à mener (essais de sol, impétrans et égouttage).

**Planning:** chantier prévu en 2024

# Projet n°97: Manage gare - amélioration de l'accessibilité des lignes de bus

---

**Situation:** Place de la Gare

**Gestionnaire de voirie:** Administration communale

**Commune:** Manage

**Programme investissement:** PIMPT annexe 1NS

**Budget :** 89.000 Eur HTVA

**Ingénieur Dirigeant:** Vincent Newman (TEC)

# Projet n°97: Manage gare - amélioration de l'accessibilité des lignes de bus

---

## Enjeux

Faciliter la sortie des lignes de bus du pôle de la gare

## Le projet consiste :

L'aménagement d'un accès depuis la rue Ste-Catherine vers le site de la gare

# Projet n°97: Manage gare - amélioration de l'accessibilité des lignes de bus

---

## Etat de la situation

Le projet est au stade de l'avant-projet à faire valider par la SNCB.

## Point « étude » à finaliser:

CSC travaux à rédiger

Convention à établir avec la SNCB pour le volet foncier (utilisation voirie existante)

**Planning:** chantier prévu en 2023

# Projet n°425: Mons N90 chaussée du Roi Baudouin - aménagement d'un couloir bus

**Situation:** N90, BK 4.1 à 4.5

**Gestionnaire de voirie:** SPW

**Commune:** Mons

**Programme investissement:** PIMPT annexe 1S

**Budget :** 200.000 Eur HTVA

**Ingénieur Dirigeant:** Vincent Newman (TEC)

# Projet n°425: Mons N90 chaussée du Roi Baudouin - aménagement d'un couloir bus

## Enjeux

Fiabiliser les temps de parcours à St-Symphorien à l'approche du giratoire (Rn90/RN564)

## Le projet consiste:

l'intégration d'une voie bus en approche du giratoire en reconfigurant le gabarit de la voirie ( bande centrale à réutiliser)

# Projet n°425: Mons N90 chaussée du Roi Baudouin - aménagement d'un couloir bus

## Etat de la situation

Le projet est au stade de l'avant-projet et en discussion avec le SPW

## Point « étude » à finaliser:

PU à préparer sur base de l'avant-projet validé  
CSC travaux à rédiger et études techniques à mener.

**Planning:** chantier prévu en 2023

# Projet n°424: Mons: N90 chaussée reine Astrid et chaussée de Binche - réaménagement de voirie

**Situation:** N90, BK 0 à 1.85

**Gestionnaire de voirie:** SPW

**Commune:** Mons

**Programme investissement:** PIMPT annexe 1S

**Budget :** 4.000.000 Eur HTVA

**Ingénieur Dirigeant:** Ibeliz Prudencio (TEC)

# Projet n°424: Mons: N90 chaussée reine Astrid et chaussée de Binche - réaménagement de voirie

## Enjeux

Réaménager de façade à façade l'axe RN 90 depuis le site universitaire de l'Umons jusqu'à la place de Flandre

## Le projet consiste :

- L'intégration de voies bus et d'arrêts d'autobus aux normes PMR
- La prise en compte des modes actifs (piétons et cyclistes) et l'aménagement d'infrastructures
- La rénovation de la voirie régionale et l'intégration paysagère des espaces

# Projet n°424: Mons: N90 chaussée reine Astrid et chaussée de Binche - réaménagement de voirie

## Etat de la situation

Le projet est au stade de l'avant-projet et une étude de mobilité est actuellement en cours

## Point « étude » à finaliser:

PU à introduire

Etudes techniques à mener

CSC travaux à rédiger

**Planning:** chantier prévu en 2024

# Projet n°505: Mons: R50 Place des Chasseur/Place de Flandre - intégration d'une voie bus

**Situation:** R50, BK 2.7 à 3.95

**Gestionnaire de voirie:** SPW

**Commune:** Mons

**Programme investissement:** PIMPT annexe 1S

**Budget :** 1.200.000 Eur HTVA

**Ingénieur Dirigeant:** Aline Verbist (TEC)

# Projet n°505: Mons: R50 Place des Chasseur/Place de Flandre - intégration d'une voie bus

## Enjeux

Fiabiliser les temps de parcours entre la place des Chasseurs et la place de Flandre  
Améliorer l'accessibilité aux PMR des arrêts

## Le projet consiste:

- l'intégration d'une voie bus sur le boulevard extérieur
- l'aménagement des arrêts aux normes PMR

# Projet n°505: Mons: R50 Place des Chasseur/Place de Flandre - intégration d'une voie bus

## Etat de la situation

Le projet est au stade d'esquisse et n'a pas encore été avalisé sur le principe.

## Point « étude » à finaliser:

AVP à produire  
CSC travaux à rédiger

**Planning:** chantier prévu en 2024

# Projet n°AD185: Aménagements PMR

---

**Situation:** plusieurs points d'embarquement disséminés sur tout le réseau de la DT du Hainaut

**Gestionnaire de voirie:** mixte

**Commune:** concerne 49 communes

**Programme investissement:** PIMPT annexe 2 (de la phase 3 à la phase 5)

**Budget :** 300 000 Euro HTVA par phase

**Ingénieur Dirigeant:** Le TEC

# Projet n°AD185: Aménagements PMR

---

## Enjeux

Rendre accessible aux PMR nos services via notamment l'aménagement d'arrêts.

## Etat de la situation

- Arrêts réalisés: phase 3 soit un total de 29 points d'embarquement
- Arrêts en cours d'étude: phase 4 et 5 soit un total de 64 points d'embarquement

**Planning:** chantier de la phase 4 prévu en 2023

# Projet n°203/204/205/Feder: Gare de Mouscron

---

**Situation:** N513 BK 2,4 à 3,5

**Gestionnaire de voirie:** SPW

**Commune:** Mouscron

**Programme investissement:** Feder + PIMPT

**Budget :** 1.600.000 euro HTVA (TEC) + 1.800.000 euro HTVA (SPW)

**Ingénieur Dirigeant:** Sébastien Maes

# Projet n°203/204/205/Feder: Gare de Mouscron

## Enjeux

1. S'inscrire dans le projet européen ( Fonds Feder) porté par la Ville de Mouscron aux abords de la gare
2. Réaménager une nouvelle gare autobus aux normes PMR et tenant compte de l'évolution de l'offre d'exploitation
3. Réaménager les voiries bordant la gare en intégrant les modes doux
4. Favoriser les transferts modaux

## Le projet consiste

1. Réalisation de la nouvelle gare des bus
2. Réhabilitation de la voirie régionale le long de la gare des bus et du Pont Ste Thérèse

# Projet n°203/204/205/Feder: Gare de Mouscron

---

## Etat de la situation

Publication faite en février 2022: étude des offres en cours

## Point à finaliser:

Décision d'attribution du marché

**Planning:** chantier prévu en 2022

# Projet n°226/Feder: Porte de St-Ghislain

---

**Situation:** N547 6,3 à 6,4

**Gestionnaire de voirie:** SPW - Commune

**Commune:** St Ghislain

**Programme investissement:** Feder / PIMPT

**Budget :** 1.000.000 euro HTVA

**Ingénieur Dirigeant:** Nadine Casagranda

# Projet n°226/Feder: Porte de St-Ghislain

## Enjeux

Réaliser un aménagement du carrefour situé sur la N547, au nord du viaduc du chemin de fer et permettant la connexion avec la rue menant à la gare de Saint-Ghislain. Ce carrefour reprendra, outre le passage des différentes lignes de bus dévolues à être à l'avenir mutées vers la colonne vertébrale du BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) principal du Borinage, la piste cyclable mettant en connexion la N51 tant avec la gare de Saint-Ghislain qu'avec le chemin de halage le long de la Haine et conduisant jusqu'à la gare de Mons et au-delà.

## Le projet consiste

en l'aménagement du carrefour RN547 via feux tricolores afin de sécuriser les modes actifs et prioriser les modes collectifs.

# Projet n°226/Feder: Porte de St-Ghislain

---

## Etat de la situation

Etude tricolore finalisée, métré en cours de finalisation, CSC en cours

## Point « étude » à finaliser:

Walterre

**Planning:** chantier prévu en 2023

**MERCI !**

# 3. RÉSEAUX TEC : ETUDES DE REDÉPLOIEMENTS

# 3.1. Réseau cible proposé pour la zone urbaine de Mons en vue de l'édition du Plan Régional de Transport Public (ambitions tactiques)

*AOT*

*Pour avis – document préparatoire transmis*

# 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, ...)*

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)

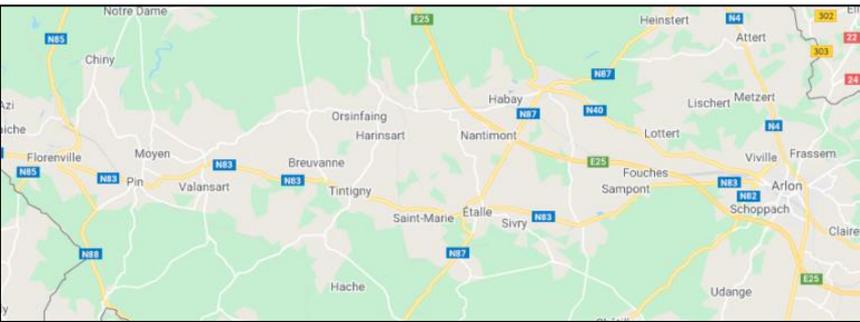
Evaluations (AOT) ► **Avis OCBM**

## Exploitation de l'offre

# RAPPEL MÉTHODOLOGIQUE – LIMITES DE L'ÉTUDE

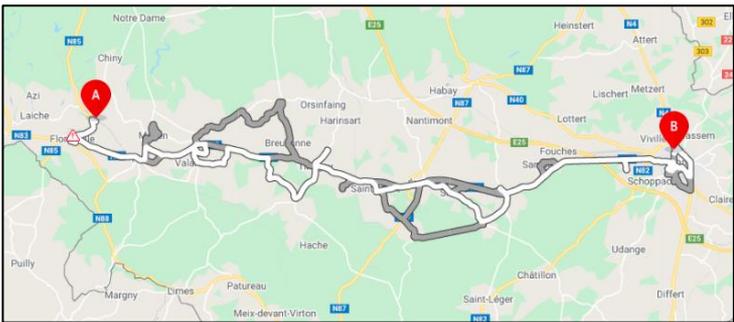
- Niveau tactique : Définition des liaisons et niveaux de services mais pas des itinéraires précis
  - Notamment en centre ville
- Uniquement définition de l'offre **dans** la zone
  - N'étudie pas les liaisons intercommunales hors périmètre
  - MAIS défini l'ensemble de l'offre future dans la zone (qui peut être exploitée par une combinaison de lignes)

## OBLIGATION DE SERVICE PUBLIC - LIAISON (TACTIQUE)



Fiche liaison  
Hiérarchisation : structurante principale  
PAE et POI à desservir : gare X, PAE Y, musée Z, etc  
Niveau de service :

## LIGNE (OPÉRATIONNEL)

A screenshot of a spreadsheet showing a detailed schedule or data table. The table has multiple columns and rows, with a yellow header row. The data appears to be organized in a grid format, likely representing a timetable or service schedule.

# RAPPEL DE LA VISION DU SYSTÈME DE TRANSPORT PUBLIC RÉGIONAL 2030

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 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

# PROPOSITION DE RÉSEAU CIBLE

# PROPOSITION RÉSEAU CIBLE

## Liaisons urbaines structurantes

Liaisons urbaines

Liaisons structurantes intercommunale

Liaisons secondaires intercommunales

Liaisons scolaires

Solutions de mobilité locales flexibles

- Rapide (min 20 km/h)
- Sur voiries principales, itinéraire simple et direct
- Fréquences élevée (*SRM : « entre 2 et 4 bus /heure pour les faubourg et proches banlieue »*)
- Circulent à toutes les périodes
- Amplitude horaire élevée

→ 6 liaisons

→ 44% de l'offre sur la zone

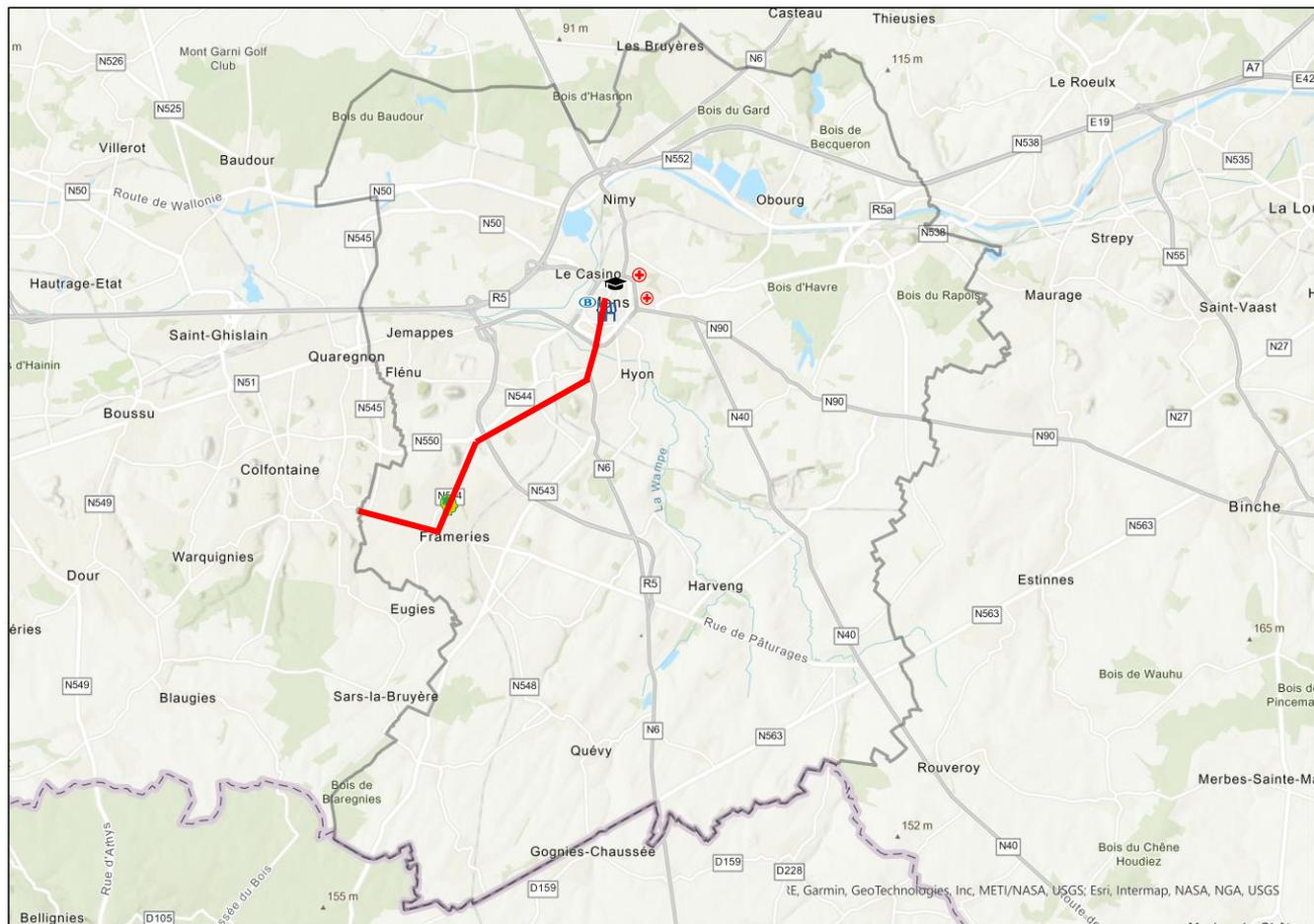
# LIAISON (LA BOUVERIE) – FRAMERIES – MONS

## Fréquences:

- En semaine (sco) : 6 bus/h/sens en HP, 4 bus/h/sens en HC
- En semaine (vac) : 4 bus/h/sens en HP, 3 bus/h/sens en HC
- Le samedi : 3 bus/h/sens en journée
- Le dimanche : 2 bus/h/sens en journée
- Extension La Bouverie :
  - En semaine (sco) : 3 bus/h/sens en HP; 2 bus/h/sens en HC
  - En semaine (vac) : 2 bus/h/sens en HP,

## Amplitude horaire:

- 5h – 23h en semaine
- 7h – 23h le samedi
- 7h – 20h le dimanche



# LIAISON MAISIÈRES – NIMY – MONS

## Fréquences:

En semaine : 2 bus/h/sens

Samedi : 2 bus/h

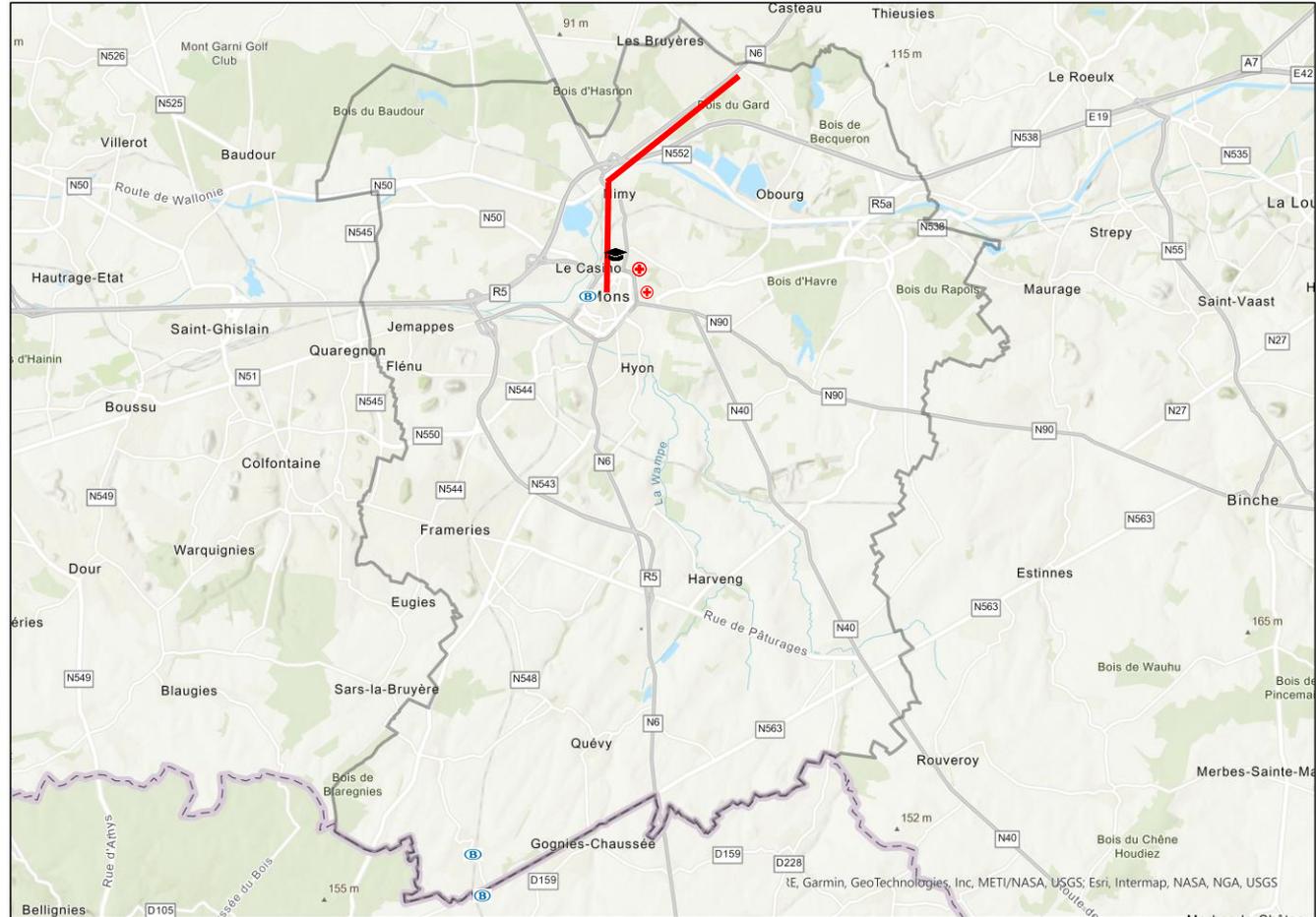
Dimanche 1 bus/h

## Amplitude horaire:

- 5h – 23h en semaine

- 7h – 23h le samedi

- 7h – 20h le dimanche



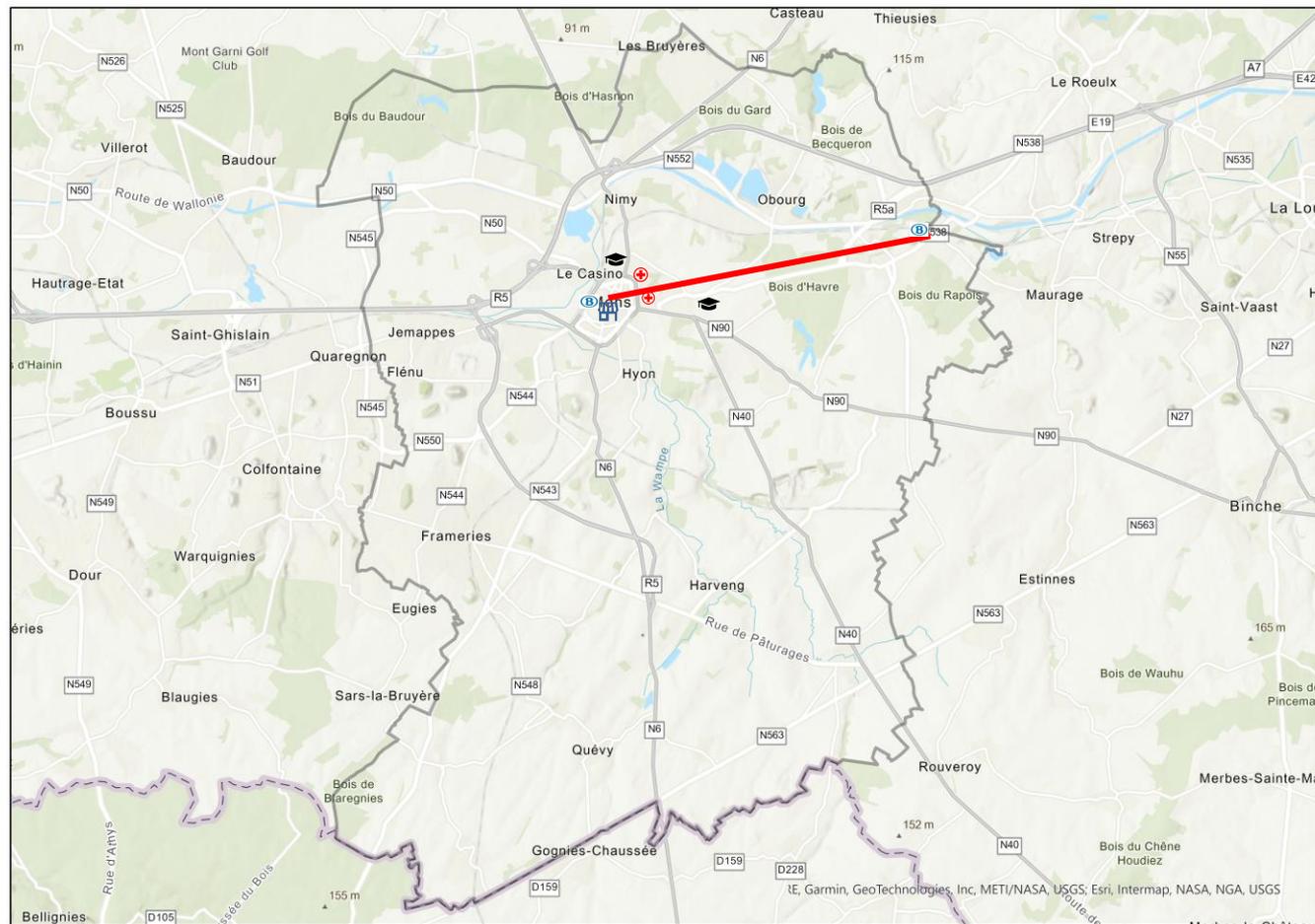
# LIAISON HAVRÉ – MONS

## Fréquences:

- En semaine (sco) : 4 bus/h/sens en HP, 3 bus/h/sens en HC
- En semaine (vac) : 3 bus/h/sens
- Le samedi : 2 bus/h/sens
- Le dimanche : 1 bus/h/sens

## Amplitude horaire:

- 5h – 23h en semaine
- 7h – 23h le samedi
- 7h – 20h le dimanche



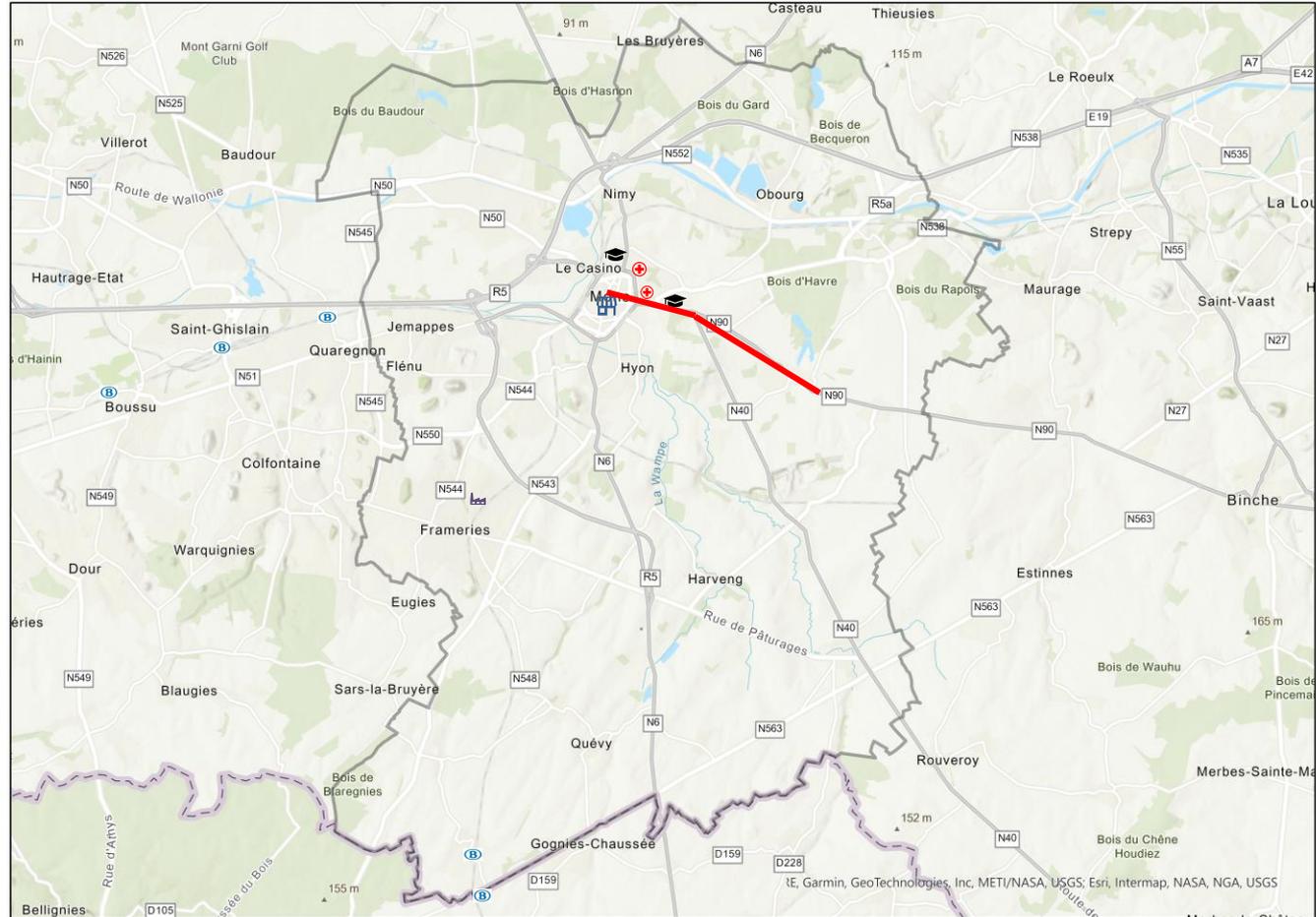
# LIAISON - SAINT SYMPHORIEN – MONS

## Fréquences:

- En semaine (sco) : 4 bus/h/sens en HP, 3 bus/h/sens en HC
- En semaine (vac) : 3 bus/h/sens
- Le samedi : 2 bus/h/sens
- Le dimanche : 1 bus/h/sens

## Amplitude horaire:

- 5h – 23h en semaine
- 7h – 23h le samedi
- 7h – 20h le dimanche



*Liaison Binche – Mons sera étudiée dans le cadre de l'étude de redéploiement de la zone La Louvière – Binche*

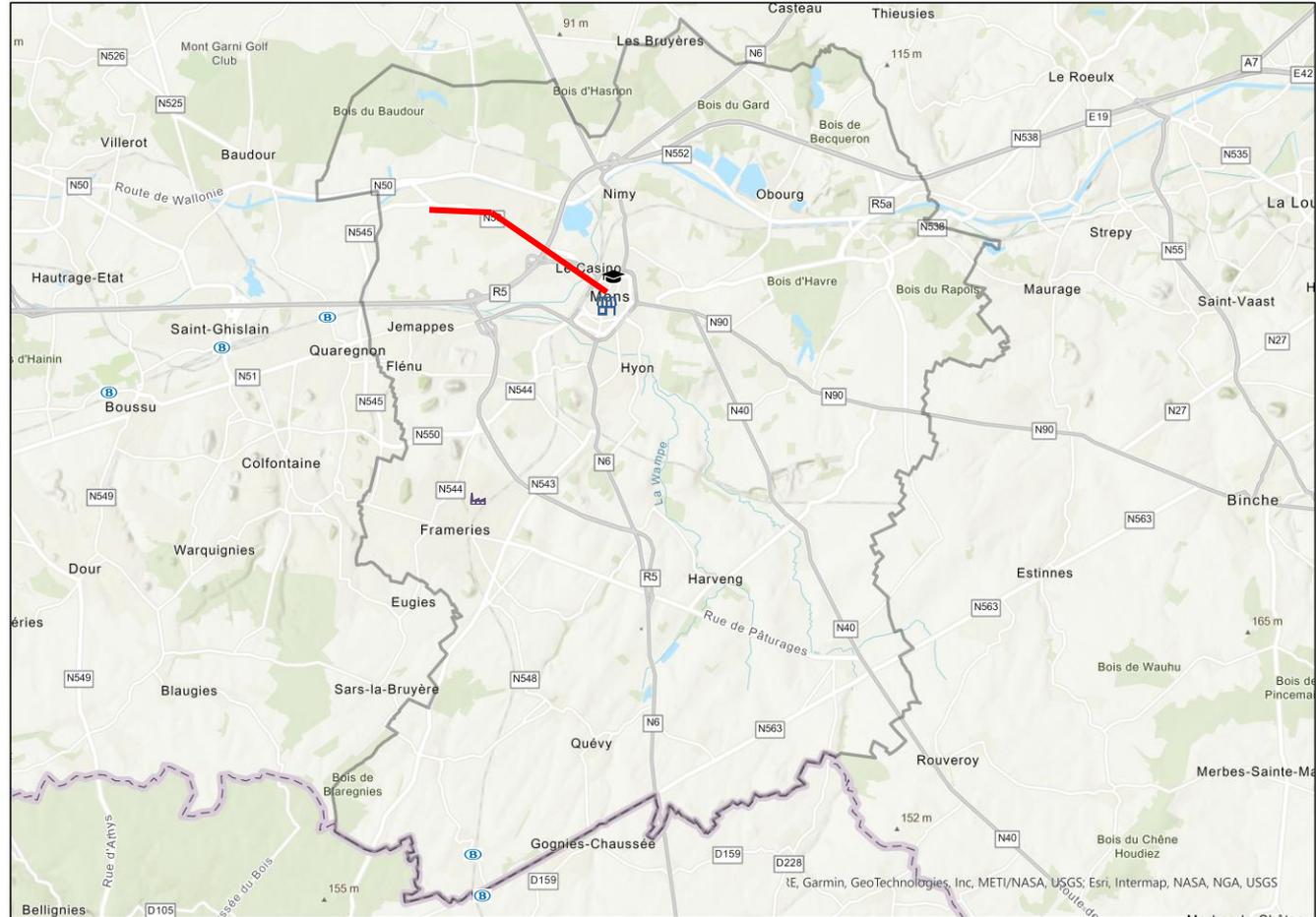
# LIAISON GHILIN – MONS

## Fréquences:

- En semaine (sco) : 3 bus/h/sens en HP  
2 bus/h/sens en HC
- En semaine (vac) : 2 bus/h/sens
- 1 bus/h/sens tôt le matin et en soirée
- Le week-end : 1 bus/h/sens

## Amplitude horaire:

- 5h – 23h en semaine
- 7h – 23h le samedi
- 7h – 20h le dimanche



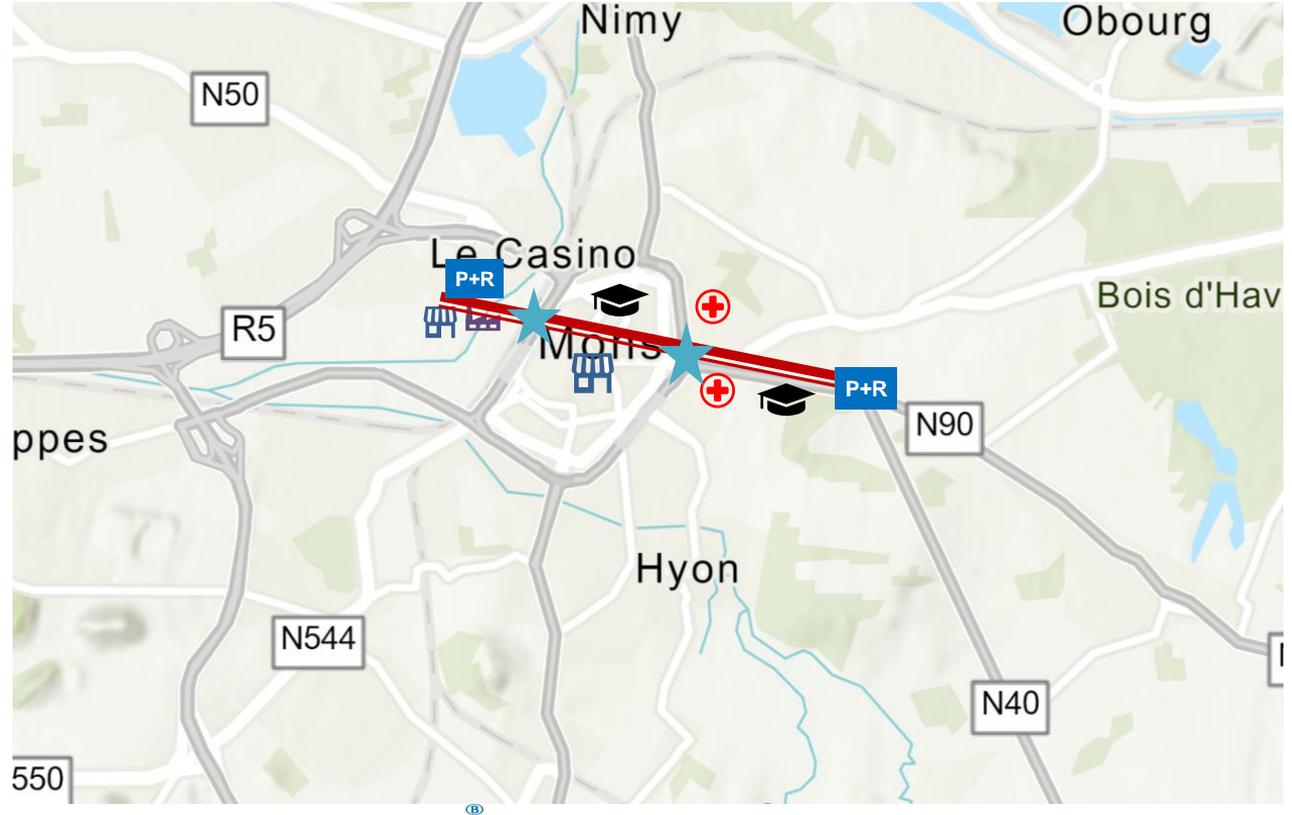
# GRAND PRÉ - MONS - FUCAM

## Fréquences:

- En semaine : 6 bus/h/sens
- Le samedi : 3 bus/h/sens
- Le dimanche : 2 bus/h/sens

## Amplitude horaire:

- En semaine : 5h – 23h
- Le samedi : 7h – 23h
- Le dimanche : 7h – 20h



# PROPOSITION RÉSEAU CIBLE

Liaisons urbaines structurantes

**Liaisons urbaines**

Liaisons structurantes intercommunales

Liaisons secondaires intercommunales

Liaisons scolaires

Solutions de mobilité locales flexibles

- Desserte fine des quartiers
- Complètent le réseau urbain structurant
- Circulent à toutes les périodes
- Amplitude horaire élevée

→ 6 liaisons

→ 43% de l'offre sur la zone



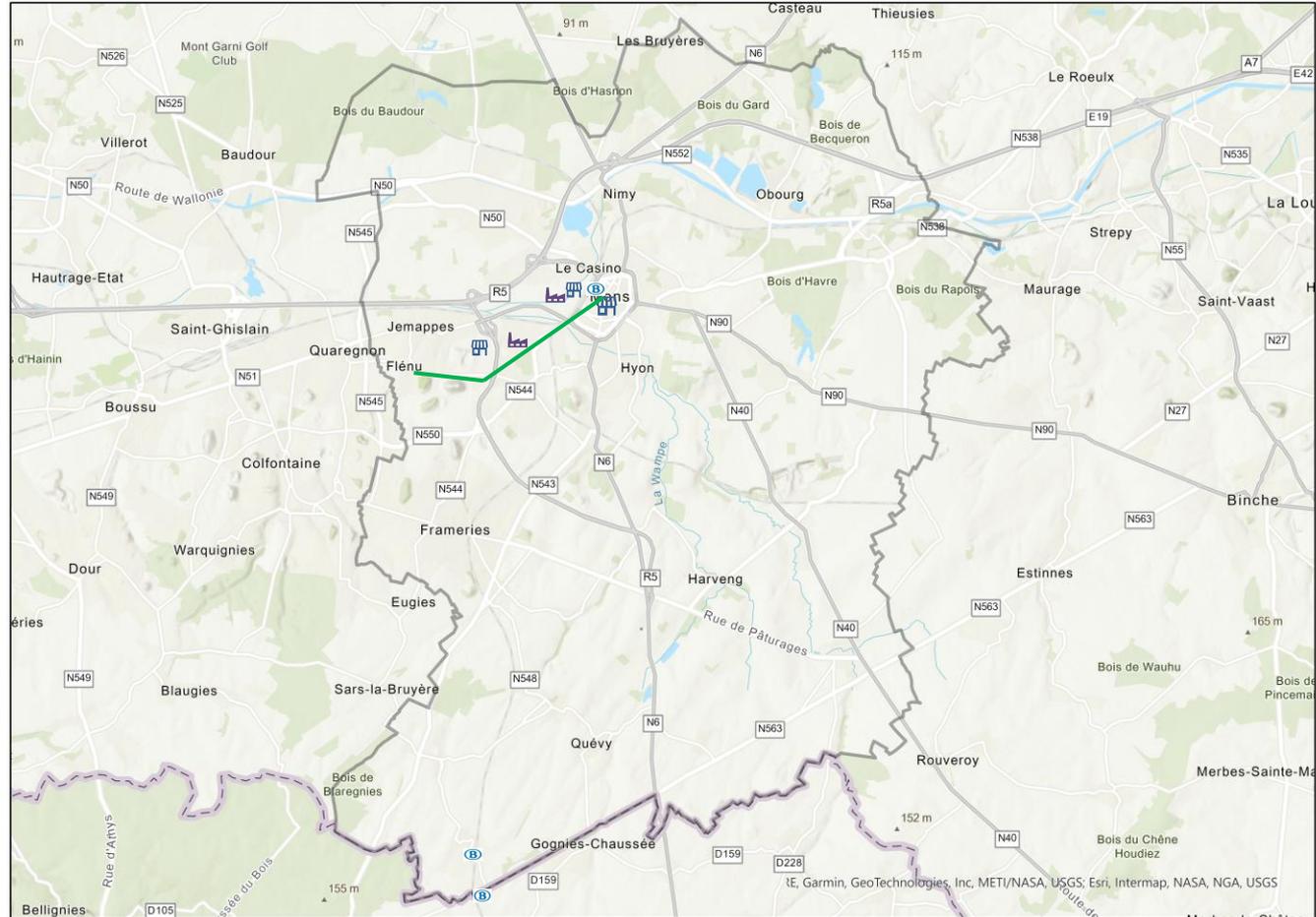
# LIAISON FLÉNU – CUESMES - MONS

## Fréquences:

- En semaine (sco) : 3 bus/h/sens en journée
- En semaine (vac) 2 bus/h/sens en journée
- Samedi : 2 bus/h
- Dimanche 1 bus/h

## Amplitude horaire:

- 5h – 23h en semaine
- 7h – 23h le samedi
- 7h – 20h le dimanche



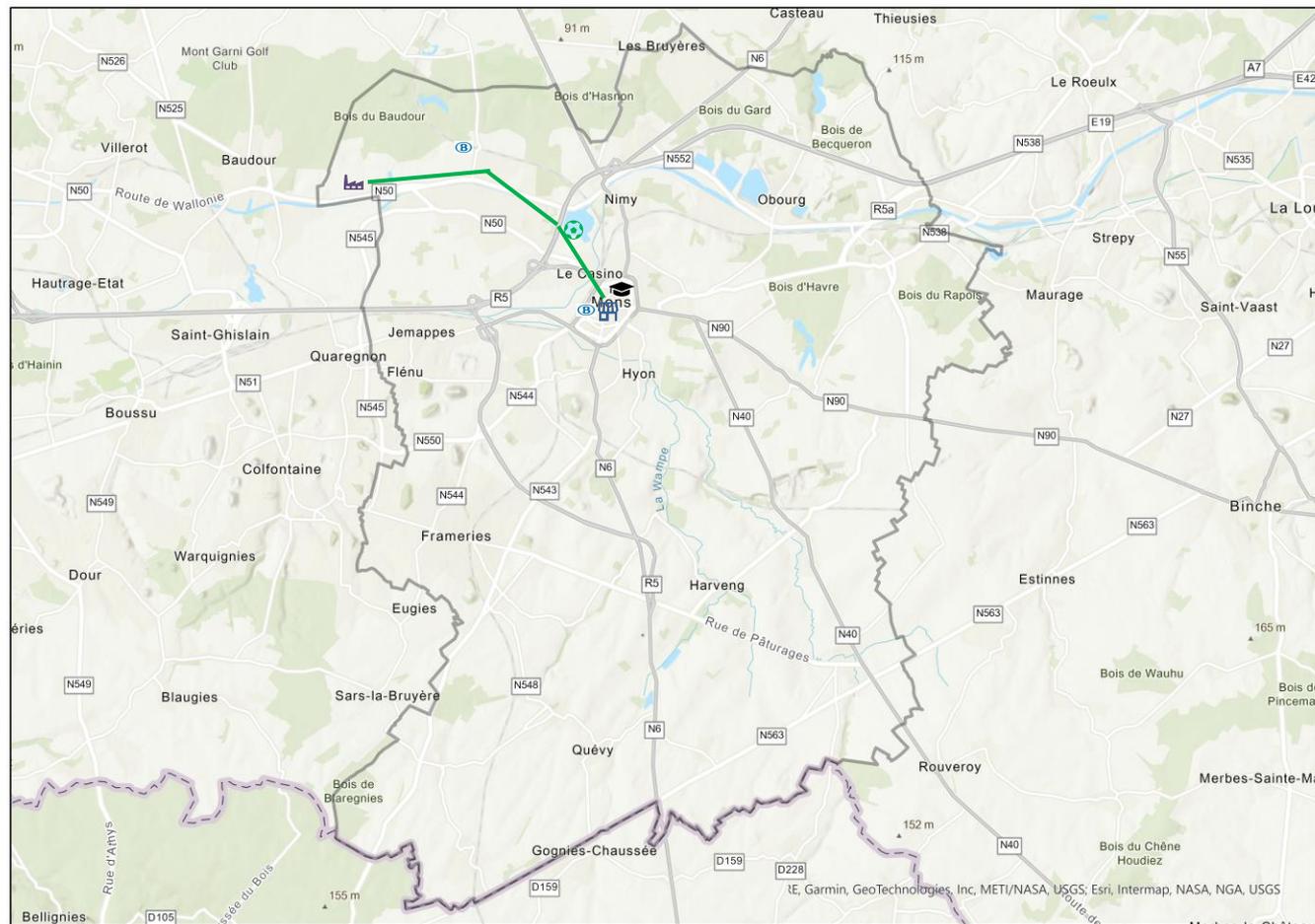
# LIAISON MONS – GHILIN – (PAE GHILIN)

## Fréquence :

- En semaine : 2 bus/h/sens en journée. 1 bus/h/sens tôt le matin et en soirée
- Le week-end : 1 bus/h/sens
- Extension vers le PAE de Ghlin en semaine

## Amplitude horaire :

- 5h – 23h en semaine
- 7h – 23h le samedi
- 7h – 20h le dimanche



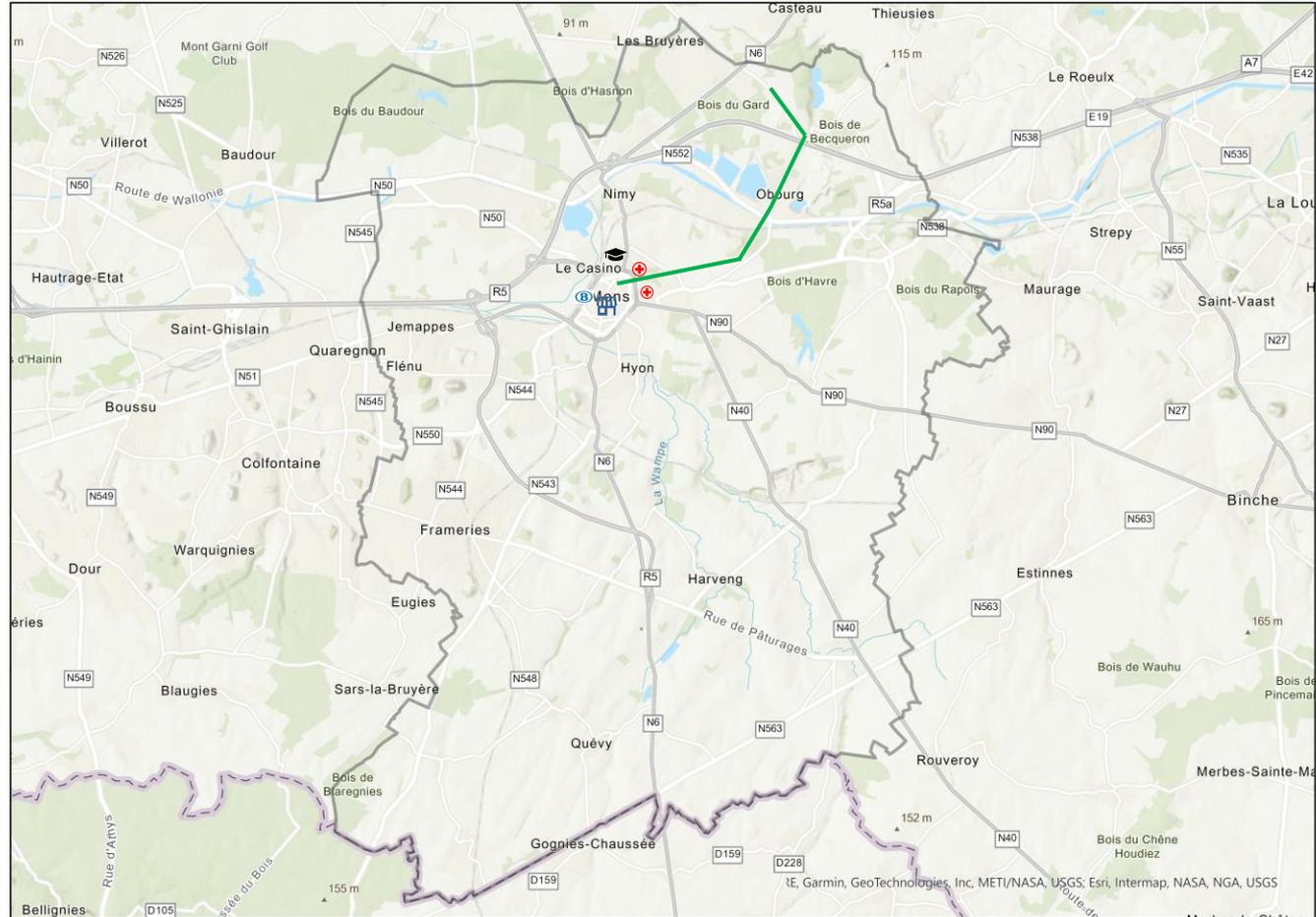
# LIAISON BRISÉE - SAINT DENIS- OBOURG – MONS

## Fréquences:

- En semaine : 2 bus/h/sens en journée
- Le week-end : 1 bus/h/sens

## Amplitude horaire:

- 5h – 23h en semaine
- 7h – 23h le samedi
- 7h – 20h le dimanche



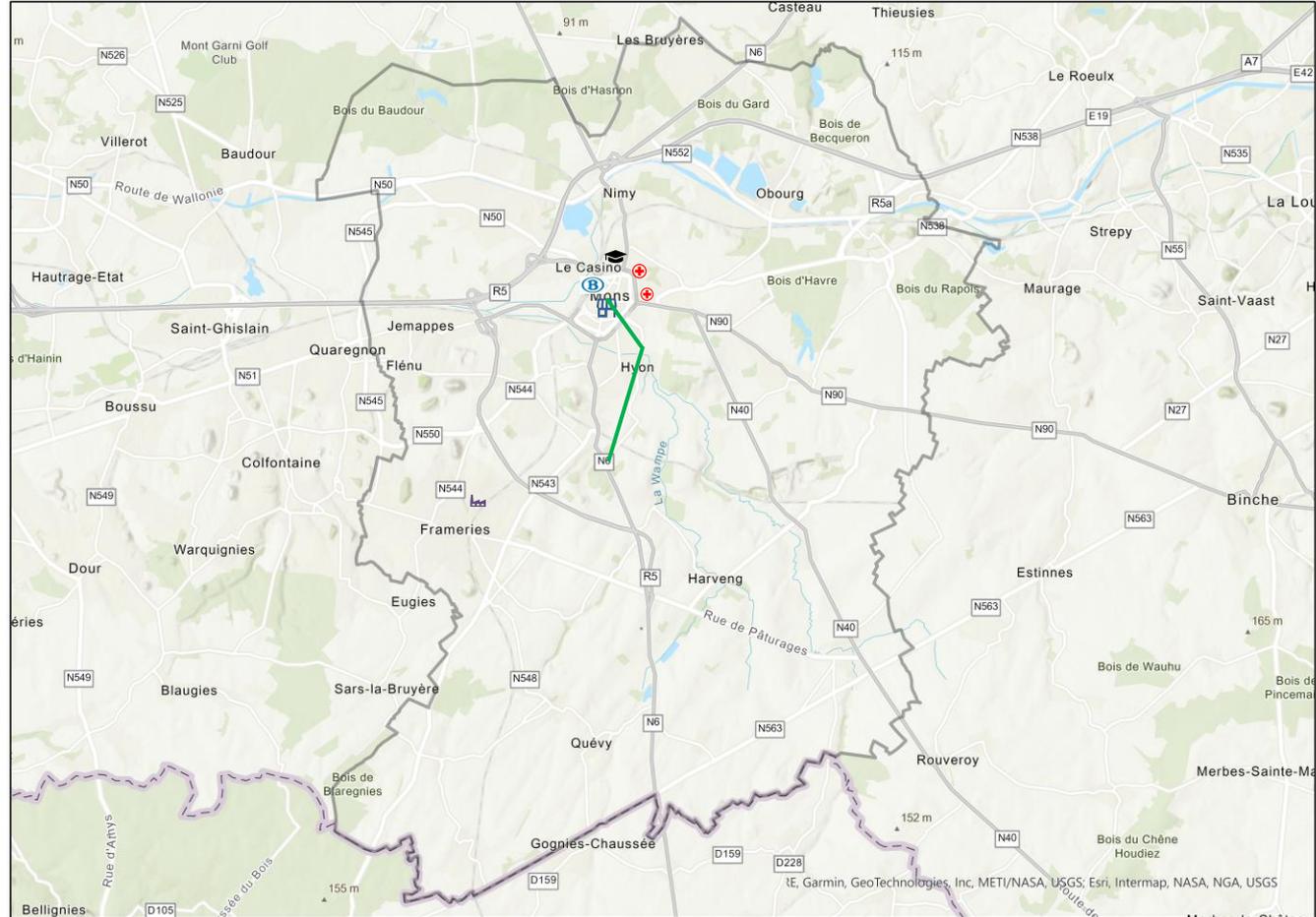
# LIAISON CIPLY - HYON – MONS

## Fréquences:

- En semaine (sco) : 4 bus/h/sens
- En semaine (vac) 3 bus/h/sens
- Le samedi : 2 bus/h/sens
- Le dimanche : 1 bus/h/sens

## Amplitude horaire:

- 5h – 23h en semaine
- 7h – 23h le samedi
- 7h – 20h le dimanche



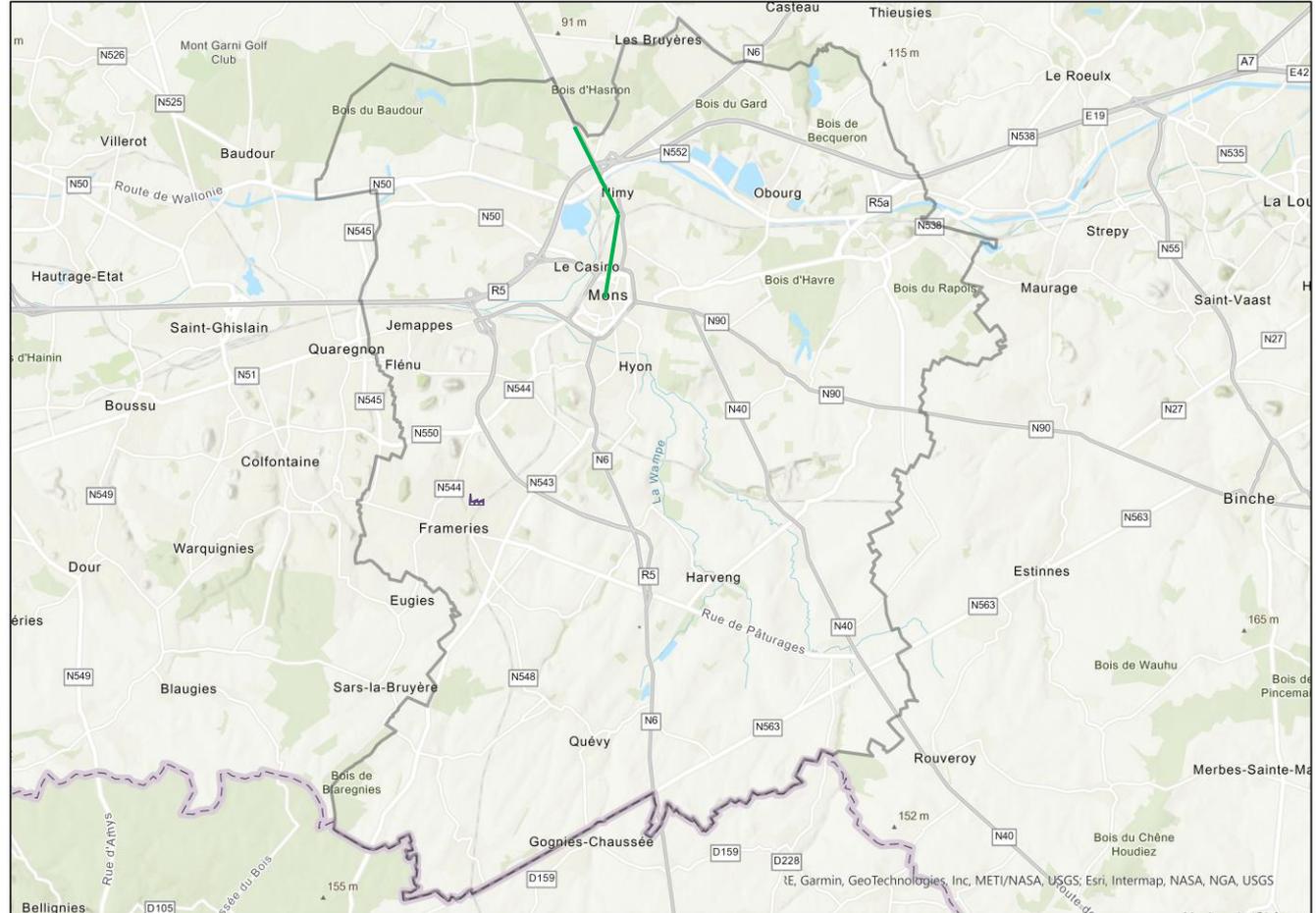
# LIAISON NIMY NORD – NIMY - MONS

## Fréquences:

- 1 bus/h/sens

## Amplitude horaire:

- 5h – 23h en semaine
- 7h – 23h le samedi
- 7h – 20h le dimanche



# PROPOSITION RÉSEAU CIBLE

Liaisons urbaines structurantes

Liaisons urbaines

**Liaisons structurantes intercommunales**

- Liaison rapide et cadencée ; sur voirie régionale

Liaisons secondaires intercommunale

Liaisons scolaires

Solutions de mobilité locales flexibles

→ 2 liaisons

→ 4,5 % de l'offre sur la zone

# GIVRY – HARMIGNIES – SPIENNES – MONS

## Fréquences:

En semaine : 1 bus/h/sens en journée

Le samedi : 1 bus/2h

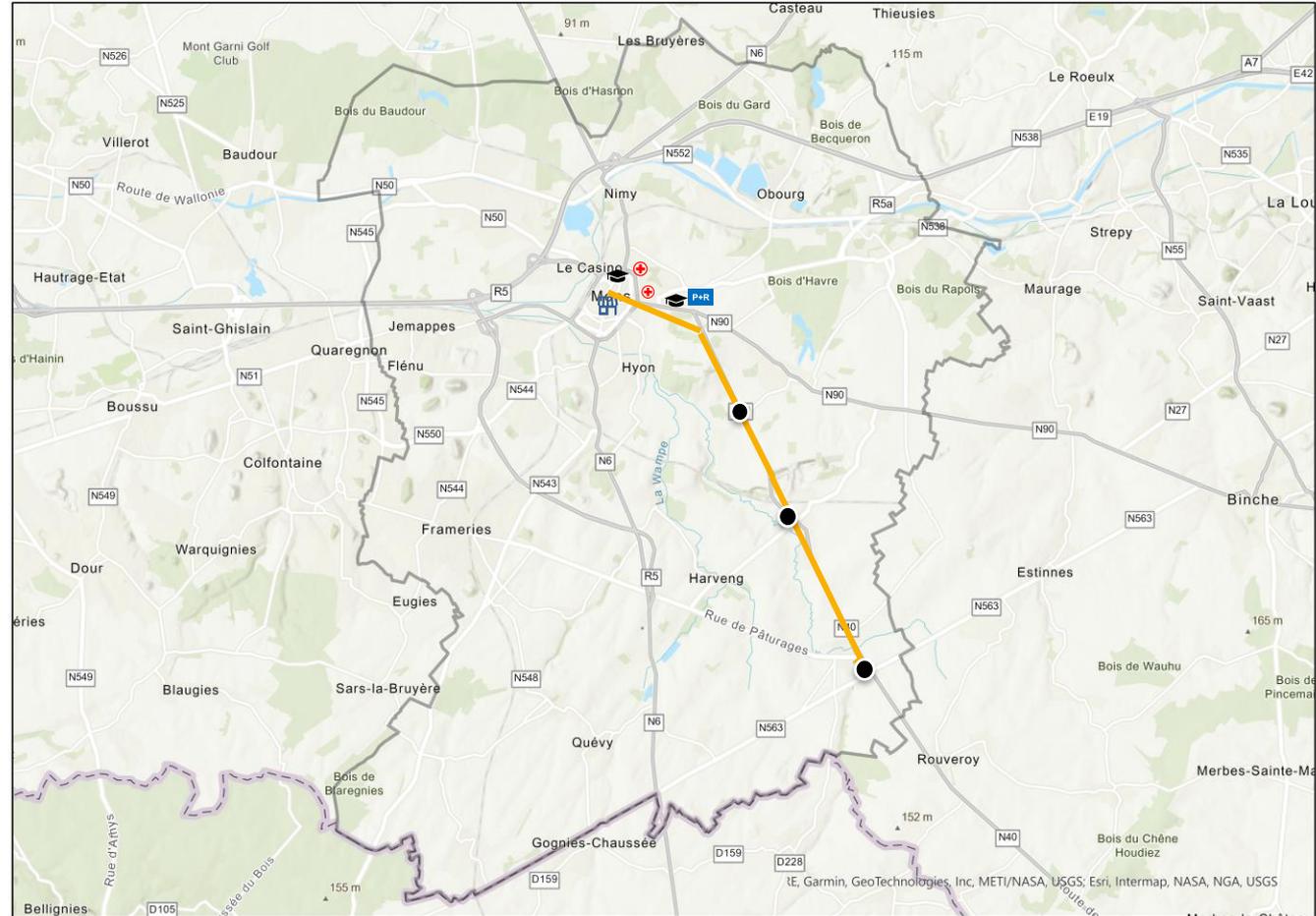
Ne circule pas le dimanche

## Amplitude horaire:

6h – 20h

## Mobipôle potentiel :

- Givry
- Harmignie
- Spiennes



# MAUBEUGE – QUÉVY - MONS

## Fréquences:

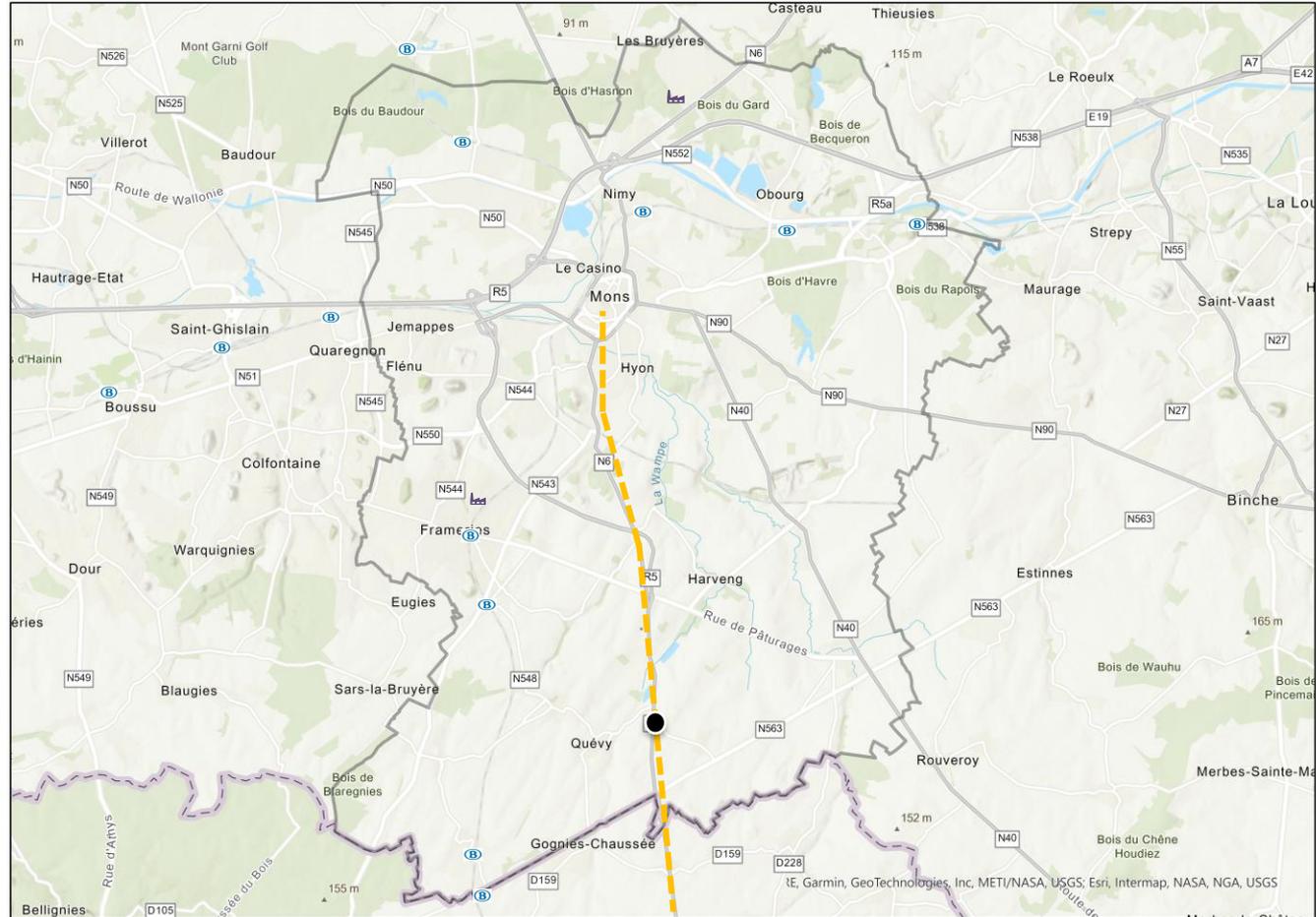
- En semaine : 3 passages le matin vers Mons et 3 passages le soir depuis Mons (6p/j),
- Le samedi : 1 passage toutes les 2h
- Ne circule pas le dimanche

## Amplitude horaire:

- En semaine : 6h – 19h
- Le samedi : 9h – 19h

## Mobipôle potentiel :

- Sur la N6 au niveau de Quévy



# PROPOSITION RÉSEAU CIBLE

Liaisons urbaines structurantes

Liaisons urbaines

Liaisons structurantes intercommunales

Liaisons secondaires intercommunales

Liaisons scolaires

Solutions de mobilité locales flexibles

- Desserte des zones rurales
- Sur voirie communale
- Desserte fine
- Circule à toute les périodes, fréquence adaptée au potentiel

→ 2 liaisons

→ 7,5 % de l'offre sur la zone

# GIVRY – HAVAY – QUÉVY – BOUGNIES – FRAMERIES

## Fréquences:

En semaine : 1 bus/h/sens en journée

Le samedi : 1 bus/2h

Ne circule pas le dimanche

## Amplitude horaire:

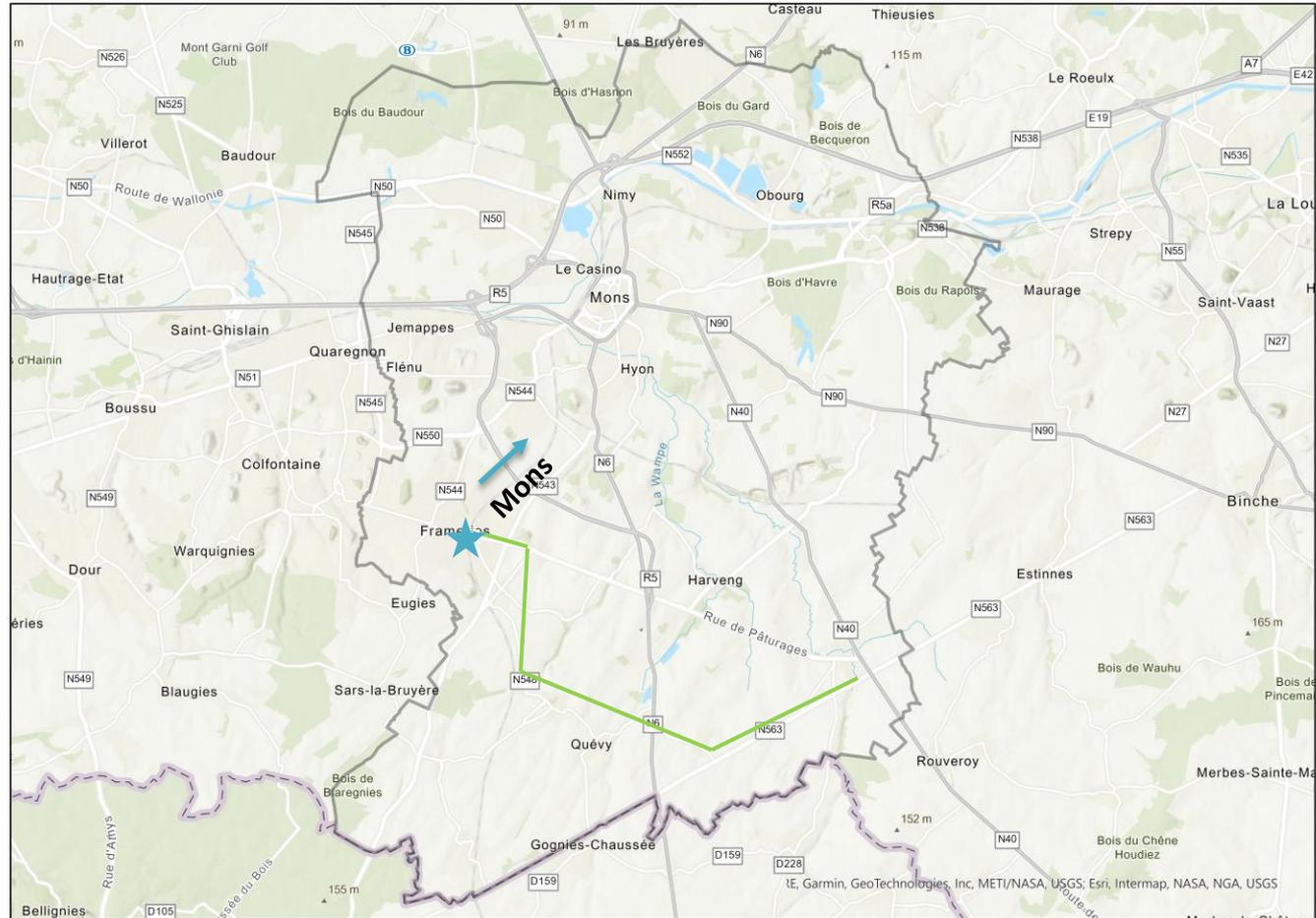
En semaine : 6h – 20h

Le samedi: 7h – 19h

Ne circule pas le dimanche

## Correspondance :

- En gare de Frameries vers Mons



# HAVAY- HARVENG – ASQUILLIES - NOUVELLES - MONS

## Fréquences:

En semaine : 1 bus/h/sens en HP, 1

bus/2h/sens en HC

Le samedi : 1 bus/2h

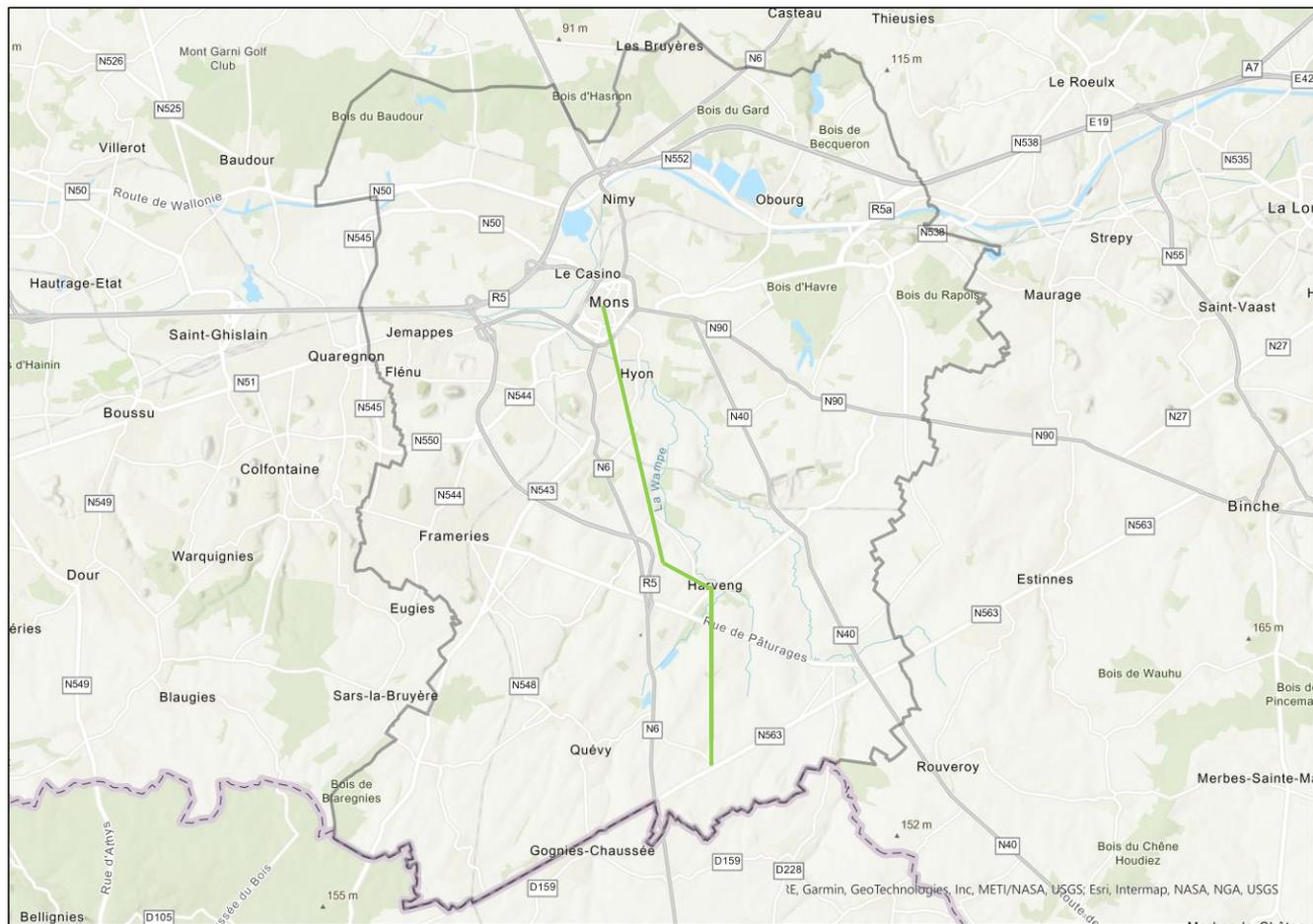
Ne circule pas le dimanche

## Amplitude horaire:

En semaine : 6h – 20h

Le samedi: 7h – 19h

Ne circule pas le dimanche



# PROPOSITION RÉSEAU CIBLE

Liaisons urbaines structurantes

Liaisons urbaines

Liaisons secondaires intercommunales

Liaisons structurante intercommunale

Liaisons scolaires

Solutions de mobilité locales flexibles

- Desserte scolaire
- 1 à 2 passage par jour
- Uniquement en période scolaire

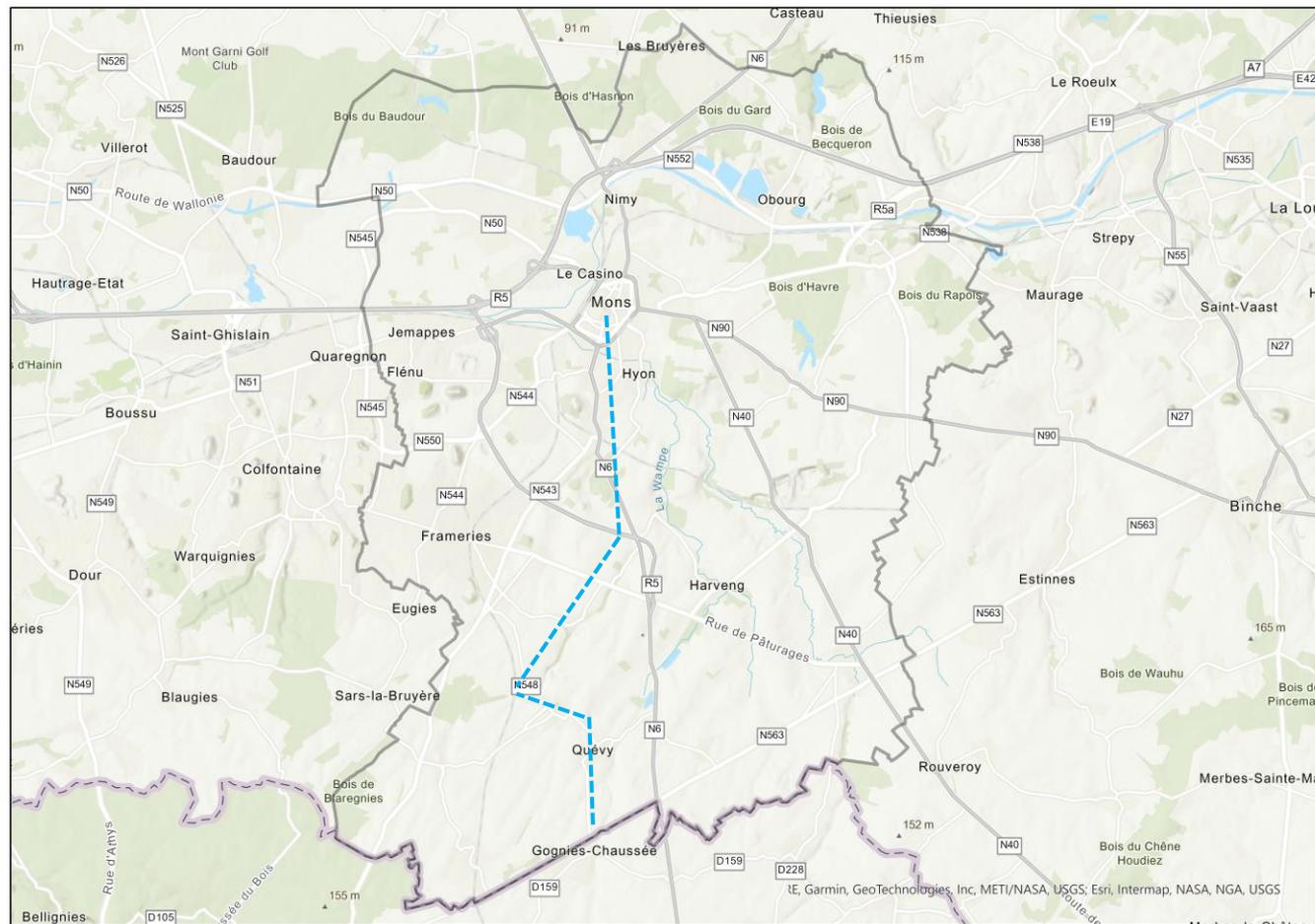
# GOGNIES-CHAUSSÉE – QUÉVY LE GRAND – QUÉVY LE PETIT – BOUGNIES - MONS

## Fréquences:

En semaine (sco) :

1 à 2 passages/j/sens

Ne circule pas aux autres périodes



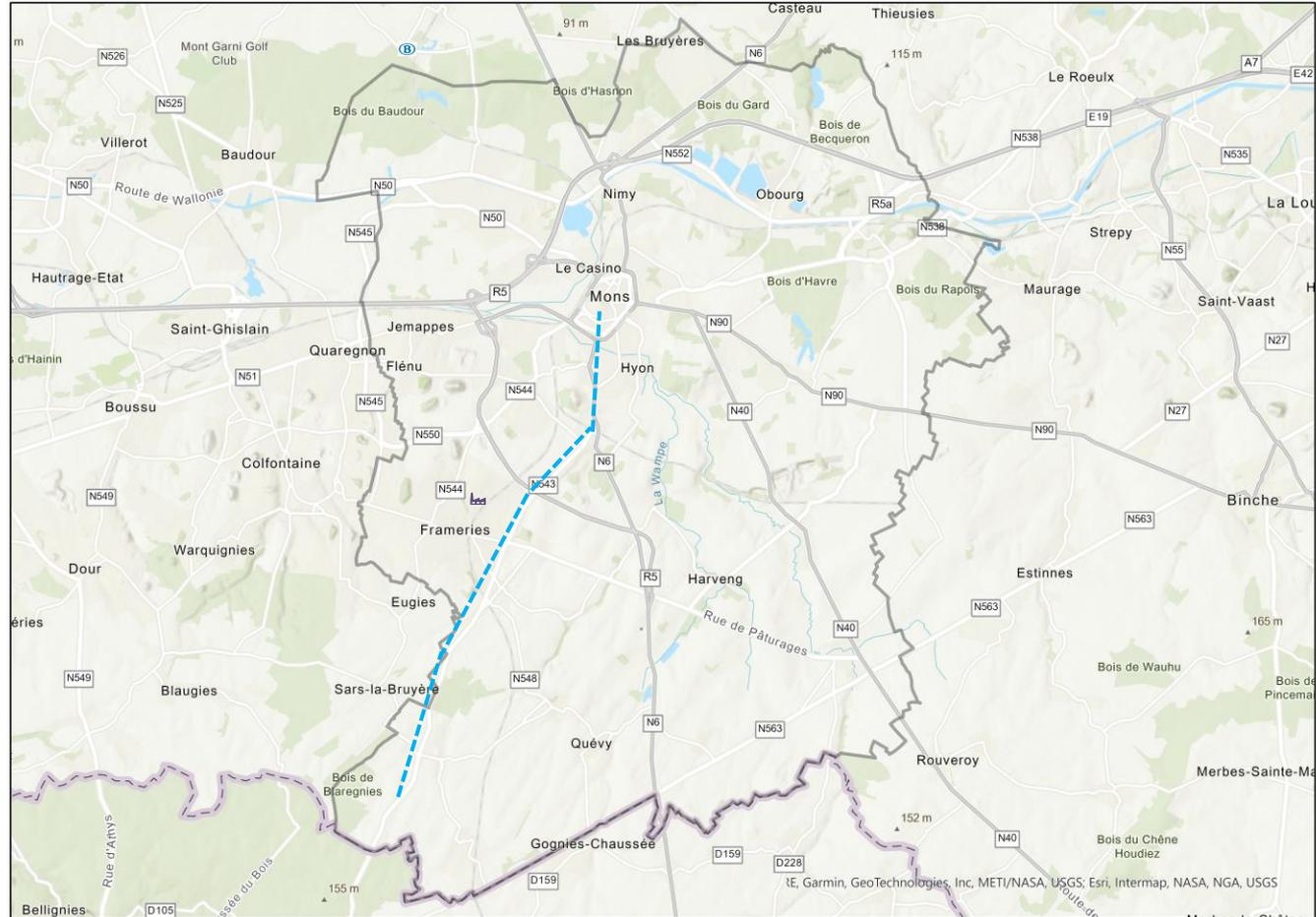
# BLAREGNIES – NOIRCHAIN– MONS

## Fréquences:

En semaine (sco) :

1 à 2 passages/j/sens

Ne circule pas aux autres périodes





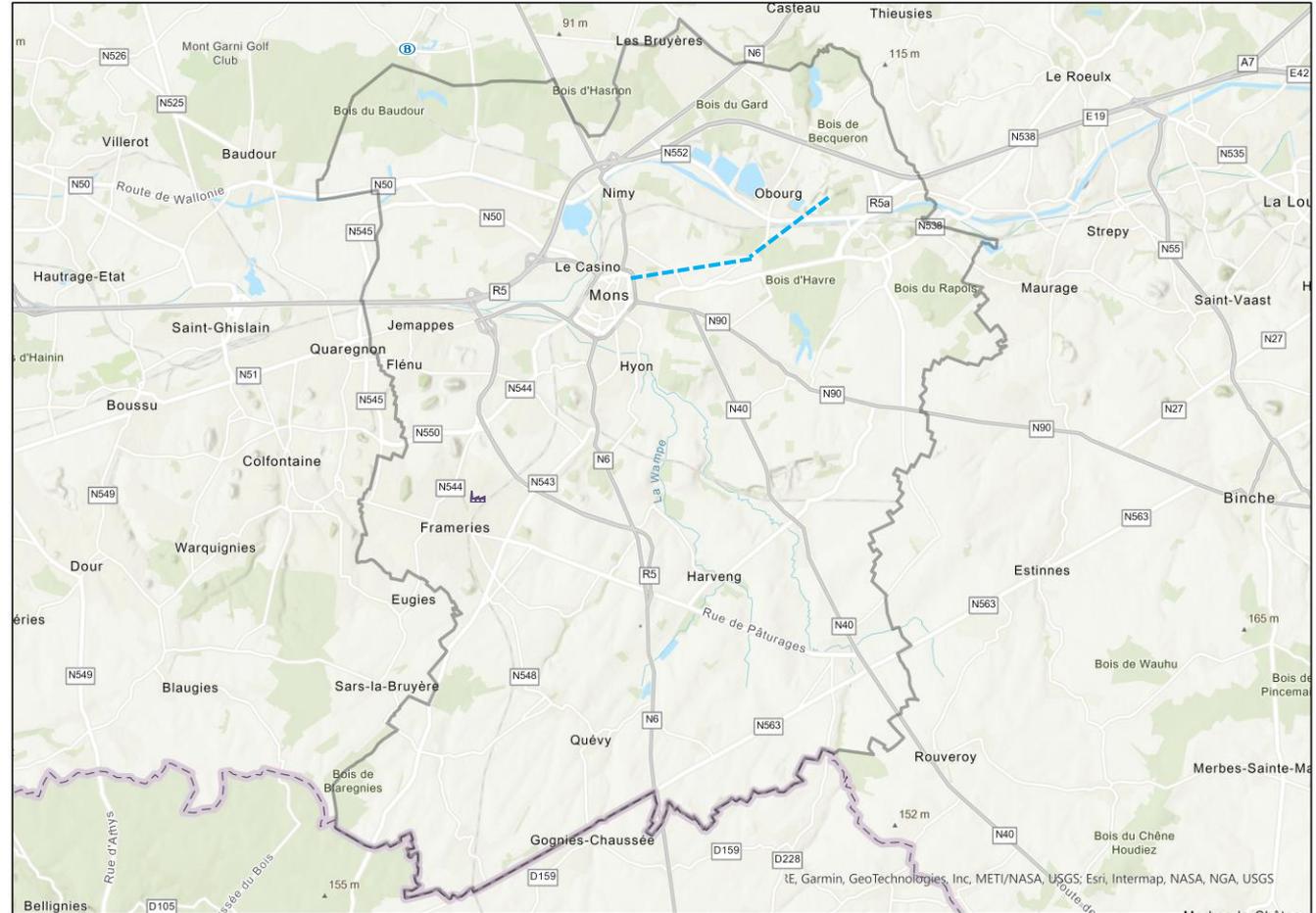
# HAVRÉ (CITÉ DU CONGO) – MONS

## Fréquences:

En semaine (sco) :

1 à 2 passages/j/sens

Ne circule pas aux autres périodes



# PROPOSITION RÉSEAU CIBLE

Liaisons urbaines structurantes

Liaisons urbaines

Liaisons secondaires intercommunale

Liaisons scolaires

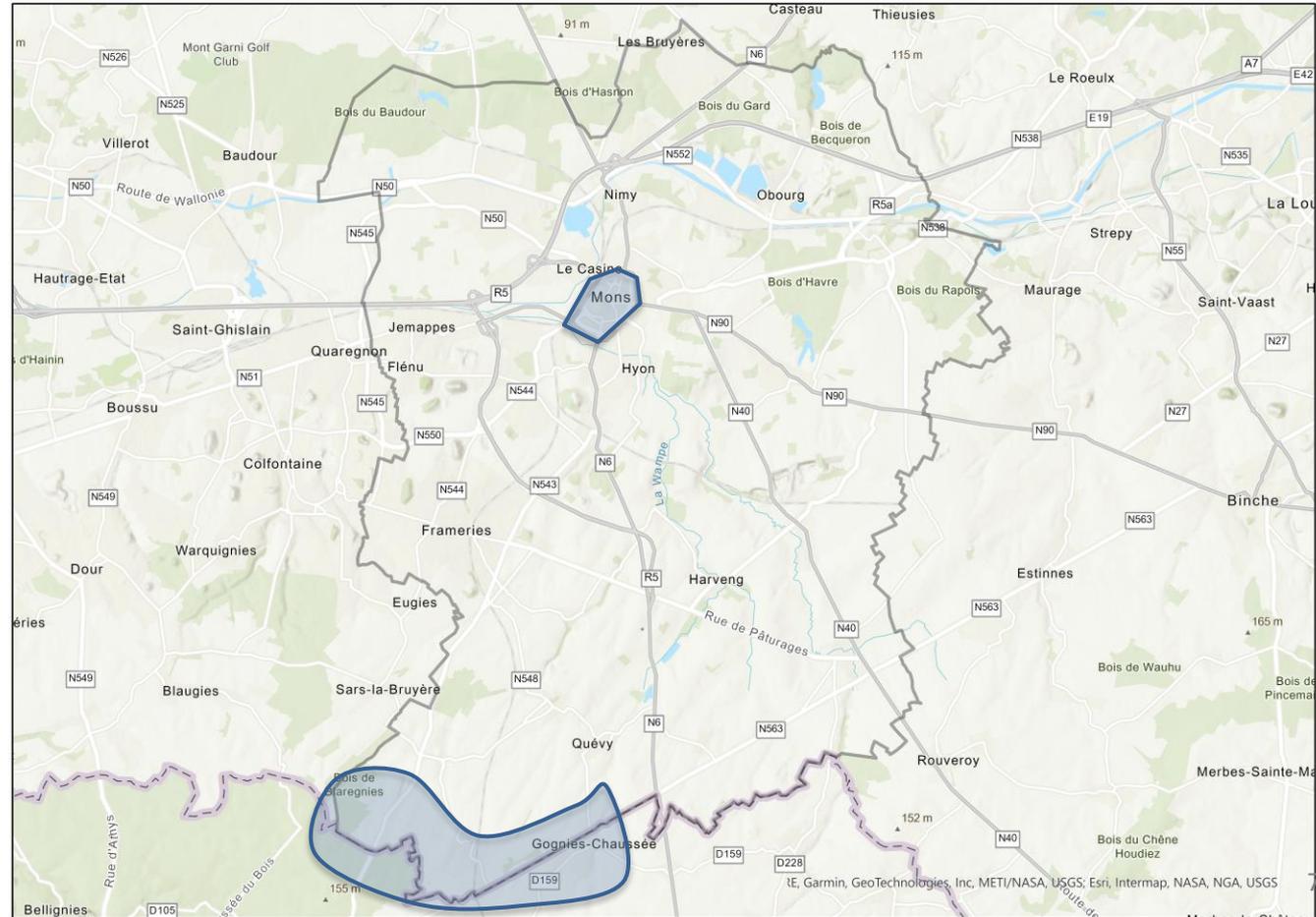
Liaisons structurantes intercommunales

**Mobilité locales flexibles**

- Où et quand le transport régulier n'est pas présent

# SOLUTIONS DE MOBILITÉ LOCALE FLEXIBLE POUR COMPLÉTER L'OFFRE RÉGULIÈRE

- Desserte fine de l'hyper centre
- Connexion de Blaregnies et Goegnies-chaussée au réseau structurant (gare d'Aulnois)
- En soirée, quand les services réguliers ne sont pas disponibles



# RÉSEAU CIBLE

## RÉSEAU URBAIN

-  Liaison urbaine structurante
-  Liaison urbaine

## RÉSEAU INTERCOMMUNAL

-  Liaison ferroviaire
-  Liaison structurante intercommunale
-  Liaison structurante intercommunale HP
-  Liaison secondaire
-  Liaison scolaire

## MOBILITÉ LOCALE

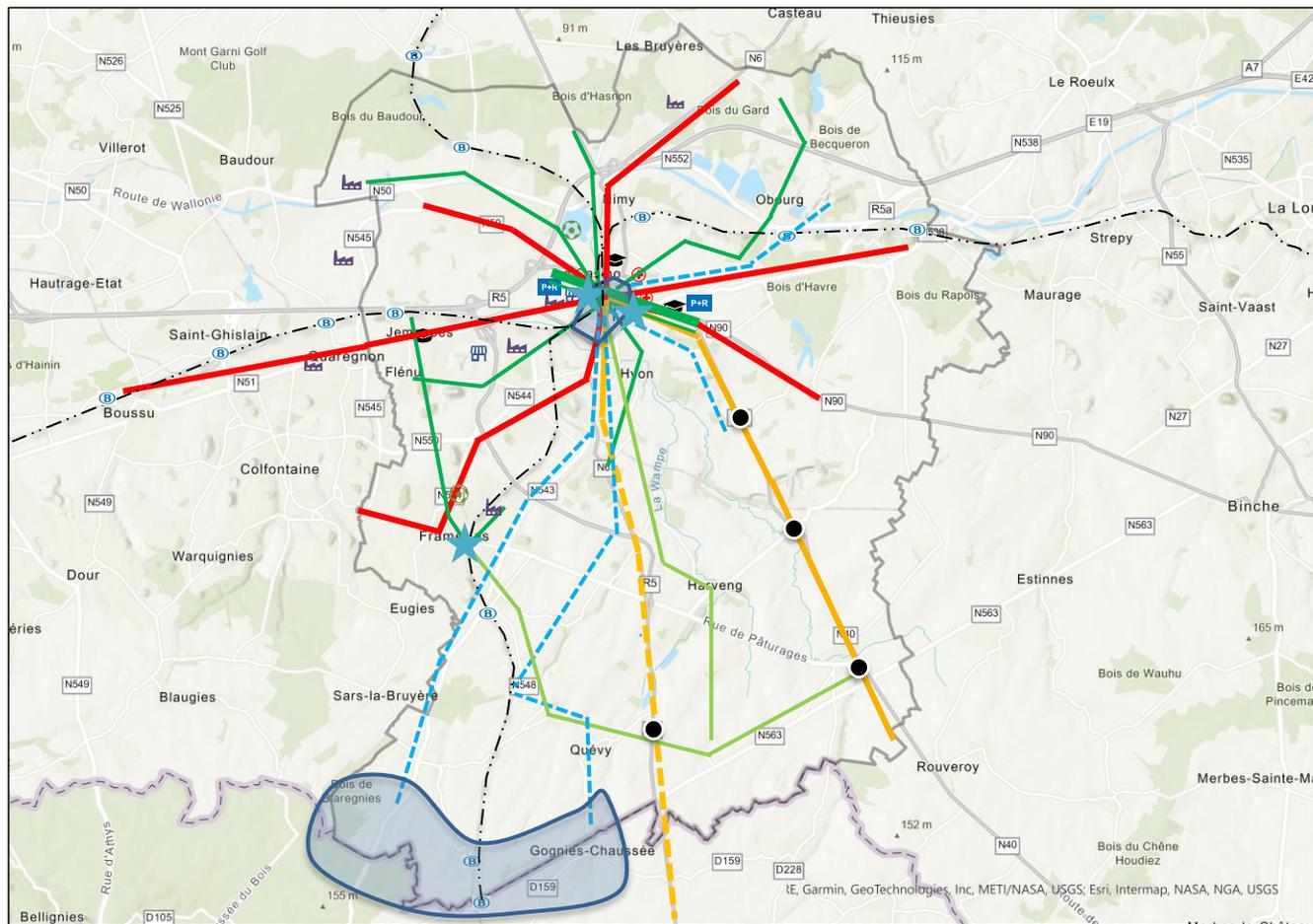
-  Zone de mobilité locale flexible

## INTERMODALITÉ

-  Correspondance train/bus et bus/bus
-  Mobipôle potentiel
-  Gare SNCB

## PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENT

-  Emploi
-  Commerce
-  Loisir/sport/culture
-  Enseignement
-  Santé
-  Lieu mutualisation du stationnement



# PROPOSITION DE RÉSEAU CIBLE

- Augmentation de l'offre de 35 %
- Une offre en toute période : min 1 bus/heure le dimanche pour le réseau urbain
- Une amplitude horaire importante : 5h – 23h pour le réseau urbain; 6h – 20h pour le réseau intercommunal
- Identification des liaisons au regard des flux de déplacements
- Des fréquences proportionnées aux flux de déplacements et aux densités sur la zone
- Une intermodalité renforcée par l'identification des correspondances à organiser
- 3 principaux pôles liaisonnés entre eux avec une fréquence attractive en toute période,

## PROPOSITION D'AVIS DE L'ORGANE

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

**Il recommande à l'AOT d'officialiser sur cette base le Plan Régional de Transport Public de la zone de Mons (qui comprend les communes de Mons et Quévy et les anciennes communes de Frameries, Noirchain et La Bouverie) 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. Il demande que les experts mobilité (supra-)locaux soient concertés par l'OTW sur les scénarios opérationnels étudiés avant 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.**

**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, des impacts sur les usagers actuels et potentiels,...) et la planification de la mise en œuvre des modifications de l'offre lors d'une session de l'OCBM du Hainaut en 2023, avant validation régionale du scénario final de redéploiement qui sera mise en œuvre par l'OTW sur la zone en 2025.**

## 3.2. Planification des redéploiements jusque 2030 dans le bassin du Hainaut

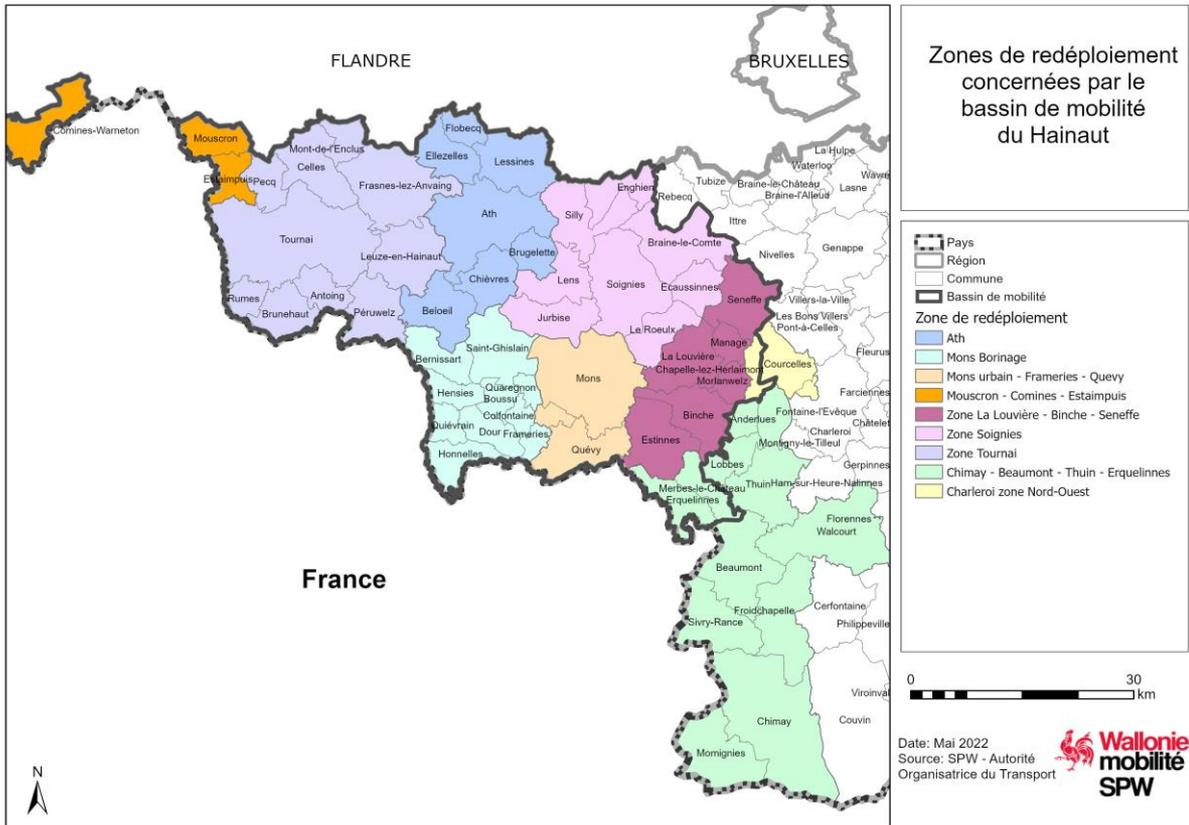
*AOT*

*Pour avis – document préparatoire transmis*

# 3.2. PLANIFICATION DES REDÉPLOIEMENTS JUSQUE 2030 DANS LE BASSIN DU HAINAUT

## Périmètre et planification concertée TEC-SPW jusque 2030

Zone de redéploiement	Diagnostic	Etudes opérationnelles et participation citoyenne	Mise en œuvre opérationnelle (TEC)
Ath	Automne 2020	2022	2024
Mons urbain -Frameries - Quevy	Automne 2021	2023	2025
Mons Borinage (avec et autour du BHNS)	Automne 2022	2024-2025	2026
Mouscron - Comines - Estaimpuis	Automne 2023	2025	2026
Zone Tournai	Automne 2024	2025-2026	2027
Zone La Louvière - Binche - Seneffe	Automne 2025	2026-2027	2028
Chimay - Beaumont - Thuin - Erquennes	Automne 2026	2027-2028	2029
Zone Soignies	Printemps 2027	2028	2029



## 3.2. 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 :

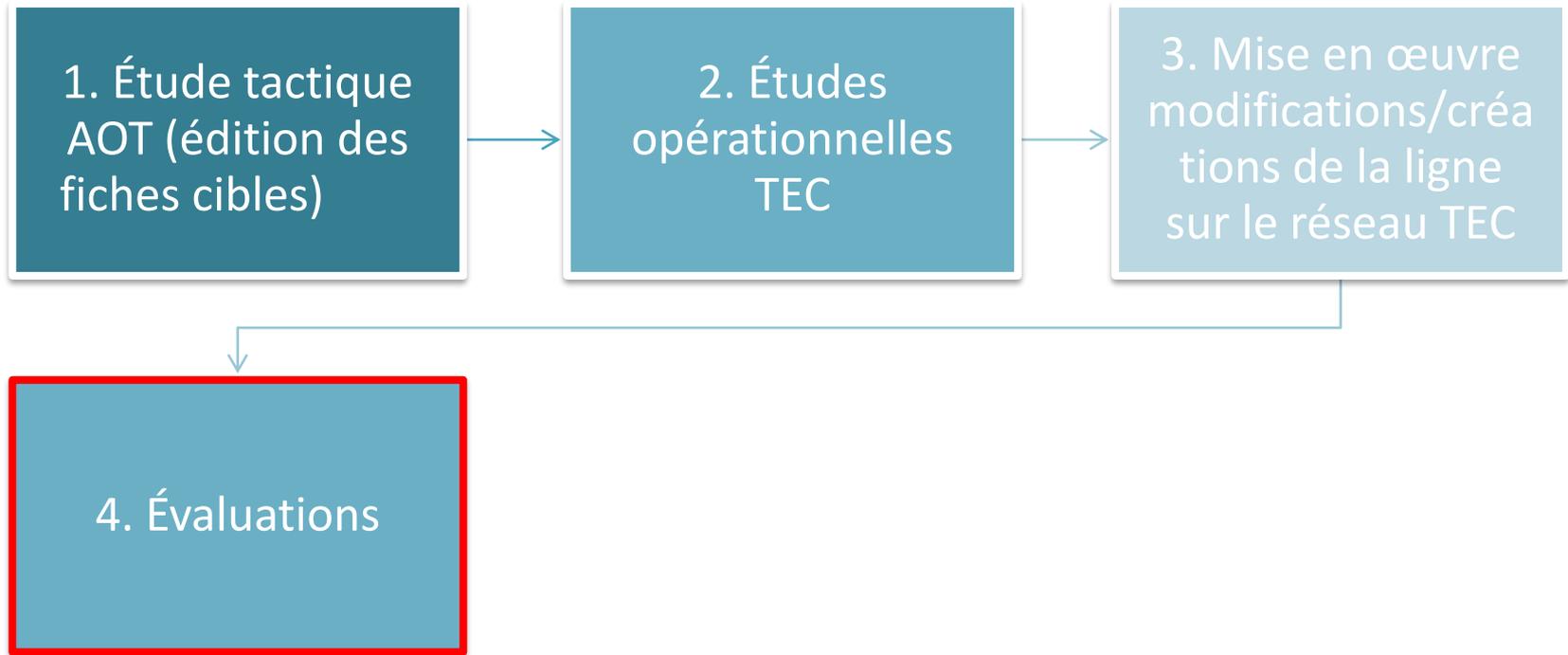
- Etude du redéploiement de la zone Mons Borinage : présentation d'un diagnostic à l'OCBM d'automne 2022 en vue de soumettre à l'avis de l'OCBM de printemps 2023 le projet de réseau cible (ambitions tactiques) ;
- Etude du redéploiement de la zone Mouscron : présentation d'un diagnostic à l'OCBM d'automne 2023 en vue de soumettre à l'avis de l'OCBM de printemps 2024 le projet de réseau cible (ambitions tactiques) ;
- Etude du redéploiement de la zone de Tournai : présentation d'un diagnostic à l'OCBM d'automne 2024 en vue de soumettre à l'avis de l'OCBM de printemps 2025 le projet de réseau cible (ambitions tactiques) ;
- Etude du redéploiement de la zone La Louvière – Binche - Seneffe : présentation d'un diagnostic à l'OCBM d'automne 2025 en vue de soumettre à l'avis de l'OCBM de printemps 2026 le projet de réseau cible (ambitions tactiques) ;
- Etude du redéploiement de la zone Chimay – Thuin : 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 Soignies : 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. PROCESSUS D'ÉVALUATION DE L'OFFRE DÉPLOYÉE : MÉTHODOLOGIE ET PLANNING

*AOT*

*Pour avis – document préparatoire transmis*

# Processus de redéploiement de l'offre (art.19CSP)



# 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, ...)*

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

# Etales du processus d'évaluation de l'offre déployée



1. Déploiement de la modification/création de l'offre concernée



2. Préparer l'atelier d'évaluation intermédiaire



3. Réaliser l'évaluation intermédiaire

- 18 mois après le déploiement
- Déterminer un plan d'actions



4. Réaliser le plan d'actions

▶ Avis OCBM

# Processus d'évaluation de l'offre



5. Préparer l'atelier d'évaluation finale



6. Réaliser l'évaluation finale

- 3 ans après le déploiement de la ligne
- Actualiser le plan d'actions



7. Présenter un bilan final

▶ Avis OCBM

# Évaluation d'une ligne modifiée/créée

## Evaluation intermédiaire (18 mois)

> L'offre fonctionne?

> Plan d'actions (exemples) :

- Élargir l'amplitude horaire
- Aménager les arrêts
- Prévoir une bande bus
- Communiquer sur les horaires
- Communiquer sur les correspondances, etc.



Ajustements et adaptations



Améliorer l'offre

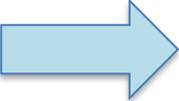
> Le rapport d'évaluation et le plan d'action sont présentés pour avis à l'OCBM (AOT)

> L'OTW et les parties prenantes identifiées sont impliquées dans la réalisation des actions

> L'AOT assure un monitoring dans le cadre de l'évaluation finale

# Évaluation d'une ligne modifiée/créée

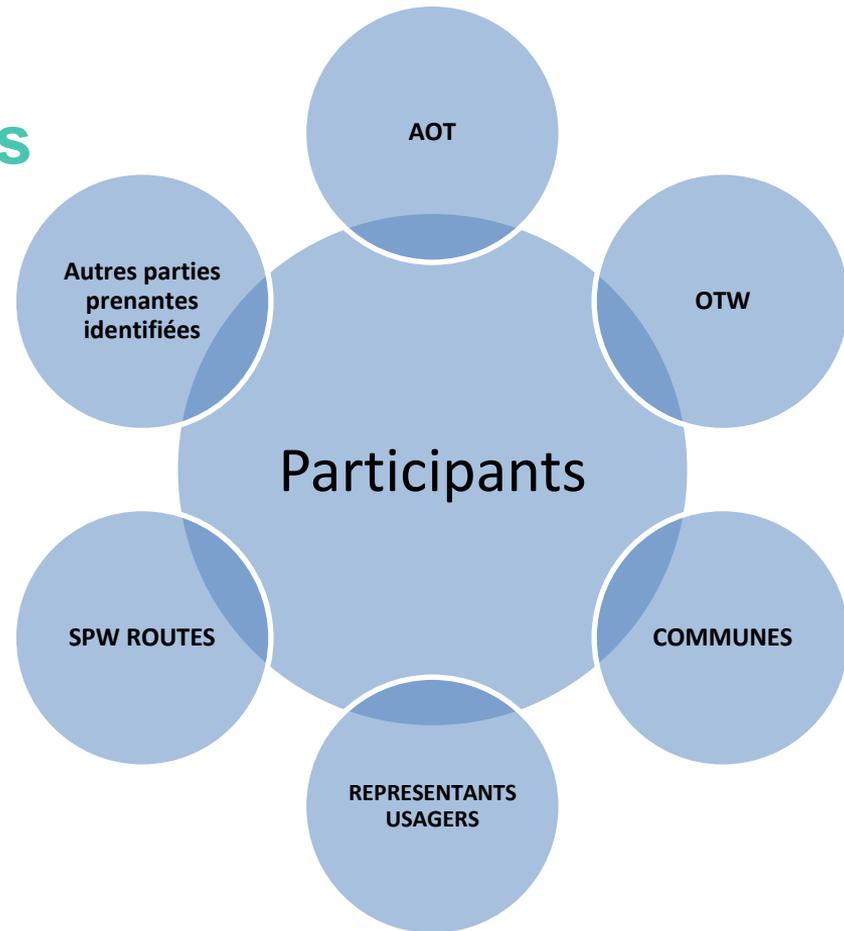
## Évaluation finale (3 ans)

- › Suivi des actions intermédiaires
- › Évaluation plus approfondie  Mettre à jour le plan d'actions
- › Bilan de l'offre
  - Identifier les actions résiduelles majeures
  - Présenter à l'OCBM
  - Transmettre au ministre de la Mobilité

# Évaluation d'une ligne

## Participation des parties prenantes

- AOT pilote
- Implication de toutes les parties prenantes dans l'évaluation
- Participation au plan d'actions



# Évaluation d'une ligne

## Sources nécessaires pour l'évaluation

### Exemples de données, indicateurs ou outils

- Photographie de la ligne (**OTW**)
- Rapport des inspecteurs (**AOT**)
- Analyse de la fonctionnalité des correspondances (**SNCB, STIB, De Lijn, OTW, représentants des usagers**)
- Rapport des représentants des usagers (**Représentants des usagers**)
- Suggestions et barrières à l'utilisation de la ligne (**Représentants des communes & autres POI & parties prenantes**)

### Évaluation finale :

- Enquête de la clientèle (notamment la tarification, adéquation au besoin, ...) (**OTW**)
- Impact sur la part modale (**AOT et OTW**)
- Evaluation de l'impact collatéral de l'offre sur les autres offres existantes/parallèles (**AOT, OTW, Communes, autres parties prenantes**)



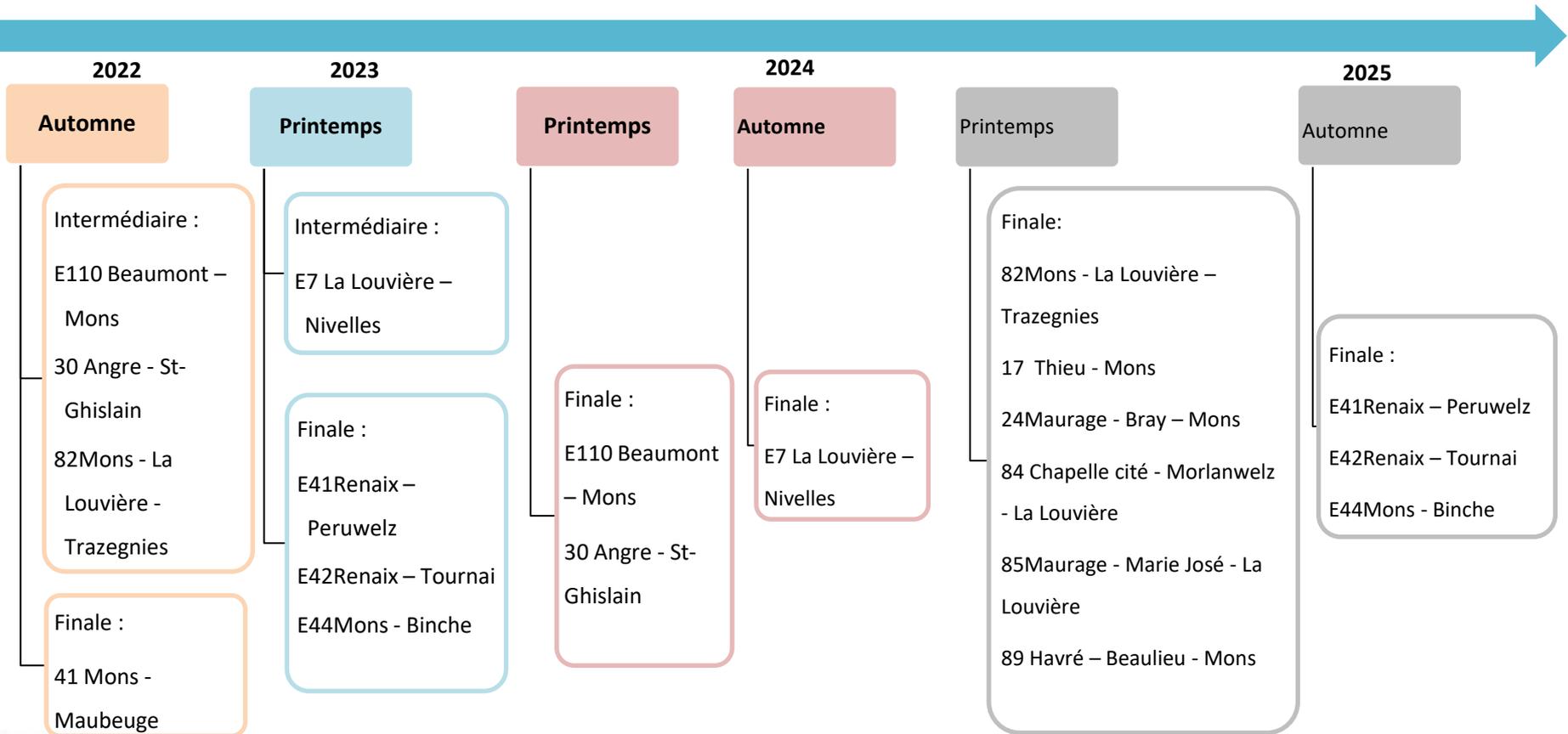
# Planification concertée avec le TEC des évaluations pour les lignes modifiées/créées au sein du bassin du Hainaut

Numéro ligne	Nom offre	Planification de l'évaluation intermédiaire	Planification de l'évaluation finale
E40	Péruwelz - Ath	Automne 2021	/
E110	Beaumont - Mons	Automne 2022	Printemps 2024
30	Angre - St-Ghislain	Automne 2022	Printemps 2024
82	Mons - La Louvière - Trazegnies	Automne 2022	Printemps 2025
41	Mons - Maubeuge	/	Automne 2022
E7	La Louvière - Nivelles	Printemps 2023	Automne 2024
E41	Renaix - Peruwelz	/	Printemps 2023
E42	Renaix - Tournai	/	Printemps 2023
E44	Mons - Binche	/	Printemps 2023
17	Thieu - Mons	/	Printemps 2025
24	Maurage - Bray - Mons	/	Printemps 2025
84	Chapelle cité - Morlanwelz - La Louvière	/	Printemps 2025
85	Maurage - Marie José - La Louvière	/	Printemps 2025
89	Havré - Beaulieu - Mons	/	Printemps 2025

► Avis OCBM

► Avis OCBM

# Planification concertée des évaluations



## 3.1 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 du Hainaut 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.**

# 5. ACCESSIBILITÉ EN TRANSPORT PUBLIC DES SITES TOURISTIQUES

## PRÉSENTATION DU PROJET RÉGIONAL

*AOT pour information*



# 5. ACCESSIBILITÉ EN TRANSPORT PUBLIC DES SITES TOURISTIQUES : PRÉSENTATION DU PROJET RÉGIONAL

- Situation actuelle en Région wallonne

Absence de dispositif d'identification des besoins d'accessibilité en TC des sites touristiques (périodes de vacances et weekend)

- Genèse du projet

- ✓ Volonté d'améliorer l'accessibilité des sites touristiques wallons exprimé dans la Déclaration de Politique Régionale 2019-2024 (lien avec la Ministre De Bue)
- ✓ Co-construction du projet entre le SPW M&I et le CGT (Commissariat Général au Tourisme)
  - Chefs de projet : Laurent Delaite (SPW MI AOT) et Vanessa Grandgagnage (CGT)
- ✓ Projet repris dans le Contrat d'Administration SPW 2021-2025

- Parties prenantes

OTW, Cabinet HENRY, Cabinet DE BUE, SNCB, UVCW, Wallonie Belgique Tourisme, Attractions et Tourisme Asbl, la Centrale Régionale de Mobilité, les Maisons du Tourisme en Wallonie (ex.: Maison du Tourisme Pays des Lacs de l'Eau d'Heure)

- Projet sur plusieurs années jusque 2023



# 5. ACCESSIBILITÉ EN TRANSPORT PUBLIC DES SITES TOURISTIQUES : PRÉSENTATION DU PROJET RÉGIONAL

- Objectifs
  1. Favoriser le transfert modal et l'intermodalité des personnes par le développement de solutions dédiées et innovantes
  2. Améliorer l'accessibilité en transports publics des sites et attractions touristiques wallons
  3. Dynamiser le tourisme en Wallonie
- Périmètre
  - ✓ Identification et priorisation des sites touristiques pertinents à connecter et des besoins temporels (semaine ; weekends et jours fériés ; vacances) en Wallonie
  - ✓ Définition de l'offre en lien avec la feuille de route stratégique d'évolution de l'offre de transport public sous cette législature (développement et redéploiement) et définition des public-cibles prioritaires, y compris depuis les régions frontalières
  - ✓ Accompagnement de la mise en œuvre et communication



# 5. ACCESSIBILITÉ EN TRANSPORT PUBLIC DES SITES TOURISTIQUES : PRÉSENTATION DU PROJET RÉGIONAL

- Indicateurs de réussite
  - Nombre de sites touristiques desservis par une offre adéquate (à définir par catégorie de sites) de TC au regard du potentiel
  - Nombre de visiteurs utilisant les TC pour se rendre aux sites touristiques
  - Nombre de modifications/créations d'offre en TC pour améliorer l'accessibilité des sites touristiques
- Livrables finaux
  - Liste des sites touristiques prioritaires à desservir en TC avec le niveau de service cible attendu par catégorie
  - Planification de modification/création de lignes
  - Identification des aménagements à réaliser en termes d'intermodalité pour favoriser l'accessibilité en TC
  - Outils de communication externe concernant l'accessibilité en TC des sites touristiques



## 5. ACCESSIBILITÉ EN TRANSPORT PUBLIC DES SITES TOURISTIQUES : PRÉSENTATION DU PROJET RÉGIONAL

- Méthodologie d'identification des sites touristiques prioritaires
  - ➔ Pré-liste des sites fournie par le CGT: fréquentation annuelle > 15.000 visiteurs (données 2019)
  - +
  - sites situés à moins de 1 km d'une gare ou d'un arrêt Express
  - sites situés dans des zones de redéploiement dont l'étude opérationnelle > 2024
  - ≡ +- 35 sites touristiques à desservir



# 5. ACCESSIBILITÉ EN TRANSPORT PUBLIC DES SITES TOURISTIQUES : PRÉSENTATION DU PROJET RÉGIONAL

- 6 sites touristiques retenus pour le BM du Hainaut

Site touristique	Commune	Fréquentation 2019	Zone de redéploiement	Début de l'étude opérationnelle
Musee de la Vie Rurale de Chièvres	Chièvres	15 000	Ath	2022
Chateau de Beloeil	Beloeil	15 000	Ath	2022
Archéosite	Beloeil	62 500	Ath	2022
SPARKOH!	Frameries	162 500	Mons urbain - Frameries - Quevy	2023
Mac's	Boussu	37 500	Mons Borinage	2024
Le Grand Hornu	Boussu	37 500	Mons Borinage	2024



# 6. INFRASTRUCTURES LOCALES

## 6.1. Abribus et stationnement vélo aux arrêts

*OTW*

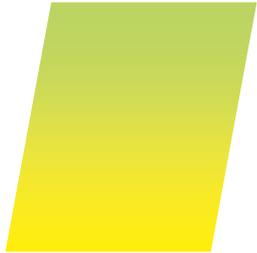
*Pour information*

**LE TEC, TELLEMENT EN COMMUN !**



## **6.1.1. ABRIBUS**

**TEC**



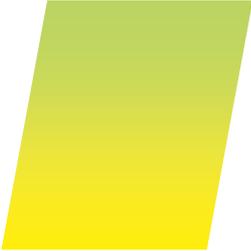
# Objectif



# **Améliorer le confort & la sécurité des voyageurs**

**TEC**





# **3 types d'abribus**

# 3 types d'abribus

## **Les abribus publicitaires non subsidiables**

## **Les abribus standards subsidiables**

→ abribus  
bois, alu, béton

## **Les abribus subsidiables sous conditions**

→ les abribus non  
standards  
→ les constructions  
locales

# a. Les abribus publicitaires non subsidiés



## b. Les abribus standards subsidiables



## c. Les abribus non-standards subsidiables sous conditions





# **TEC & commune liés par une convention**



# Principaux éléments de la convention (1/3)

---

- **Mise à disposition gratuite** de l'emplacement choisi après étude TEC/Commune
- TEC subsidie **80% du coût de l'abribus**
- Commune devient **propriétaire de ses abribus**



## Principaux éléments de la convention (2/3)

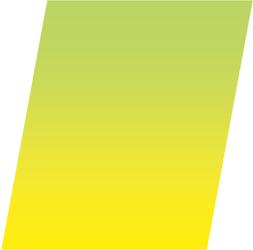
- La commune doit **entretenir les abribus durant 12 ans** :
  - nettoyage régulier (vitres ou panneaux, siège, valves, socle, crépines, etc.) y compris du toit
  - remplacement des vitres ou panneaux brisés
  - remise en état après dégradations, dès leur constatation
  - vidange fréquente de la poubelle
  - enlèvement de l'affichage sauvage
  - effacement des tags,...



# Principaux éléments de la convention (3/3)

---

- **En cas de remplacement d'un abribus existant (vétusté,...),** évacuation et démontage de l'ancien abribus sont à charge de la commune (propriétaire)  
NB : seuls les abribus d'au moins 12 ans peuvent être remplacés par un abribus subsidié



# **Procédures d'installation d'un abribus**



# Abribus publicitaire non subsidiable

~~TEC~~

donne son accord

*(cfr A.R. du 15/09/76 "Règlement sur la police des transport...", Art.4 § 5 : aucun abri ne peut être placé sans l'avis favorable de l'exploitant.)*

**COMMUNE & entrepr. publicitaire**  
passent une convention

**COMMUNE**  
consulte des sociétés  
spécialisées

**COMMUNE**  
demande l'avis du TEC  
au sujet de l'emplacement  
futur de l'abribus

**COMMUNE**  
planifie l'installation &  
informe le TEC  
pour la mise à jour  
de la signalétique

**COMMUNE**  
(via société spécialisée)  
bénéficie gratuitement de la  
fourniture, du placement  
et de l'entretien de l'abribus

# Abribus standard subsidiabile



**TEC**

transmet à la commune :

- l'accord de principe
- le calcul de la quote-part à charge de la commune (20% du coût de l'abribus)
- la convention fixant droits & obligations des parties

**TEC**

commande l'abribus et le fait placer

**TEC**

rédige le procès-verbal de réception et le transmet aux parties



**COMMUNE**

demande accord de principe au TEC sur l'implantation d'un abribus

**COMMUNE**

renvoie la convention signée & verse sa quote-part

**COMMUNE**

devient propriétaire de l'abribus et en assure gestion & entretien

# Abribus non-standard subsidiabile sous condition (1/2)



**TEC**

transmet son accord de principe

**TEC**

rédige et transmet la convention à la commune

**COMMUNE**  
demande accord de principe au TEC sur l'implantation d'un abribus

**COMMUNE**  
passe le marché public nécessaire à la réalisation ou à la fourniture de l'abribus souhaité

*Conditions techniques à respecter*

**COMMUNE**  
fait placer l'abribus par son fournisseur

# Abribus non-standard subsidiable sous condition (2/2)

~~TEC~~

calcule sa quote-part financière  
et introduit la demande de  
subventionnement auprès du SPW.  
Dès réception, le TEC notifie par  
écrit à la commune et procède  
au versement

**COMMUNE**

transmet au TEC :  
la convention signée,  
les documents relatifs à la passation de  
marché public,  
la facture du fournisseur ou le décompte final  
dans le cas d'un travail en régie,  
le procès-verbal de réception établi par le TEC

**COMMUNE**

devient propriétaire de l'abribus  
et en assure gestion & entretien  
*Le subside est limité à celui accordé pour un  
abribus standard de surface équivalente*  
*Si la facture y est inférieure, le subside  
sera alors de 80% du montant total*

# Conditions techniques à l'octroi du subside (1/2)



**Poubelle**

## **Panneau latéral vitré**

permettant :

- aux personnes de voir le bus arriver
- aux conducteurs de voir leurs clients potentiels

**Au moins une valve horaire**

**Banc** (ou dispositif similaire)

**Recul de minimum 1,2 m du bord de voirie**

# Conditions techniques à l'octroi du subside (2/2)

- **Accessibilité PMR :**  
**le sol de l'abribus doit être de niveau avec les abords**



**LE TEC, TELLEMENT EN COMMUN !**



## **6.1.2. Stationnement vélo aux arrêts**

**TEC**

# Principes de base

---

- Promouvoir l'intermodalité bus/vélo
- S'intégrer dans un projet global
- Répondre à une demande citoyenne
- Contrôle social, cheminements cyclables à proximité,...

# Procédure

**TEC**  
délivre un accord de principe pour chacun des emplacements

**TEC**  
rédige le procès-verbal de réception, le transmet aux parties, rédige la convention et calcule le montant du subside

**TEC**  
octroie un subside  
- de 100% sur les lignes Express  
- de 80% sur toutes les autres lignes

**COMMUNE**  
introduit une demande d'accord (une fiche par arrêt concerné)

**COMMUNE**  
place l'équipement (marché public, permis d'urbanisme,...) & fournit les documents au TEC

**COMMUNE**  
signe la convention et assure gestion et entretien

# Equipements vélos – en projet

## Favoriser l'installation des équipements

- en simplifiant l'octroi des Permis d'Urbanisme
- en proposant un catalogue d'équipements standards, comme cela existe déjà pour les abribus



# Facteurs de succès

---

- **Contrôle social important**
- **Chemins cyclables**
- **Installés aux terminus de lignes, aux pôles importants, aux arrêts forts fréquentés et lorsque des besoins sont avérés**
- **Mise en œuvre d'un plan de communication sur la présence et l'utilisation des équipements**



# SPOC

## OTW

**Direction générale – Service  
Infrastructures :**

Gioacchino Volpe

gioacchino.volpe@letec.be

## OTW

**Direction Hainaut – Service  
Infrastructures Réseau :**

Fanny Descotte

fanny.descotte@letec.be



Disponible sur [letec.be/communes](https://letec.be/communes)



**MERCI !**



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

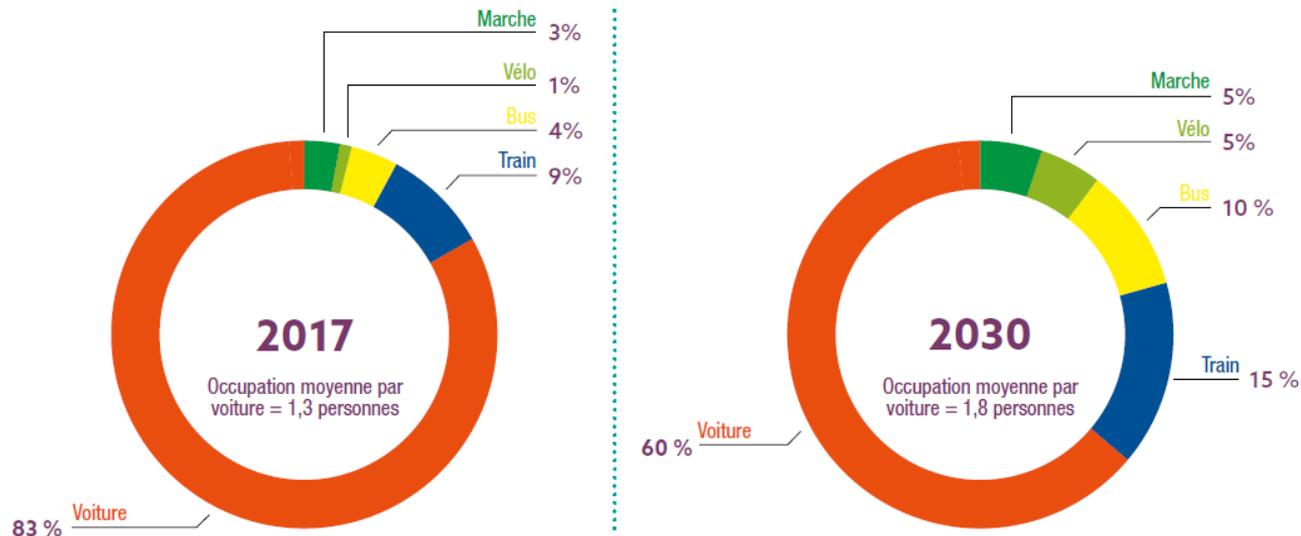
*AOT*  
*Pour information*

# 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

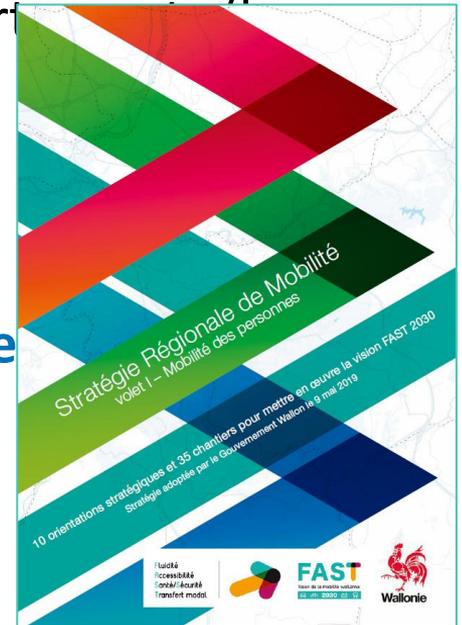
## Les objectifs de transfert modal pour les personnes dans la vision FAST



# 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 (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 déplacement**
  - 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



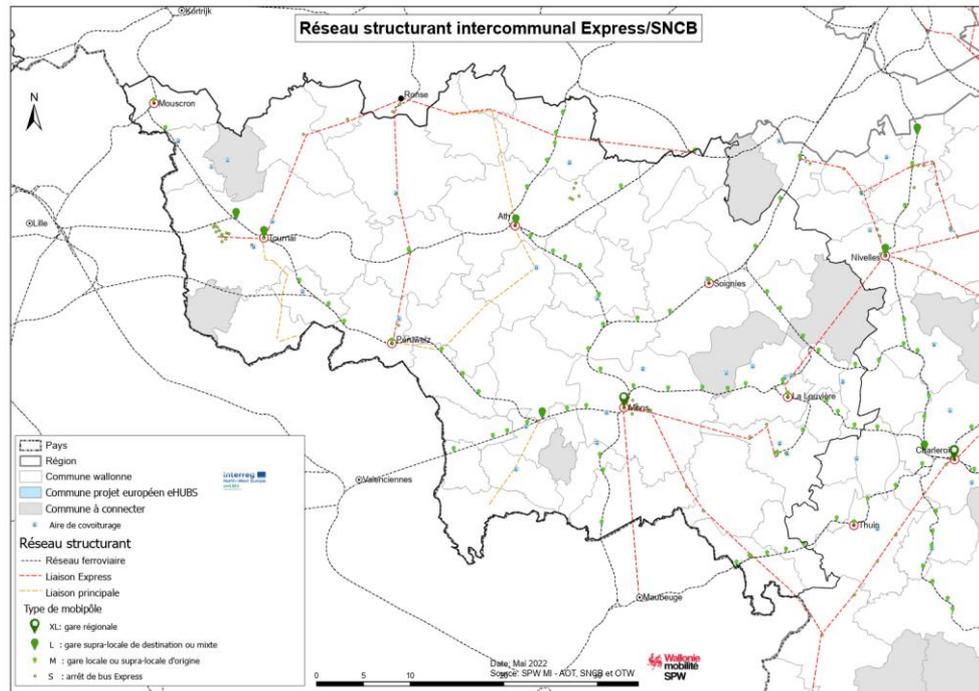
## 2. Les mobipôles, c'est quoi ?

- ✓ 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  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 <u>urbains</u> de multimodalité  sans Transport Public structurant
	 	XL	L	M	S	XS

### 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 (rampes d'accès si nécessaire)						
	Parking vélo sécurisé						
	Parking vélo gardé						
	Drop off zone pour vélos en free-floating						
	Drop-off zone pour trottinettes partagées						
	Aménagements pour vélos à assistance électrique						
	Aménagements pour vélos à assistance électrique						

Les fonctionnalités cibles

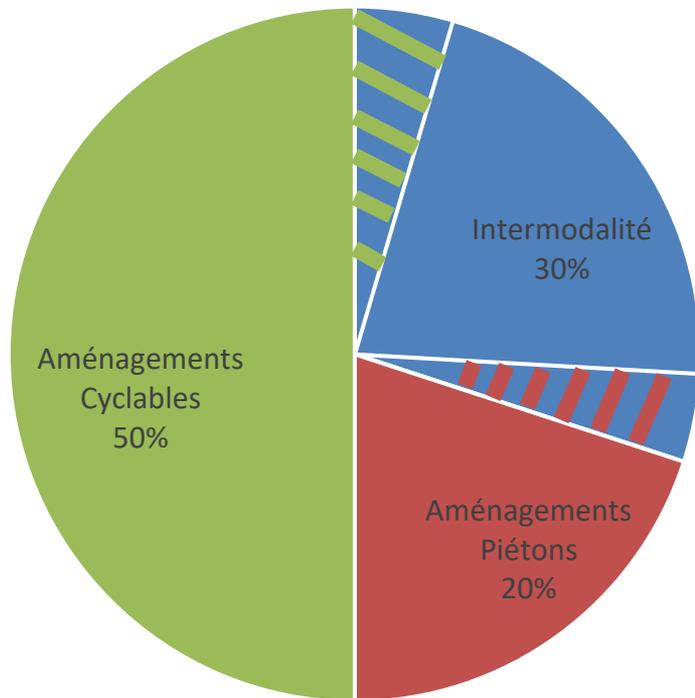
# 3. L'intermodalité dans PIMACI et les dépenses éligibles



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

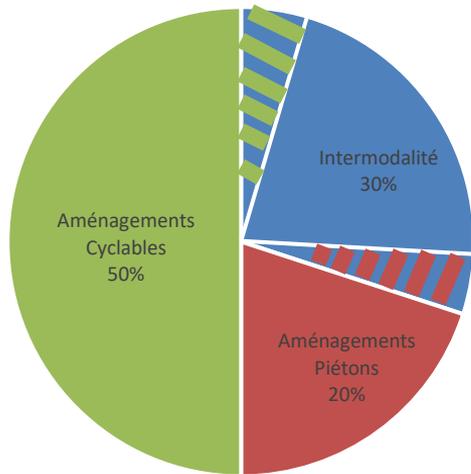


### 3. Les 3 volets de PIMACI



- Subvention totale pour la Wallonie: **€ 210 M**
- **80%** subvention RW – **20%** communes
- Bassin Hainaut: **€ 44.6 M**
- **± € 13 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

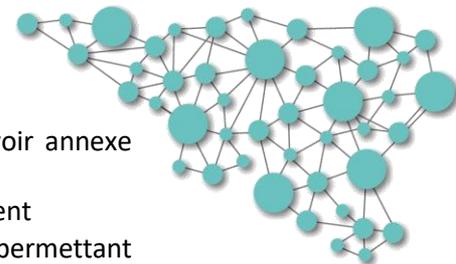


# 3. L'intermodalité dans PIMACI

## La localisation des mobipôles



- **Priorité aux mobipôles à vocation structurante:**
  - **200 communes** wallonnes sur 262 (41 sur 49 de la zone OCBM Hainaut) 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 continus 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 pourrait être pris en compte dans PIMACI :
1. Infrastructures cyclables dans un rayon de 5 km à 10 km<sup>2</sup>
  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
- Éléments cruciaux pour la création d'un mobipôle/mobipoint à prendre en compte par les auteurs de projet

Prioritaire	Souhaitable/recom mandé	Optionnel	Non nécessaire
-------------	-------------------------	-----------	----------------

\* 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

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

		Document à consulter						
		Extraits choisis 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 (PRTP).				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 Hainaut : Fanny Descotte ([fanny.descotte@letec.be](mailto:fanny.descotte@letec.be))



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

# 7. SUIVI DES AVIS ANTÉRIEURS DE L'ORGANE

*Président  
Pour information*

# 8. DIVERS : SUGGESTIONS DE POINTS POUR UN OCBM ULTÉRIEUR

# Prochaine réunion de l'OCBM à l'automne 2022

Merci pour votre participation.

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)

