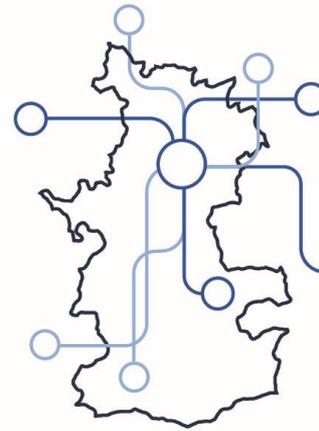




**Wallonie**  
**mobilité**  
**SPW**



**BASSIN DE  
MOBILITÉS**

**CHARLEROI  
MÉTROPOLE**

# Conseil de Bassin

## Séance du 27 mai 2025

# Bienvenue!

## Membres du Conseil de Bassin de Charleroi Métropole:

ABAD	Françoise	Châtelet	MAGNIETTE	Clémentine	Chimay
ALLART	Jean-Jacques	Les Bons Villers	MAREE	Régis	Couvin
ANGELO	Mathieu	Cawab	MATHIEU	Valerie	Anderlues
BAILLEN-COBO	Tito	Philippeville	MEUTER	Michel	Mobilesem
BAOUCHE	Mourad	SNCB	MOENS	Pascal	SPW MI - DSMI
BAUWELINKX	Marie	SPW MI - DSMI	MONARD	Alicia	Charleroi
BILLE	Jean-Philippe	SPW MI - Routes	NASDROVISKY	Boris	SPW MI - DSMI
CANET	Clémence	Montigny-le-Tilleul	NAVAUX	Albert	Walcourt
CIOFFI	Flavio	Sambreville	NEVEN	Nadia	Cabinet du Ministre Régional de la Mobilité
DAILLY	Isabelle	Gerpennes	NKONO	Collin	Port Autonome de Charleroi
DANDOIS	Olivier	Ham-sur-Heure-Nalinnes	ORBAN	Bénédicte	IDEA
DEMACQ	Florence	OTW	POLAIN	Hadrien	Anderlues
DEPREZ	Jean-Pierre	Aiseau-Presles	RAZEE	Frédéric	Erquennes
D'HAeyer	Loic	Fleurus	RENAUX	Sophie	Courcelles
DUCHENNE	Ophélie	Farciennes	SCHEPERS	Magali	Sivry-Rance
DUJARDIN	Nicolas	Seneffe	SMITH	Duncan	Navetteurs
DUPRIEZ	Benoît	SPW MI - DSMI	SORY	Virginie	IGRETEC
DUVIVIER	Sandrine	OTW	TIMMERMANS	Anne	Charleroi Métropole
FATTAH	Karim	Viroinval	TINEBRA	Anna	Tous à pied
FIEVEZ	Sophie	Infrabel	TULPINCK	Grégory	Thuin
GALLAND	Laurent	OTW	VAN ROOST	Frédérique	Couvin
GILAIN	Léna	Momignies	VANDECASTEELE	Grégoire	SPW MI - DSMI
GILLET	Nathalie	Chapelle-lez-Herlaimont	VANDER JEUGT	Joachim	Merbes-le-Château
HARDY	Stéphane	Cerfontaine	VANDROMME	Alain	Froidchapelle
HIGNY	Hélène	Viroinval	VANFLETEREN	Julien	SPW MI - Routes
HOUYOUX	Nicolas	Gerpennes	VAST	Véronique	SPW TLPE
KAIRET	Tim	Gracq	VILLANCE	Stéphanie	Commissariat Général au Tourisme
KNAEPEN	Philippe	Pont-à-Celles	WALCKIERS	Juliette	SPW MI - DSMI



15 min

Première séance du Conseil de Bassin de Charleroi Métropole

# INTRODUCTION

## Mot d'accueil de :

**Céline LUCAS**

Directrice

Direction de la Planification de la Mobilité

Département de la Stratégie de la Mobilité et de l'Intermodalité

SPW Mobilité & Infrastructures

## Ordre du jour

9h00 – 10h00	Co-présidence, Règlement d'ordre intérieur Mise en perspective, Intermodalité, Tableau de bord de la mobilité
10h00 – 13h20	Synthèse du PMCM et Présentations par thématique
13h20 – 13h30	Conclusion, date de la prochaine séance
Repas sandwiches!	

## Modalités pratiques

1



2



3



# Pourquoi un Conseil de Bassin ?

Parce que la Région & Charleroi Métropole se sont dotées d'un plan de mobilité adopté en 2024

Mettre en œuvre la SRM à l'échelle de Charleroi Métropole

Mettre en œuvre le PMCM

Prendre des décisions et émettre des recommandations aux autorités au sujet du PMCM

Concertation +++

Coordination +++

Priorités cohérentes

## Séance du 27 mai 2025

Réunir les membres

Informer sur les outils et projets régionaux

Lancer la dynamique d'un réel pilotage de mise en œuvre



15 min

Co-présidence

Règlement d'ordre intérieur

# GOUVERNANCE



## Proposition de décision au Conseil

Proposition de désigner Damien Tobie comme président régional ;  
Proposition de désigner le président communal selon une proposition de Charleroi Métropole.

### Proposition:

Présidence communale tournante:

- 2025 - 2026** – Les Engagés → **Julien MATAGNE**, Bourgmestre, Gerpinnes
- 2027 - 2028** – PS → **Alicia MONARD**, Echevine de la Mobilité, Charleroi
- 2029 – 2030** – MR → **Philippe KNAEPEN**, Bourgmestre, Pont-à-Celles

Suppléé ce 27 mai par **Frédéric RAZEE**,  
Echevin de la Mobilité, Erquelines



## Proposition de décision au Conseil

Le conseil adopte le Règlement d'ordre intérieur.



Ces représentants politiques disposent du pouvoir de représentation de la commune et **peuvent se faire assister d'un conseiller technique.**

**1 membre** désigné par le collège communal, en son sein, **pour chacune des 30 communes** du bassin correspondant au territoire du PMCM.

*Proposition de décision transmise par la SCNB en amont de la séance:*

*La SNCB et Infrabel ne souhaitent pas disposer d'une voix délibérative, mais uniquement d'une voix consultative.*

# Conseil de Bassin & OCBM



Le Conseil de Bassin de Charleroi Métropole intègrera les prérogatives dévolues précédemment à l'Organe de Consultation du Bassin de Mobilité (« OCBM ») de Charleroi. Il ne sera donc pas organisé de nouvelle séance de l'OCBM de Charleroi.

Les 30 communes de Charleroi Métropole sont invitées uniquement au Conseil de Bassin de Charleroi Métropole.



30 min

Méthodologie de suivi de mise en œuvre du PMCM  
Intermodalité - Mobipôles  
Tableau de bord de la mobilité

# MISE EN PERSPECTIVE



## SUIVI

Quoi?

Etat d'avancement de la mise en œuvre du plan

Qui?

SPW Dir. Planif. et toute organisation responsable du suivi de mise en œuvre: référents thématiques, communes,...

Comment?

Communication  
Indicateurs de réalisation

Résultats?

Rapport annuel de mise en œuvre  
=> GW, Citoyens

## EVALUATION

Situation de la mobilité dans le périmètre de Charleroi Métropole

SPW Dir. Planif. + Dir. Etudes/Prospective

Feedback, Enquêtes, ...  
Indicateurs d'impact

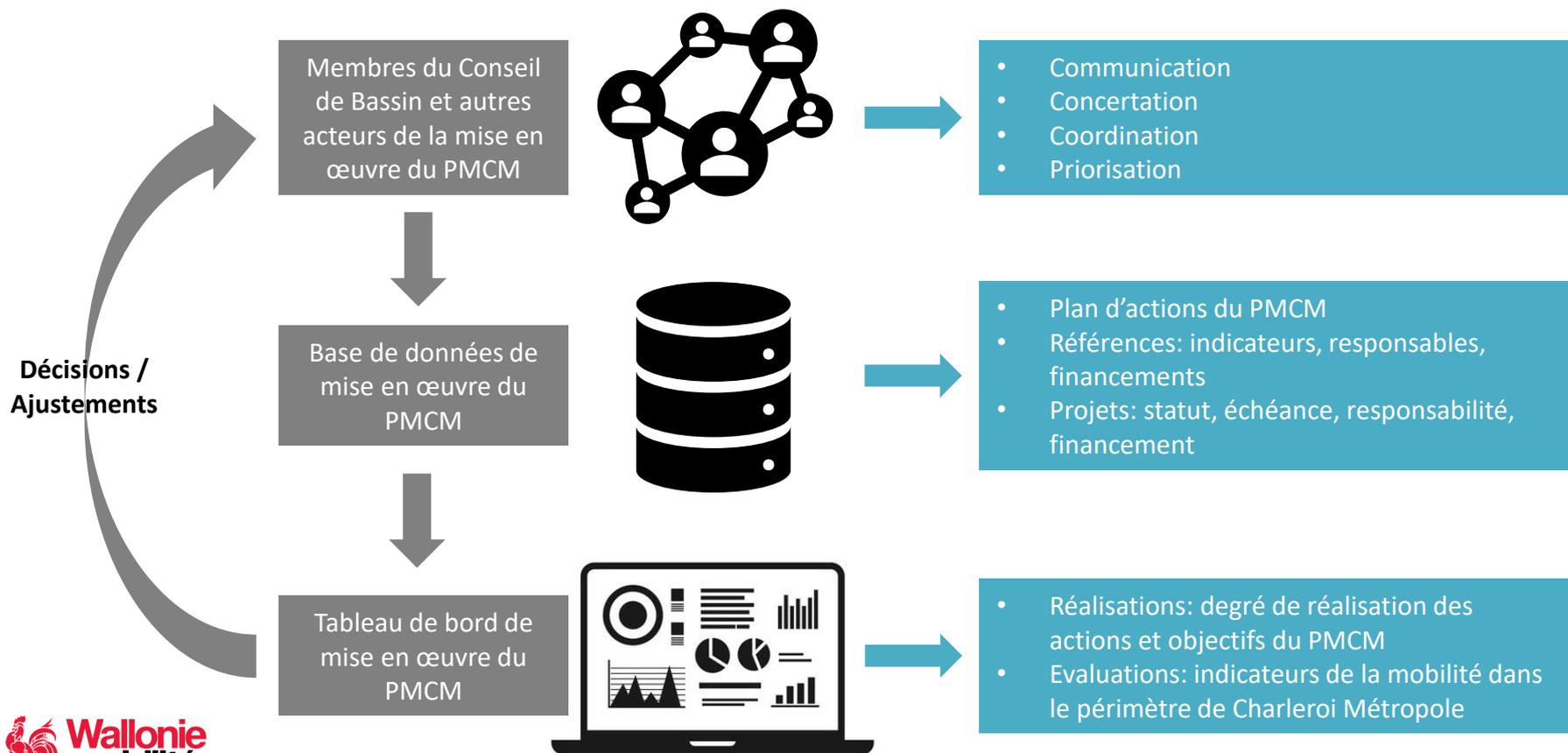
Tableau de Bord de la Mobilité  
Indicateurs => EU (2027)

Concertation +++

Coordination +++

Priorités cohérentes

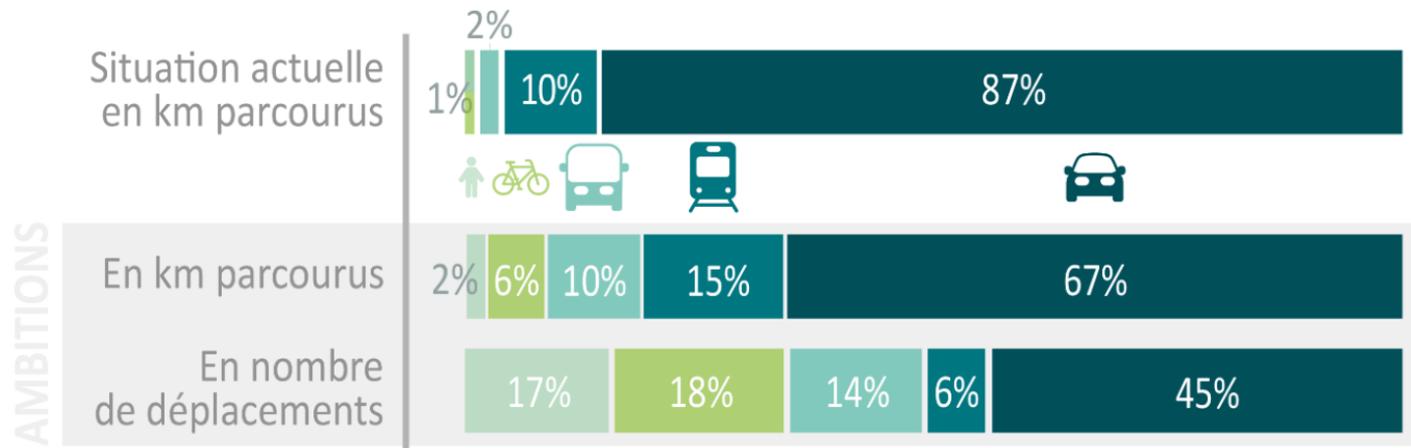
# Méthodologie de suivi de mise en œuvre du PMCM



# Méthodologie de suivi de mise en œuvre du PMCM

→ Pour répondre à la question:

Quelles actions ont effectivement été mises en œuvre et ont permis le report modal? = la première grande ambition du PMCM



Ambition de répartition modale pour Charleroi Métropole à l'horizon 2035.

# Intermodalité – Mobipôles



10 min

Noël RENSON, SPW MI DSMI

# INTERMODALITE - MOBIPÔLE

## Présentations des intervenants

### DEBUT



# Wallonie mobilité infrastructures SPW



## Les Mobipôles



Charleroi-Central, futur accès au couloir sous-voies côté Bruxelles



## Noël

- SPW – AOT
- Gestionnaire mobilité
- Point de contact en matière de mobipôles

[noel.renson@spw.wallonie.be](mailto:noel.renson@spw.wallonie.be)

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

# Orientations PMCM

## D Faciliter et accompagner les citoyens vers de nouveaux comportements de mobilité

### D.1 Pouvoir passer aisément d'un mode de transport à l'autre

#### D.1.1 Développer les fonctionnalités cibles pour chacun des mobipôles

Orientation Stratégique D – Faciliter et accompagner les citoyens vers de nouveaux comportements de mobilité							
Ambition D.1 : Pouvoir passer aisément d'un mode de transport à l'autre							
D.1.1	Développer les fonctionnalités cibles pour chacun des Mobipôles				Nombre de Mobipôles structurants disposant des fonctionnalités cibles	100% à l'horizon 2035	Déploiement de l'offre de mobilité collective et partagée
D.1.2	Mener des campagnes de communication promouvant la combinaison vélo – transport public				Nombre de campagnes de communication menées	/	Déploiement de l'offre de mobilité collective et partagée
	Développer l'offre en stationnement vélo au droit des arrêts de transport public structurant				Nombre de dispositifs de stationnement vélo au droit des arrêts de transport public structurant	Minimum 15% du nombre de montées enregistrées en semaine à l'horizon 2035 ; et minimum une offre correspondant à la demande existante augmentée de 20%.	
	Faciliter la combinaison vélo + train/bus				Mesures prises en vue de faciliter cette combinaison	/	
D.1.3	Concertation entre les opérateurs de transport public en vue d'une meilleure adéquation train-bus vers l'aéroport				Réalisation de la tâche	Tâche effectuée	Déploiement de l'offre de mobilité collective et partagée
	Mise en œuvre des mesures définies lors de concertation entre les opérateurs de transport public				Réalisation de la tâche	Tâche effectuée	
	Concertation entre les opérateurs de transport public en vue d'une meilleure adéquation train-bus				Nombre de concertation réalisée	Au minimum 2 fois par an	
D.1.4	Amélioration de la qualité des parkings relais existants				/	/	Gestion du trafic routier
	Mise à disposition de quatre zones de stationnement supplémentaires				Nombre de zones de stationnement mises à disposition	Minimum, les 4 proposées	
D.1.5	Faire des espaces TEC existants, des points de contact physiques (multimodaux)				Part des espaces TEC existants transformés en points de contacts physiques	50% (soit 3 sur 6)	Déploiement de l'offre de mobilité collective et partagée
	Identifier les espaces à développer sur l'ensemble du territoire (minimum 10 dans la ZHNS, et 12 sur le reste du territoire)				Réalisation de la tâche	Tâche effectuée	
	Mettre en place le réseau de points de contacts physiques en fonction des opportunités et de la création des Mobipôles				Nombre de points de contact physiques développés	Au minimum 6 dans la ZHNS et 6 ailleurs sur le territoire à l'horizon 2031 ; et au minimum 10 dans la ZHNS et 12 ailleurs sur le territoire à l'horizon 2035	

# Mission relatives aux mobipôles

Assister au développement des hubs :

- Intégration spatiale
- Infrastructure
- Intermodalité
- Identité graphique / visuelle
- Services de mobilité
- Autres services connexes



# Multimodalité - Intermodalité

**Multimodalité** : qualifie et met l'accent sur la quantité de modes de déplacement différents



**Intermodalité** : qualifie et met l'accent sur la transition entre modes de déplacement différents



# Contraintes de l'intermodalité

Les recherches montrent de manière constante que **les correspondances sont perçues comme particulièrement contraignantes**.

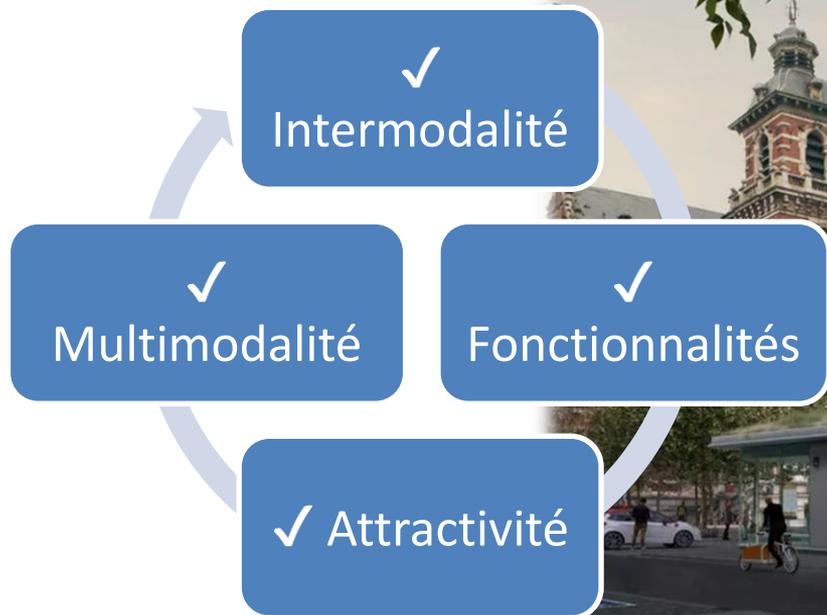
La pénalité perçue liée à une correspondance **varie généralement entre 5 et 15 minutes de temps de trajet supplémentaire**, en fonction du contexte et des conditions locales.

Une valeur moyenne fréquemment utilisée dans les modèles de transport **est d'environ 10 minutes** de temps perçu additionnel par correspondance.

Cette pénalité ne se limite pas au seul **temps d'attente** ; elle inclut également plusieurs dimensions d'inconfort ou d'incertitude, telles que :

- L'**incertitude quant à l'heure d'arrivée du prochain véhicule** ;
- L'**effort physique et cognitif** requis (par exemple : marche jusqu'à l'arrêt suivant, attente debout) ;
- Le **risque de rater la correspondance** ou d'arriver en retard ;
- La **qualité insuffisante des aménagements** (zones d'attente peu abritées, signalisation confuse, absence d'informations en temps réel, etc.) ;
- Des **préoccupations relatives à la sécurité et au confort**, notamment en dehors des heures de pointe.

# Des mobipôles qualitatifs



UITP



# Les Mobipoints

Les Mobipoints sont **des points de connexion dans les agglomérations urbaines.**

Le Mobipoint s'inscrit **dans un contexte davantage urbain** où la non-possession d'un véhicule est plus réaliste. Il doit contribuer à la transition vers la voiture partagée et les déplacements doux.

C'est donc également un centre de mobilité qui combine différents types de mobilité partagée et durable.



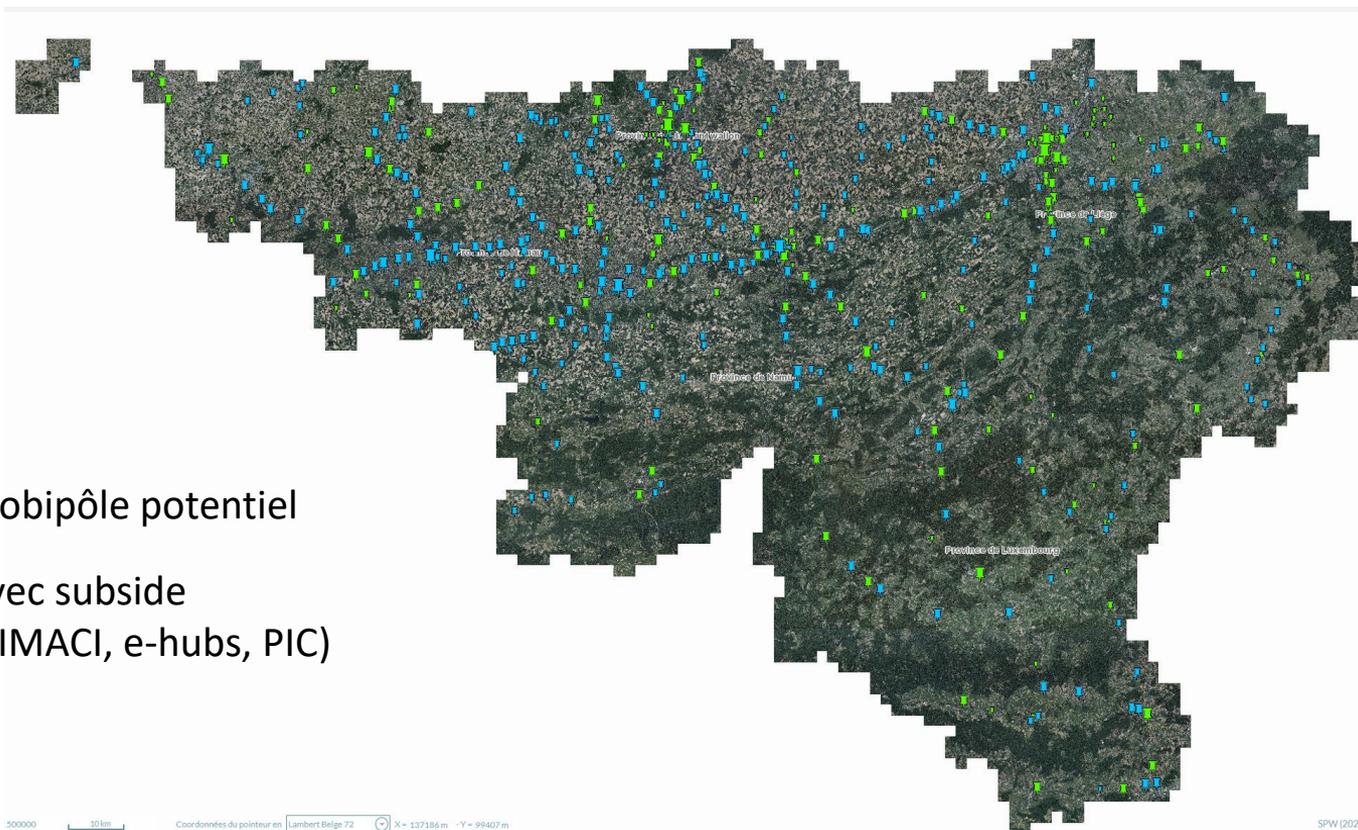
 Wallonie  
mobilité  
SPW

 Wallonie  
mobilité infrastructures  
SPW

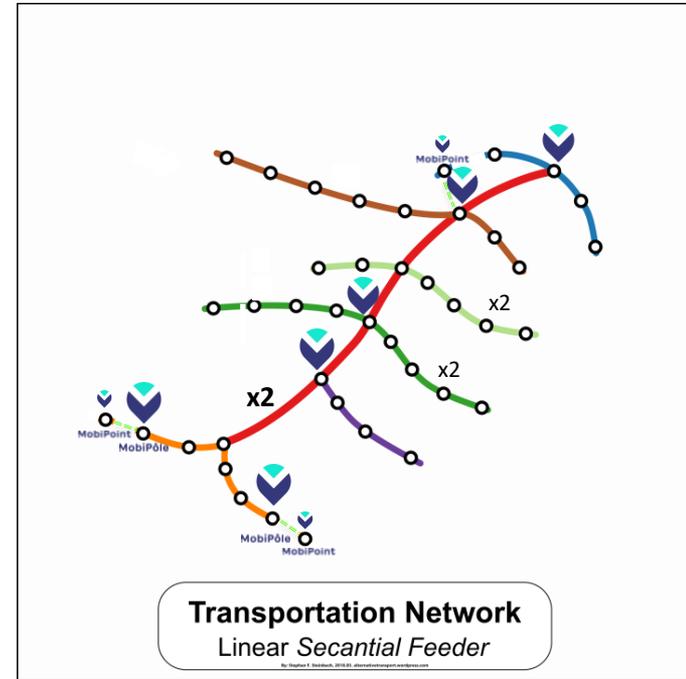
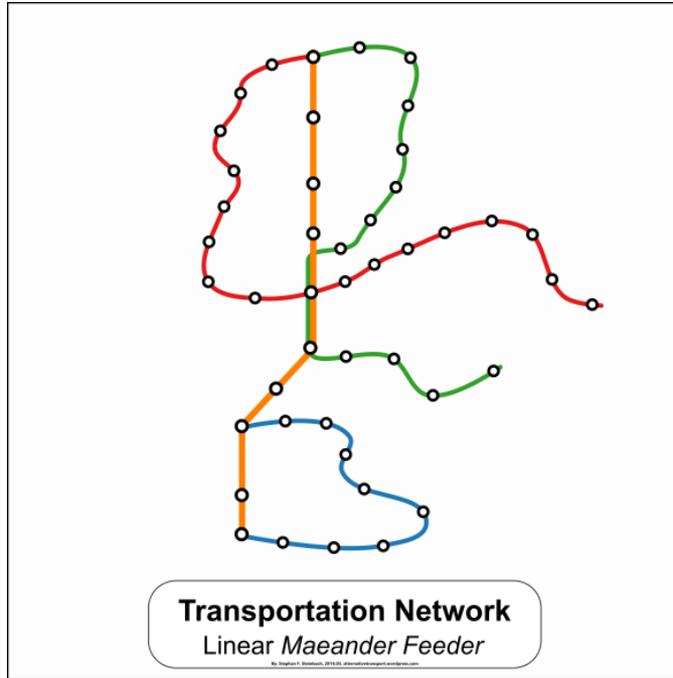


# La localisation des mobipôles

- Mobipôle potentiel
- Avec subside  
(PIMACI, e-hubs, PIC)

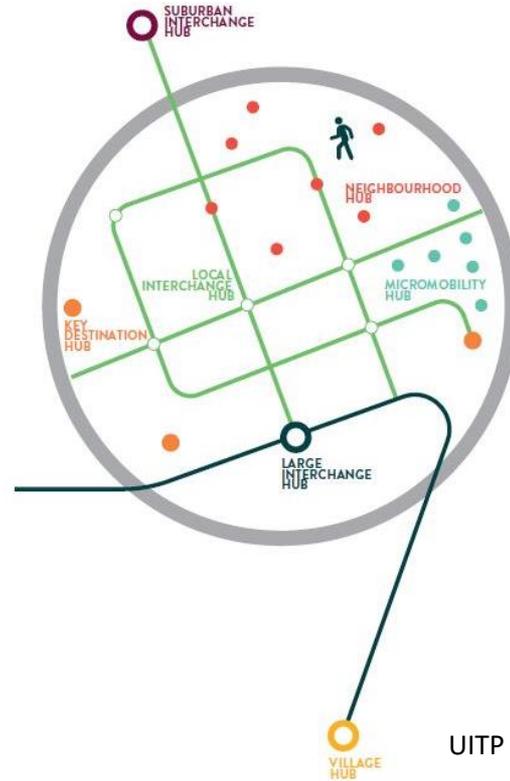


# Politique régionale d'accessibilité (AOT)



Illustrations conceptuelles : Stephan Steinbach, AOT

# Un réseau intermodal intégré

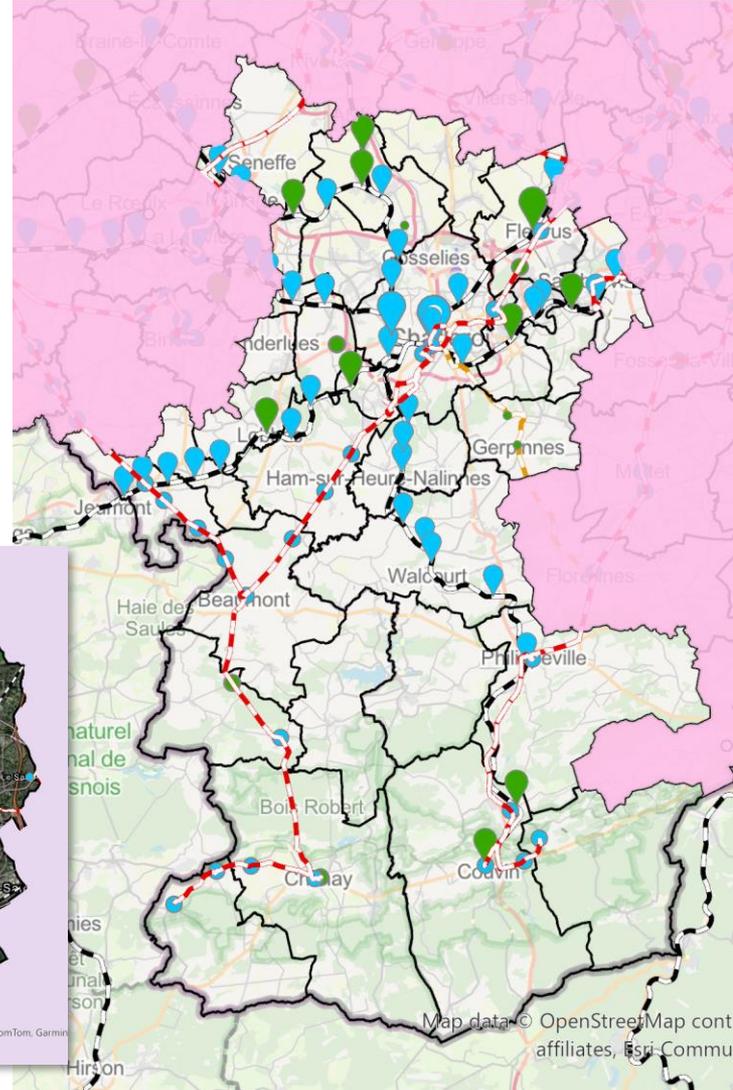


► Various mobility hubs across a territory

# Mobipôles à l'échelle du PMCM et de Charleroi

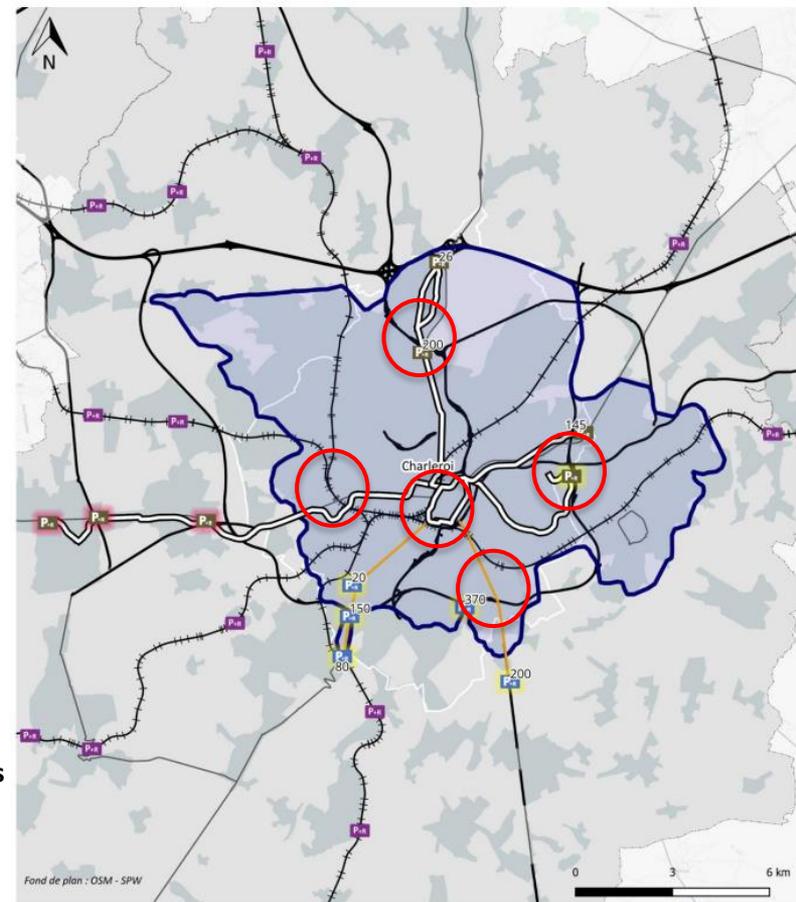
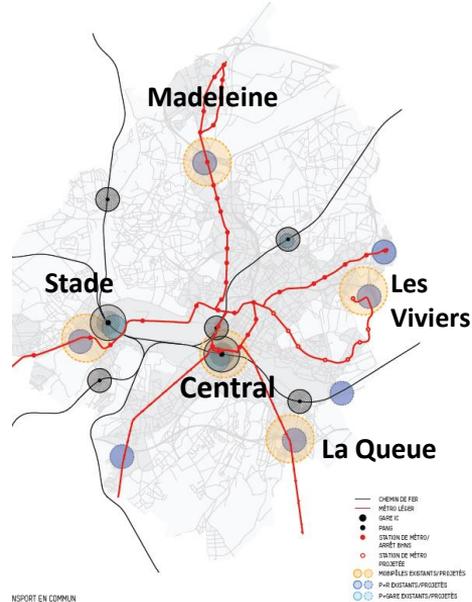
Zone PMCM : 27 mobipôles avec projets PIMACI et 76 mobipôles potentiels

Mobipôles potentiels en Wallonie	Mobipôles avec projet PIMACI	Mobipôles Potentiels (dont PIMACI)
Bassin Brabant-Wallon	45	103
Bassin Hainaut	43	131
<b>PMCM - Bassin Charleroi</b>	<b><u>27</u></b>	<b><u>76</u></b>
Bassin Namur	56	152
Bassin Luxembourg	33	70
Bassin Liège	126	194



# Mobipôles et P+R

- Les P+R permettent une transition du **réseau viaire automobile** vers le réseau des **transports en commun**



Limites administratives	Réseau Transport Public	Parking relais
Noyaux d'habitats	Réseau ferroviaire	Projet existant
Périmètre PUM-PMPS	Métro léger	P+ Train hors ZHNS
Charleroi Métropole	BHNS	P+ Métro Léger
Frontière Belgique-France	Réseau Routier	P+ Bus
Limites de la ZHNS	Autoroutes et réseau primaire 1	À implanter
	Réseau Primaire 2	





# Merci de votre participation !



Charleroi-Central, futur accès au couloir sous-voies côté Bruxelles

# INTERMODALITE - MOBIPÔLE

## Présentations des intervenants

FIN

# Tableau de Bord de la Mobilité



15 min

Fabrice PIAT, SPW MI DSMI

# TABLEAU DE BORD DE LA MOBILITE

## Présentations des intervenants

### DEBUT

## MISE EN PERSPECTIVE

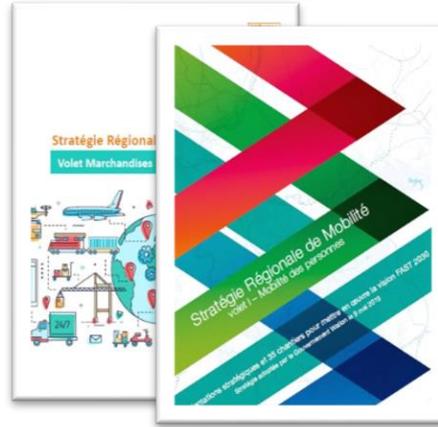
# STRATÉGIE RÉGIONALE DE MOBILITÉ ET TABLEAU DE BORD

PMCM 27 MAI 2025

# La politique régionale de mobilité (2017-2030)



## Une stratégie (2 volets)



## Des plans/actions



## Des stratégies liées



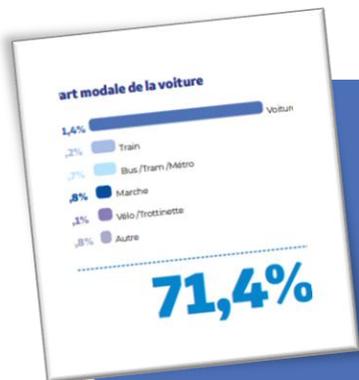
# Où en est la Wallonie dans l'atteinte des objectifs ?



Tableau de bord de mobilité



# Où en est la Wallonie dans l'atteinte des objectifs?



Nous ne nous passons pas de notre voiture



Nous ne la partageons pas



Nous ne diminuons pas notre mobilité

Année	Nombre de véhicules légers.km (tout réseau confondu)*	Taux d'occupation moyen*	Nombre total de passagers.km**
2017	34,78	1,36	47,30
2023	41,72	1,33	55,49

# Où en est la wallonie dans l'atteinte des objectifs?

Personnes décédées dans un accident de la route

**225**  
personnes



Nous diminuons nos morts sur les routes

arc de voitures particulières



**1 830 233**  
véhicules



Nous n'électrifions pas très rapidement nos voitures

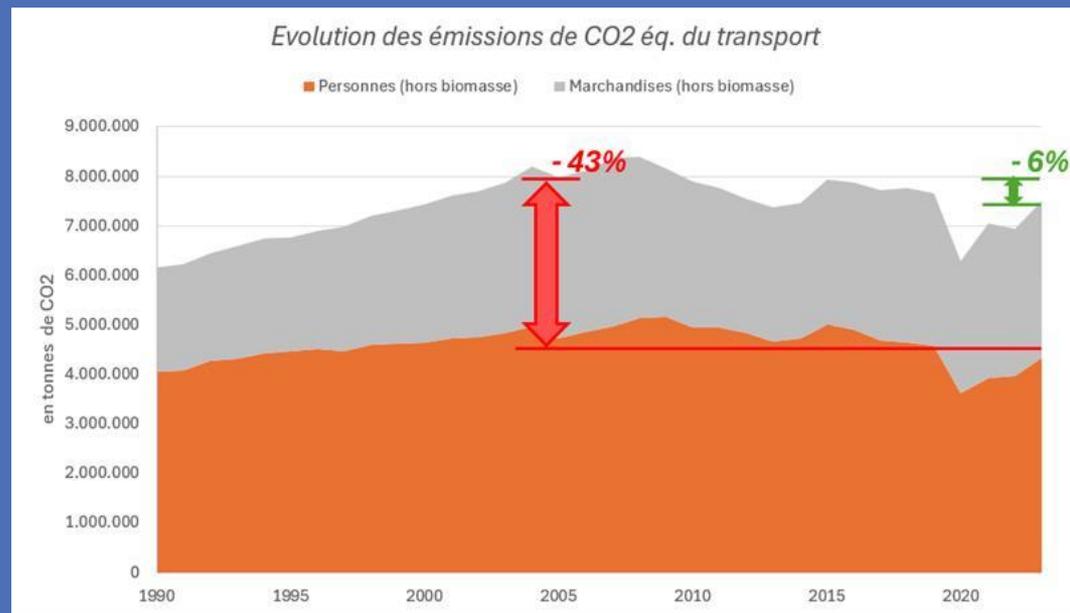
part modalité de la route dans transport de marchandises



**91.4%**

Nos marchandises voyagent en camion

# Où en est la wallonie dans l'atteinte des objectifs?



Notre mobilité ne se décarbone pas vraiment

**Réconciliation nécessaire entre nos objectifs et nos actions.** (Que ce soit dans un sens ou dans un autre...)

# PACE, SRM, FAST

- **Adaptation du PACE, discussion en cours sur la SRM sur les objectifs long terme**

## **Quelques mesures dans la feuille de route 2025 du PACE :**

- Accélérer l'électrification de la mobilité
- Développer l'usage de la voiture partagée
- Nouveau contrat de service public pour l'OTW
- Nouveau plan Wallonie Cyclable
- Des aménagements de qualité pour les piétons
- Déployer des zones apaisées dans les agglomérations et favoriser des réductions de vitesse
- Création d'une journée sans voiture

**Collaboration forte  
nécessaire avec les  
structures communales et  
supra-communales**

Besoin d'adapter nos systèmes de monitoring, de l'échelle de la région au bassin de mobilité  
=> problématique des données

[Portail wallon de la Mobilité \(wallonie.be\)](http://wallonie.be)

SPW MI – Direction des Etudes Stratégiques et de la Prospective

Des questions sur le tableau de bord ?

Tableau de bord de la mobilité



# TABLEAU DE BORD DE LA MOBILITE

## Présentations des intervenants

FIN



40 min

Synthèse du PMCM

Activités et projets en cours

# MOBILITE ACTIVE

# Point sur la thématique



## Tableau de Bord de Mise en Oeuvre

# Ordre du jour de la thématique

-  MAC1 Plans Wallonie Cyclable & Wallonie Piétonne 
-  MAC2 Accompagnement à la pratique du vélo, services « vélo » en zone dense et en zone rurale 
-  MAC3 Inventaire des besoins en matière de stationnement vélo 
-  MAC4 Programmation de mise en œuvre du Réseau Cyclable Structurant 
-  MAC5 Carte des compteurs vélos 



20 min

Benoît DUPRIEZ, SPW MI DSMI

# MOBILITE ACTIVE

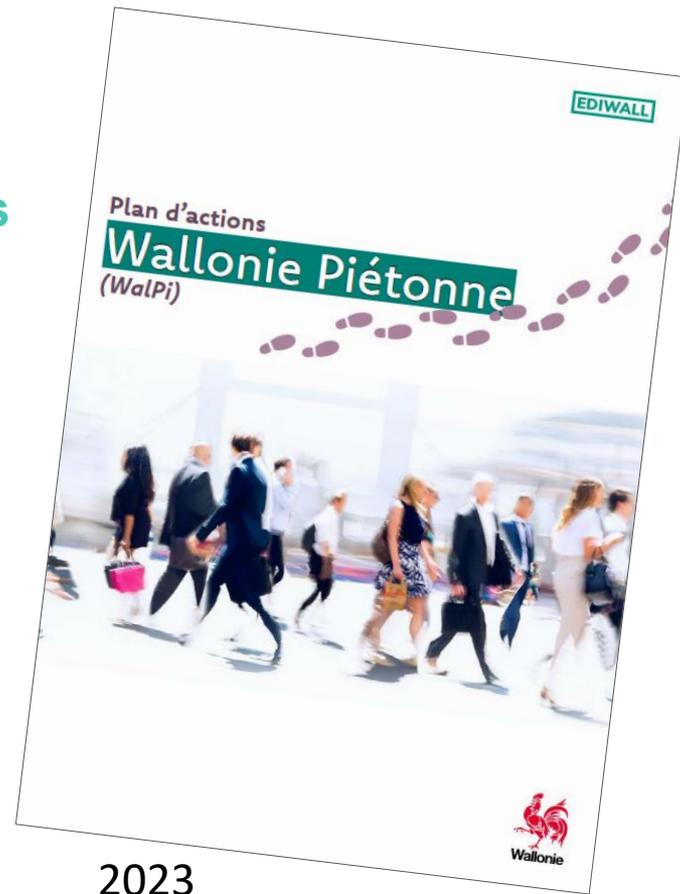
## Présentations des intervenants

### DEBUT

# MAC1. Plans d'actions Wallonie piétonne et Wallonie cyclable



2022



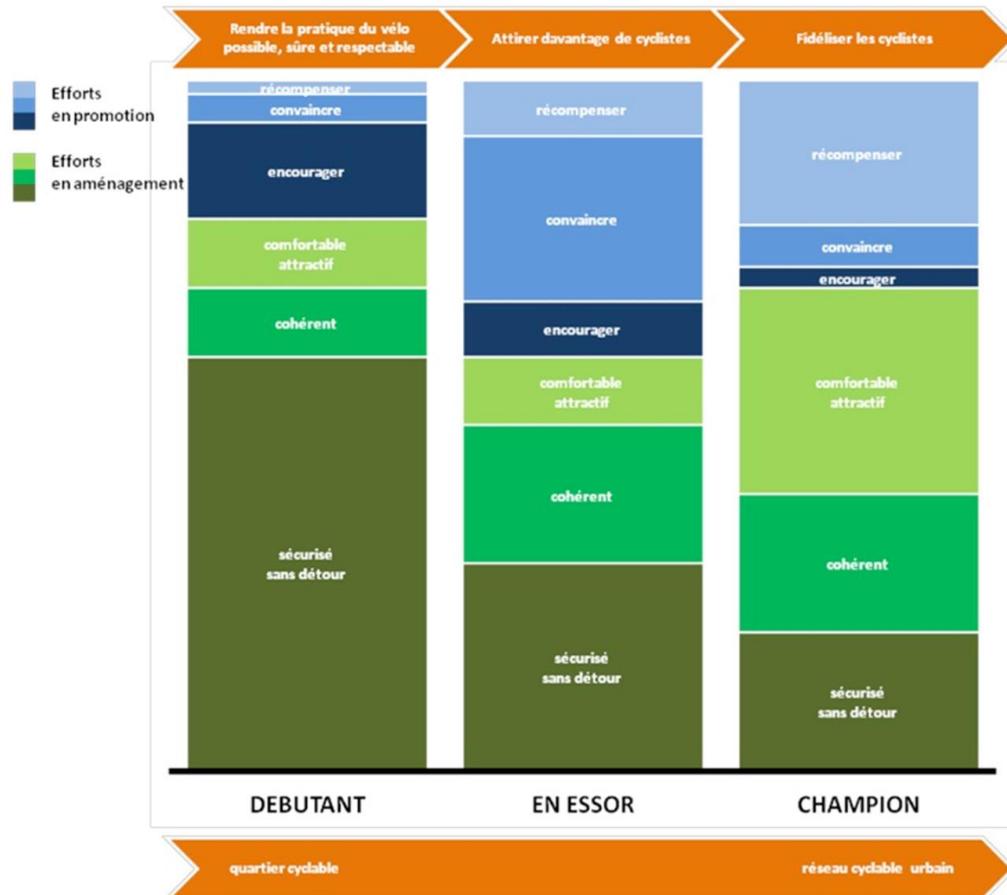
2023



4 volets qui forment un tout :

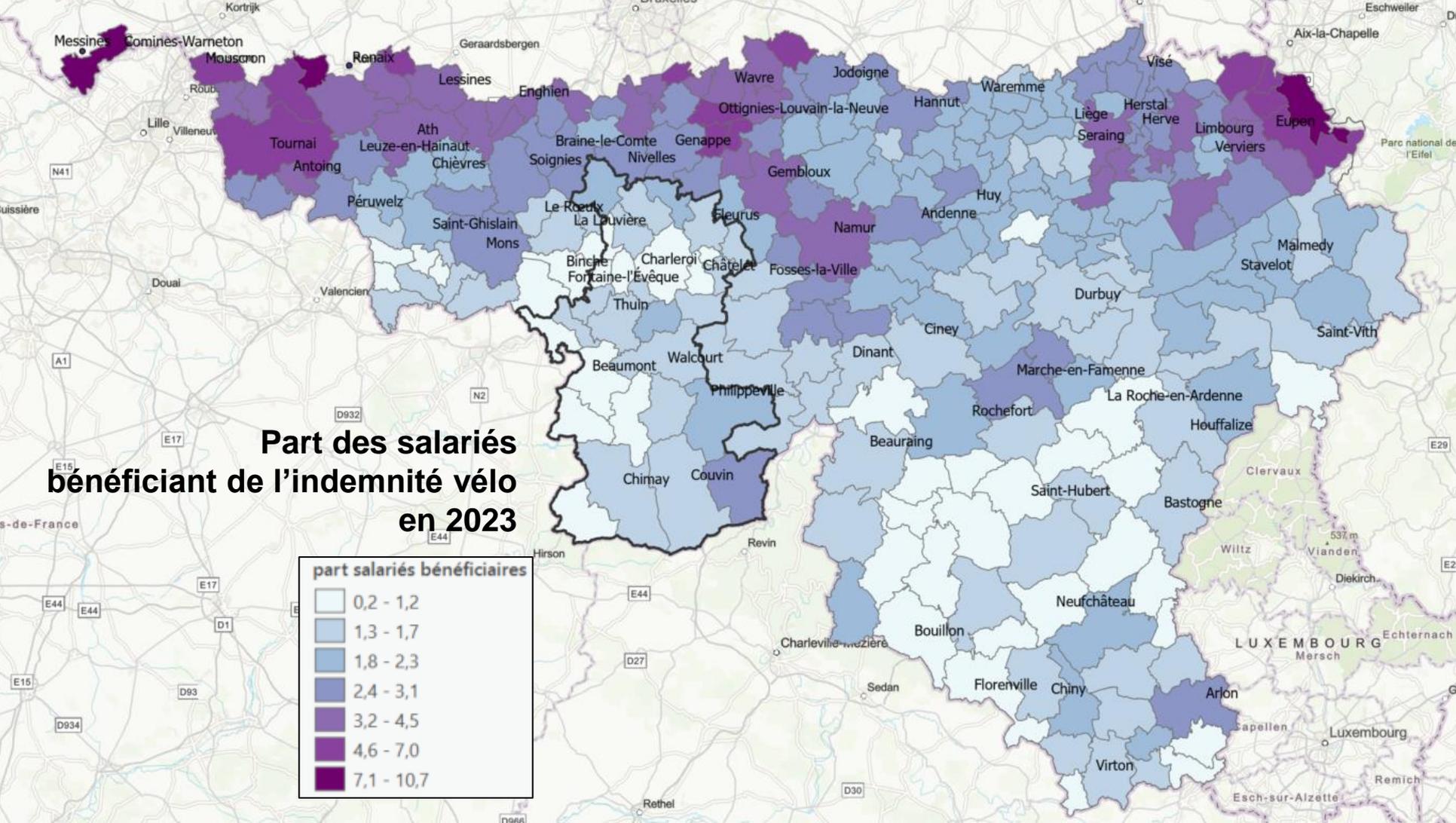
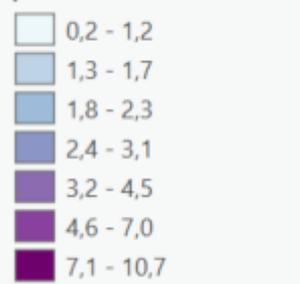
- Gouvernance
- Infrastructure
- Services
- Communication / sensibilisation

Figure 3 – Niveau d'efforts en matière de stratégie cyclable



# Part des salariés bénéficiant de l'indemnité vélo en 2023

part salariés bénéficiaires



## MAC 2. Accompagnement à la pratique du vélo, services vélo en zone dense et en zone rurale



Point vélo de Charleroi

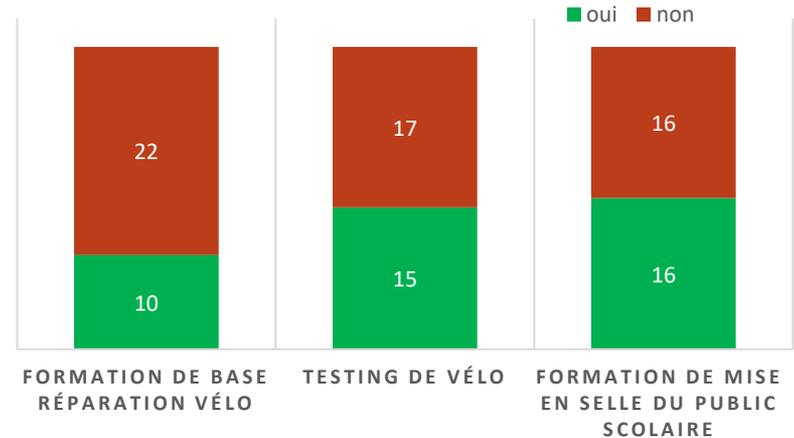
Pro Velo



Service Mobile en zone rurale : provelo mobile / Mobilactif

 **mobilesem**  
Agence Mobilité Charleroi Métropole

SERVICES "VELO"  
EN 2023 ET/OU 24  
DANS LES 30 COMMUNES DE  
CHARLEROI METROPOLE  
+ Doische et Florennes



# MAC3. Inventaire des besoins en matière de stationnement vélo

velopark.be : plateforme collaborative

**VELO PARK** Charleroi

Ajouter un parking vélo

Utilisateur professionnel

Fr

Affiner votre recherche

Accès libre: Aucun filtre sélectionné

Type de parking: Aucun filtre sélectionné

Types de vélos acceptés: Aucun filtre sélectionné

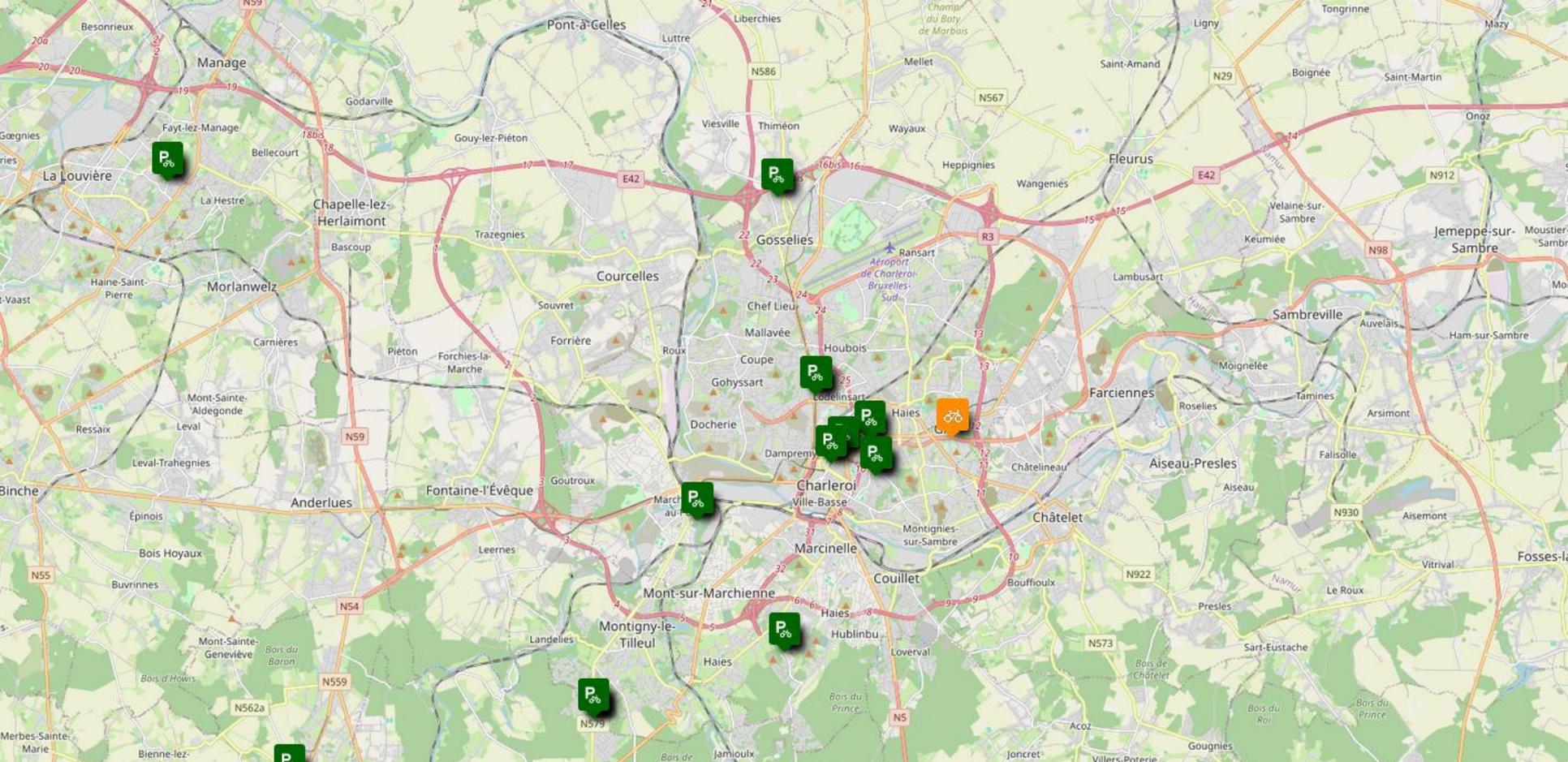
Couvert: Aucun filtre sélectionné

Sécurisation du: Aucun filtre sélectionné

Rechercher un parking vélo par nom ...

Actuellement affichés 20 parkings vélos ...

- ROUX f1**  
Rue Edmond Foulon 8  
6044 Belgium
- LODELINSART f1**  
Rue des Hauchies (LT) 215  
6042 Belgium
- CHARLEROI-CENTRAL F3**  
Square du dix-huit août  
Postal code not specified Belgium
- CHARLEROI-CENTRAL F1**  
Square du dix-huit août  
Postal code not specified Belgium
- JAMIOLUX Emplacement...**  
Rue d'Andrémont 2  
6120 Belgium



<https://umap.openstreetmap.fr/fr/map/subside-stationnement-velo-hopitaux-et-enseignemen-1169849#9/50.2279/4.8505> :

Subventions aux Hautes Ecoles et Hôpitaux pour l'installation de

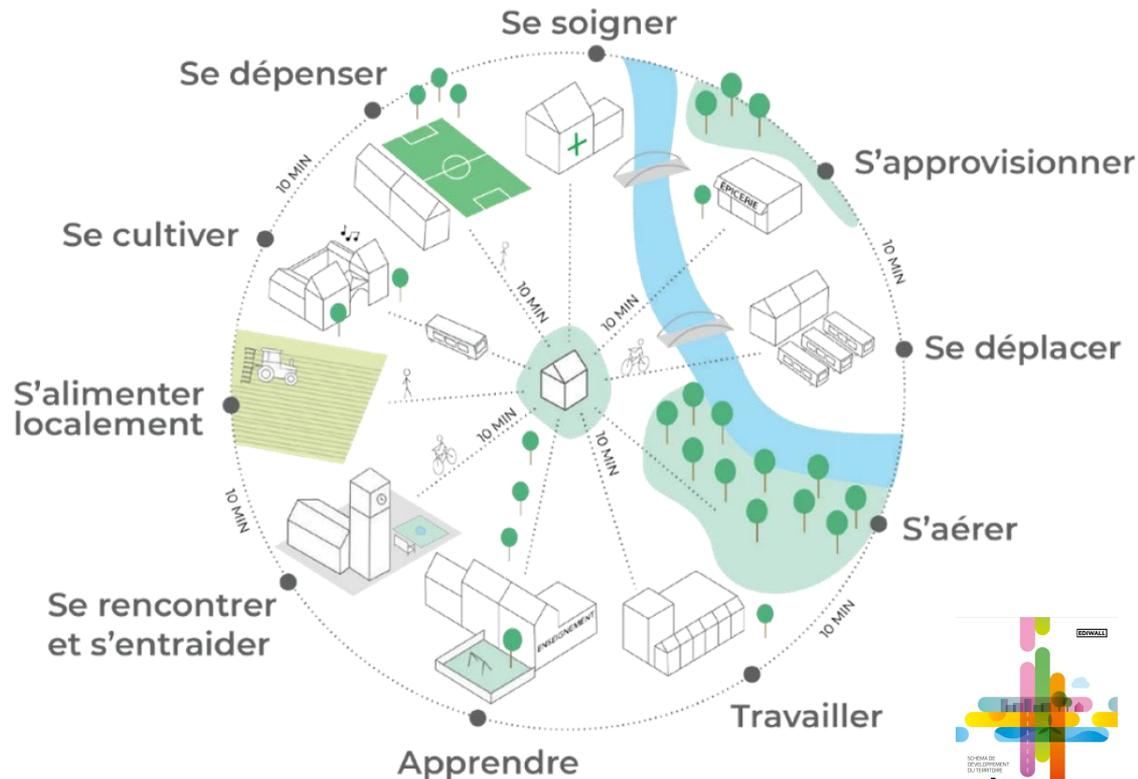
# MAC4. Développer des réseaux piéton et cyclable structurants de haute qualité au sein de chacune des communes de Charleroi Métropole



## Réseau piéton

vademecum à destination des communes en préparation avec Tous-à-pied pour définir son réseau structurant piéton.

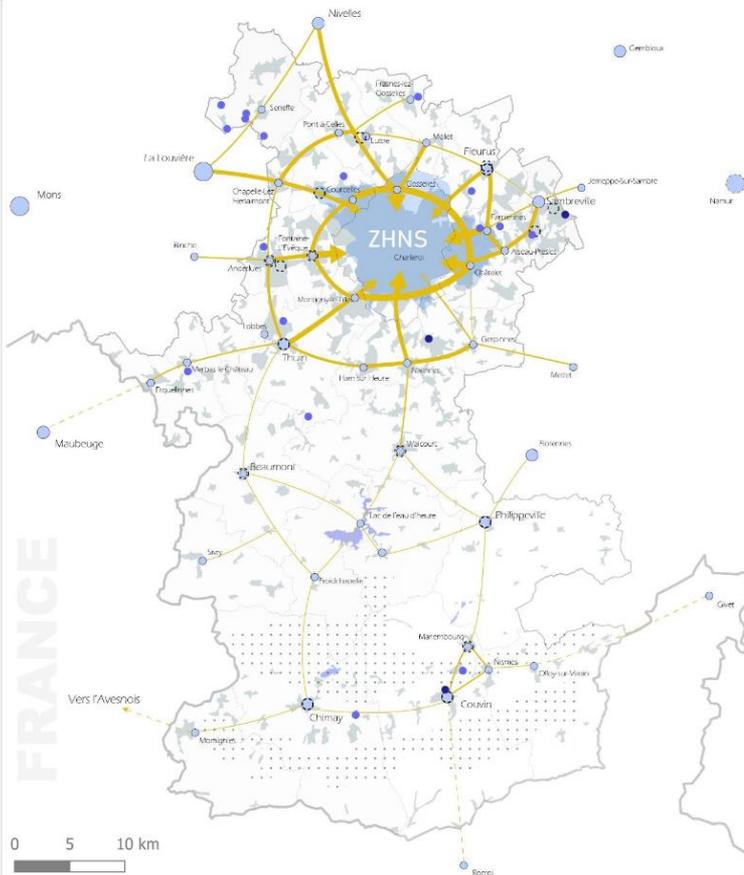
En lien avec les villes/villages à 10 minutes du SDT.



Réseau cyclable structurant  
Liaisons cyclables identifiées par le PMCM, à affiner

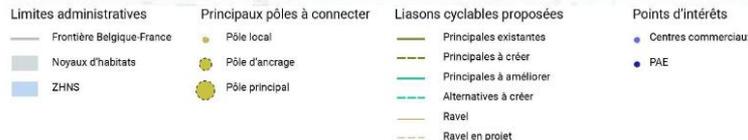
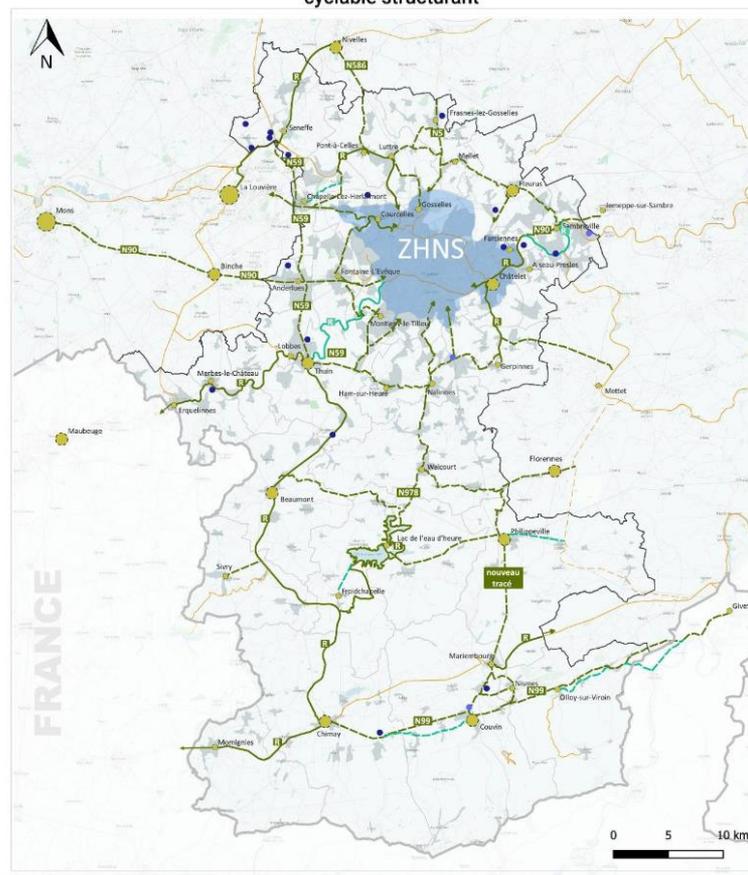
## PLAN DE MOBILITE DE CHARLEROI METROPOLITE

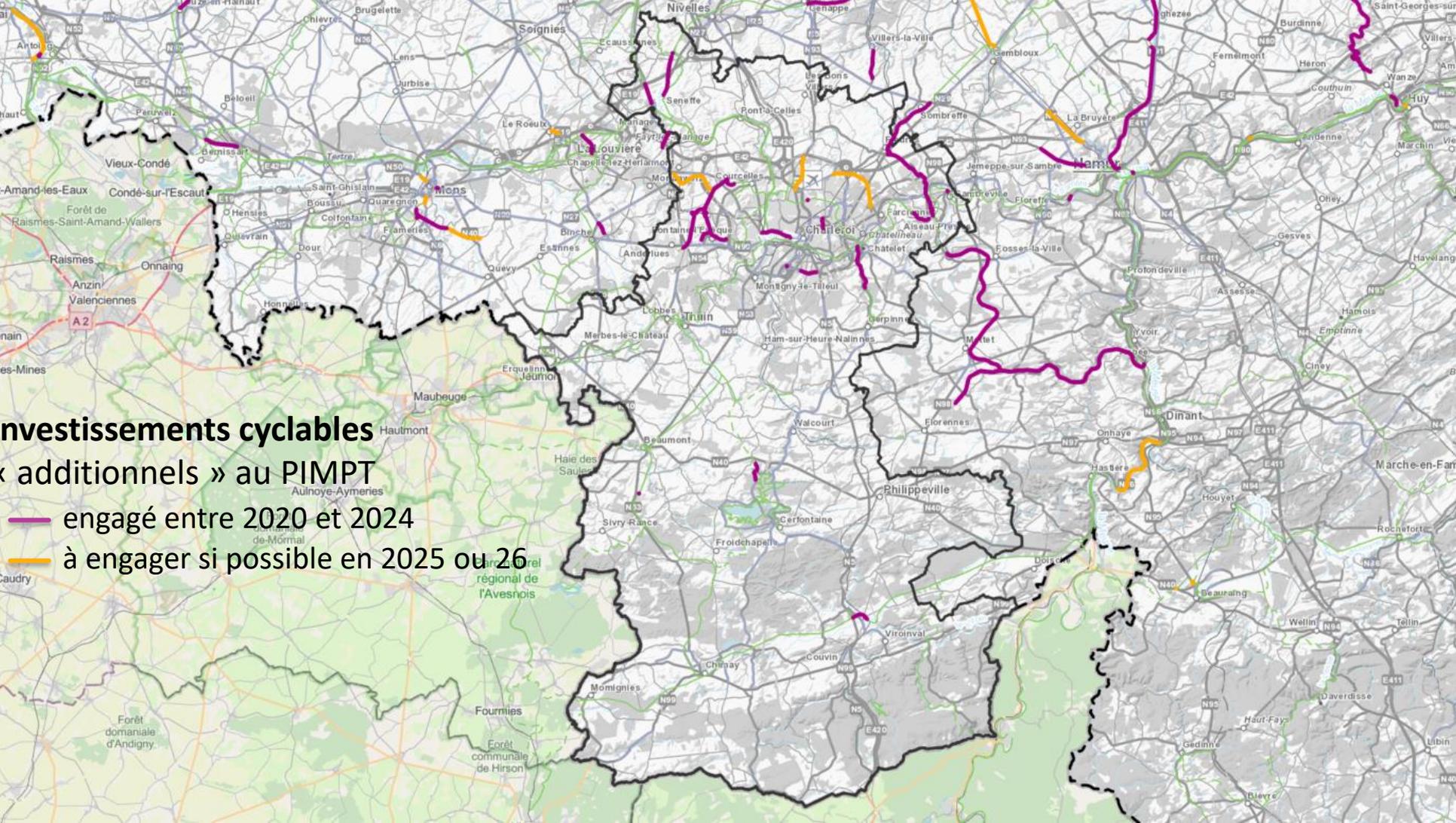
Phase 3: Schéma d'intention du réseau cyclable structurant



## PLAN DE MOBILITE DE CHARLEROI METROPOLITE

Phase 3: Liaisons proposées pour la mise en place du réseau cyclable structurant





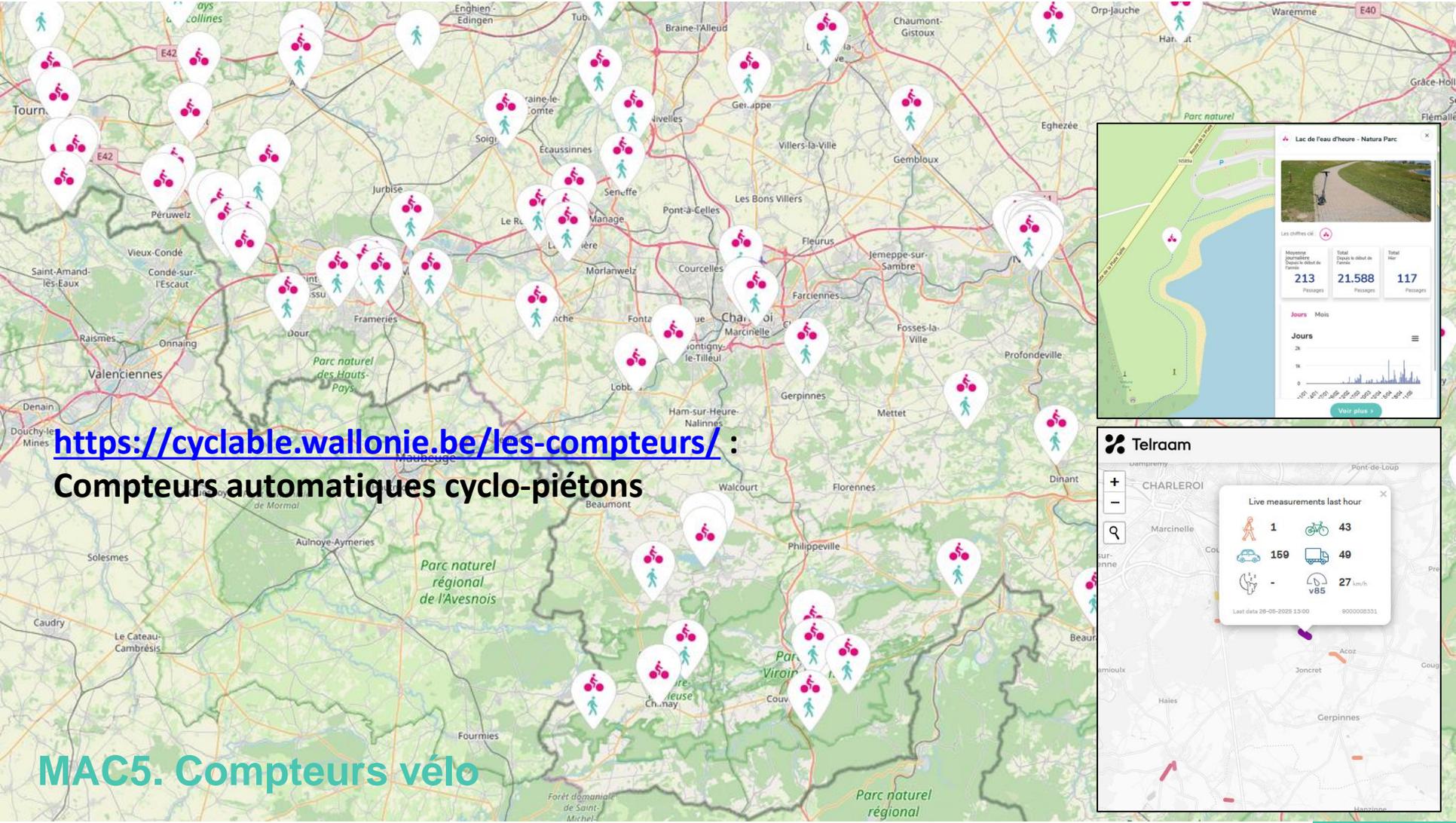
## Investissements cyclables

« additionnels » au PIMPT

— engagé entre 2020 et 2024

— à engager si possible en 2025 ou 26

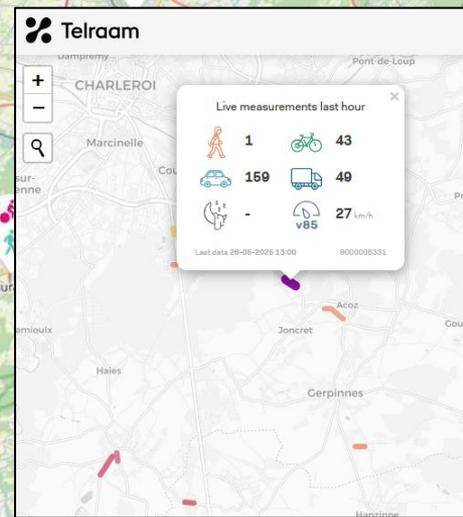
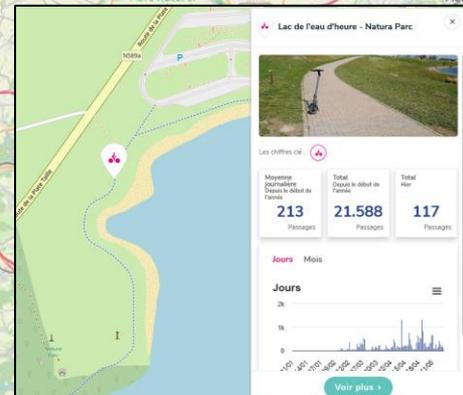
Carte du conseil régional de l'Avesnois



<https://cyclable.wallonie.be/les-compteurs/> :

Compteurs automatiques cyclo-piétons

MAC5. Compteurs vélo



# MOBILITE ACTIVE

## Présentations des intervenants

### FIN

# Discussion & Synthèse



MAC1 Plans Wallonie Cyclable & Wallonie Piétonne



MAC2 Accompagnement à la pratique du vélo, services « vélo » en zone dense et en zone rurale



MAC3 Inventaire des besoins en matière de stationnement vélo



MAC4 Programmation de mise en œuvre du Réseau Cyclable Structurant



MAC5 Carte des compteurs vélos



15 min

Président Communal

**Prise d'acte des informations transmises au Conseil**

**Nouvelles tâches?**



25 min

Synthèse du PMCM

Activités et projets en cours

# MOBILITE PARTAGEE

# Point sur la thématique



## Tableau de Bord de Mise en Oeuvre

# Ordre du jour de la thématique



TPA1 Cadre régional de la mobilité partagée - Décret cyclopartage en flotte libre.



15 min

Juliette WALCKIERS, SPW MI DSMI

## Points non présentés partagés sous forme de notes:



TPA2 Stationnement structurant à l'échelle régionale (covoiturage, P+R): critères de succès et propositions de localisations



TPA3 Lignes de covoiturage. Initiative transfrontalière Cross4Mobility.



# MOBILITE PARTAGEE

## Présentations des intervenants

### DEBUT

## CADRE RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ PARTAGÉE

# RÔLES DE LA RÉGION ET DES COMMUNES DANS LE DÉVELOPPEMENT DE LA MOBILITÉ PARTAGÉE

PMCM 27 MAI 2025

# La mobilité partagée : scoop → focus autopartage + cyclopartage



Wallonie  
mobilité  
SPW



## Champs d'actions régional

- Réaliser le cadastre de l'existant et assurer un monitoring
- Fédérer les acteurs de l'écosystème et mutualiser les bonnes pratiques
- Apporter son expertise aux acteurs locaux
  - Approche multimodale – complémentarité des offres
  - Localisation des stations – lien avec les mobipôles
- Réguler le marché (cfr décret cyclopartage)

# L'état des lieux de la Mobilité partagée

Quelles solutions existent déjà en Wallonie? → Un état des lieux a été réalisé par le SPW en 2024.



Cyclopartage



Transport à la demande



Taxis et VTC



Covoiturage



Autopartage

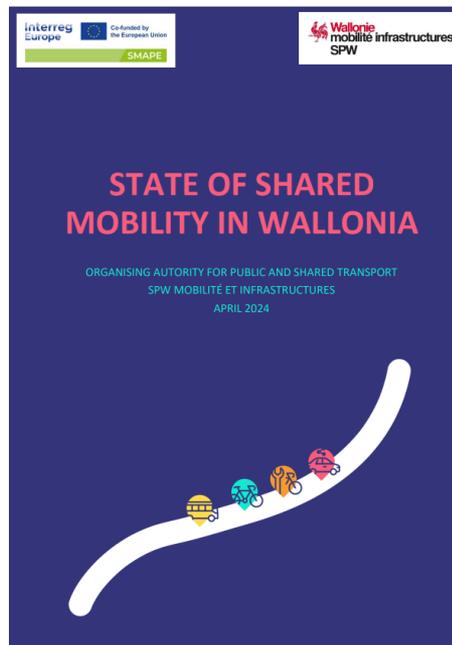


Mobipoints/pôles

MobiPôle



Maas



# Mise à jour des services existant sur le périmètre PMCM

Services d'autopartage



Opérateurs présents sur le territoire:

Cambio

Poppy

5 stations (dont une à l'aéroport)



# Mise à jour des services existant sur périmètre PMCM

Services de cyclopartage



Opérateurs présents sur le territoire:

Bolt  
Dott  
Pony

899 trottinettes  
40 vélos électriques



Utilisation:

3.804 utilisateurs

0,5 à 1,5 trajet/véhicule/jour  
2 à 2,5 km/trajet (moyenne)



# Les ateliers de la Mobilité partagée



**Objectif** : consulter et mobiliser les parties prenantes. Créer un écosystème Mobilité partagée.

4 ateliers :

- Cyclopartage (novembre 22 et avril 24)
- TAD (mars 24)
- Forum ouvert mobilité partagée (octobre 24)
- Autopartage (18 mars)

[Ateliers de la Mobilité Partagée](#)



# Retours d'expérience mobilité partagée (autopartage): facteurs de réussite

## Conditions : densité + multimodalité

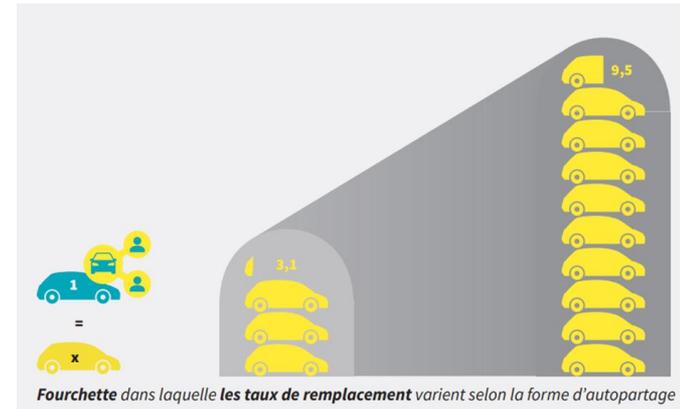
*“la mobilité partagée vient compléter (et non remplacer) les alternatives déjà disponibles pour les trajets quotidiens”* → permet de ne pas devoir posséder une voiture

NB : C'est dans les organisations d'autopartage en boucle que le taux de remplacement est le plus élevé (9,5 voitures privées)

→ **Lien évident avec mobipôles**

## Facteurs de réussite

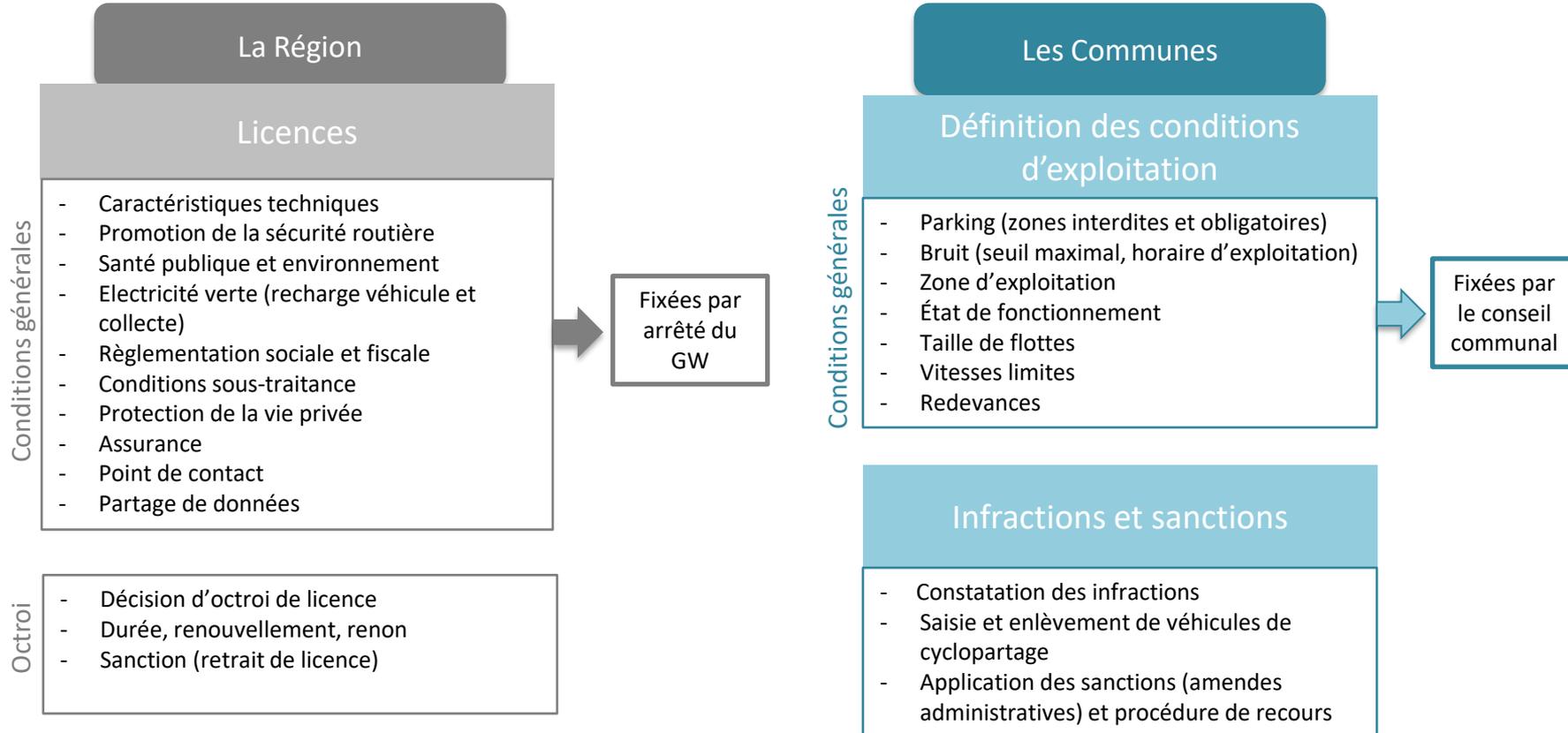
- Effet réseau (développement tâche d'huile)
- Communication/promotion ciblée et régulière
- Implication communale



# Cadre légal régional relatif au cyclopartage en flotte libre

- **Décret** du 8 juillet 2021
  - Définitions
  - Principes
  - Rôles des communes et de la Région
  - Infractions et sanctions
- **Arrêté du Gouvernement wallon** du 24 août 2023
  - Conditions d'octroi de la licence
  - Transmission de données - **Arrêté Ministériel** précisant l'article 13 de l'arrêté du GW du 29 novembre 2023
  - Délais d'octroi de licence
  - Procédure demande de licence

# Décret : Rôles Région et communes





# DÉCRET: INFRACTIONS ET SANCTIONS

Chaque commune désigne un agent qualifié et un agent sanctionnateur

## AGENT QUALIFIE



= agent communal, agent intercommunal dont les activités sont liées à la gestion de voirie, fonctionnaire provincial qui est/sont désigné(s) par le conseil communal

= agent désigné par le

- Recherche et constate les infractions aux dispositions du décret (conditions de la licence et d'exploitation)
- Réalise des avertissements, des PV, les saisies des véhicules
- Peut requérir l'aide la police fédérale ou locale ou d'autres services communaux provinciaux ou régionaux à cet effet

## AGENT SANCTIONNATEUR



= agent désigné par le conseil communal

Poursuit et sanctionne administrativement les infractions.

Amende administrative : 50€ – 25.000€



# DÉCRET: INFRACTIONS ET SANCTIONS

## Violation des conditions d'exploitations

- Avertissement et délai de 24h-48h pour mettre fin à l'infraction
- Après le délai :
  - PV de constatation de l'infraction
  - Possibilité de saisir les véhicules concernés
- ➔ Si violation répétée, PV de constatation de l'infraction directement

## Violation des conditions de la licence

- PV de constatation de l'infraction
- Possibilité de saisir les véhicules concernés

## Exploitation sans licence

- Saisie des véhicules concernés

L'agent qualifié transmet le PV à l'auteur et à l'agent sanctionnateur dans les 15 jours

Agent qualifié

Le GW peut sanctionner en **retirant ou suspendant la licence** pour max. un an

GW

Si **violation répétée** des conditions d'exploitation **ou infractions** aux conditions de la **licence** : **informe le GW**

Agent sanctionnateur

Si l'agent sanctionnateur l'estime nécessaire:  
**Amende administrative** : 50€ –25.000€.

## LICENCES OCTROYÉES



Total :  
+/- 90

	90 Namur Charleroi
	0
	0
	0
	0



Total :  
+/- 2900

	1040 Charleroi Dinant Liège Namur
	1247 Charleroi Liège
	0
	0
	0
	600 Charleroi Liège



## Champs d'actions communal

- Informer la Région du développement des services (aider au monitoring)
- Mener des campagnes d'information et de sensibilisation auprès des citoyens
- Contractualiser avec des opérateurs pour l'implémentation de stations
- Soutenir financièrement le lancement des services (système de cash-back)
- Réglementer l'exploitation (cfr décret cyclopartage)
- Prendre des mesures incitatives (stationnement)

## Prochaines étapes?

- Entrer en dialogue avec les opérateurs de mobilité partagée
- Identifier les localisations pertinentes de stations (plan de déploiement par zones)
- Mettre en place des campagnes de sensibilisation (aussi pour l'autopartage entre particuliers)
- Echanger les bonnes pratiques en matière de cahier des charges (appels d'offre)
- ...

An isometric illustration of a city square. In the center, there's a fountain. To the left, a yellow bus is parked near a building with a 'mobilité' sign. A person is riding a bicycle. In the foreground, there's a playground with a slide and a person in a wheelchair. To the right, there's a cafe with tables and chairs, and a person sitting at a table. The background shows more buildings and trees.

# Merci Questions ?

(notez-les pour les partager lors du moment de discussions qui suit)

**Interreg  
Europe**



Co-funded by  
the European Union

**SMAPE**



**Wallonie**  
mobilité infrastructures  
SPW

## Actions et objectifs de mise en oeuvre

### C.1.3 Développer une offre de service de vélos partagés

- C.1.3\_1 Déploiement d'une offre de service de vélos partagés dans le centre-ville et la zone de première couronne de Charleroi
- C.1.3\_2 Renforcement d'une offre de service de vélos partagés dans le centre-ville et dans la 1ère couronne de Charleroi
- C.1.3\_3 Développement d'une offre de service de vélos partagés dans la 2ème couronne de Charleroi
- C.1.3\_4 Développement d'une offre de service de vélos partagés dans les autres communes (hors centre-ville, 1ère et 2ème couronne)
- C.1.3\_5 Déploiement de services de vélos partagés en lien avec les principaux pôles touristiques du périmètre
- C.1.3\_6 Renforcement de l'offre de service de vélos partagés dans la 2ème couronne de Charleroi
- C.1.3\_7 Renforcement de l'offre de service de vélos partagés dans les autres communes (hors centre-ville, 1ère et 2ème couronne)

### C.3.8 Mettre en place le réseau de covoiturage projeté par la Région wallonne et le compléter ponctuellement

- C.3.8\_1 Mettre à disposition les places de covoiturage actées et budgétées
- C.3.8\_2 Entamer les démarches en vue de définir la localisation précise des parkings de covoiturage proposés dans le cadre du PMCM et les possibilités d'extension des parkings existants arrivés à saturation
- C.3.8\_3 Etudier la potentialité de mise en oeuvre d'une ligne de covoiturage le long de la N5
- C.3.8\_4 Mettre à disposition les autres places de stationnement pour covoiturage

### C.3.9 Mettre en place un réseau (dense) de véhicules partagés sur l'ensemble de Charleroi Métropole

- C.3.9\_1 Développer l'offre de véhicules partagés dans la ZHNS
- C.3.9\_2 Développer l'offre de véhicules partagés dans les communes de 1ère couronne
- C.3.9\_3 Développer l'offre de véhicules partagés dans les communes de 2ème couronne et les communes rurales
- C.3.9\_4 Poursuivre le développement de l'offre de véhicules partagés dans la ZHNS
- C.3.9\_5 Poursuivre le développement de l'offre de véhicules partagés dans les communes de 1ère couronne
- C.3.9\_6 Poursuivre le développement de l'offre de véhicules partagés dans les communes de 2ème couronne et les communes rurales

### D.1.4 Compléter le réseau de parkings relais

- D.1.4\_1 Amélioration de la qualité des parkings relais existants
- D.1.4\_2 Mise à disposition de quatre zones de stationnement supplémentaires

# MOBILITE PARTAGEE

## Présentations des intervenants

FIN

# Discussion & Synthèse



TPA1 Cadre régional de la mobilité partagée - Décret cyclopartage en flotte libre.



TPA2 Stationnement structurant à l'échelle régionale (covoiturage, P+R): critères de succès et propositions de localisations



TPA3 Lignes de covoiturage. Initiative transfrontalière Cross4Mobility.



5 min

Président Communal

**Prise d'acte des informations transmises au Conseil**

**Nouvelles tâches?**



10 min



60 min

Synthèse du PMCM

Activités et projets en cours

# MOBILITE COLLECTIVE

# Point sur la thématique



## Tableau de Bord de Mise en Oeuvre

# Ordre du jour de la thématique

 TCO1 Politique d'accessibilité au territoire en transport collectif 

 TCO2 Bilan de l'évolution de l'offre 2019-2024 

 TCO3 Evaluation des lignes A1, A2, A3 

 TCO4 Avancement des travaux pour la mise en service du M5 

 TCO5 Evaluation des lignes E110, E109, 129 

**Point non présenté partagé sous forme de note:**

 TCO6 Responsabilités des communes en matière d'arrêts 



40 min

Justine MARNEFFE, SPW MI DSMI  
Julie DUVIVIER, SPW MI DSMI  
Niels ANTOINE, SPW MI DSMI  
Laurent GALLAND, OTW  
Marie BAUWELINCKX, SPW MI DSMI

# MOBILITE COLLECTIVE

## Présentations des intervenants

### DEBUT

## 2. RÉSEAU TEC

2.2. Politique d'accessibilité au territoire : Réseau structurant interurbain - objectifs, méthodologie et planning d'adoption par le Gouvernement

# Contexte

Décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne : Art. 9ter

« L'AOT traduit la vision du Gouvernement en une **politique d'accessibilité au territoire** et en objectifs opérationnels et identifie précisément en conséquence les obligations de service public »

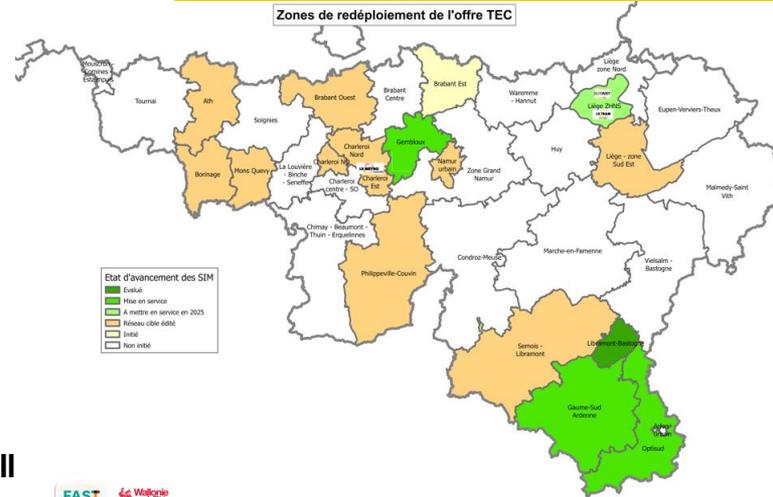
# Contexte

Depuis 2018 :

- Mise en oeuvre progressive d'un réseau structurant à l'échelle régionale (principalement lignes Express)
- Politique d'accessibilité déclinée par zones de redéploiement

Aujourd'hui :

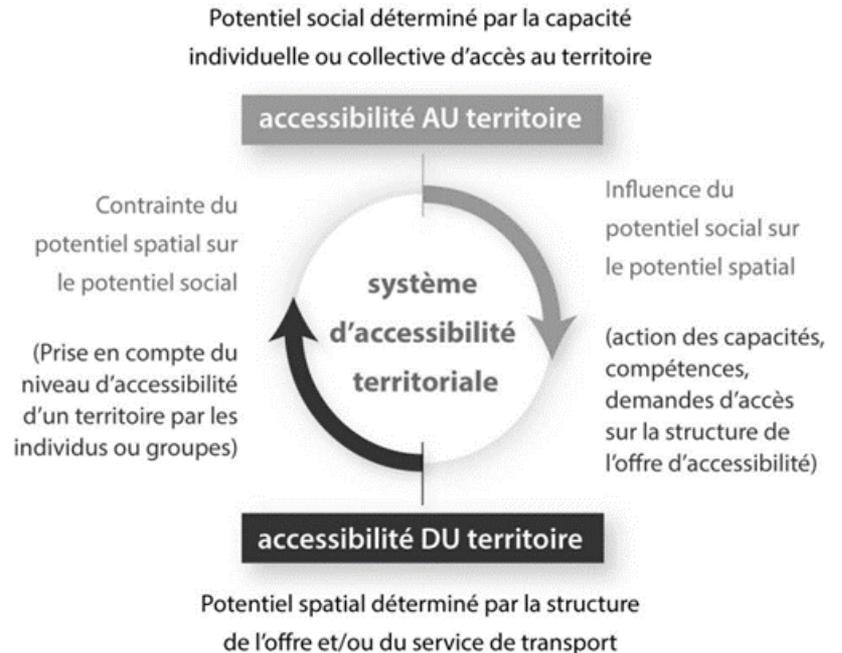
- Réflexion globale sur l'ensemble de la Wallonie



# Politique d'accessibilité

Définir la structure spatiotemporelle de l'offre de transport (liaisons et niveaux de service), afin que la population ait le potentiel d'accéder aux ressources urbaines du territoire.

Figure 1 Le système d'accessibilité territoriale



Service

# Objectifs

Fournir un **cadre régional ancré dans le territoire** pour :

- **organiser l'accessibilité** aux services à travers la Wallonie depuis et au sein des **centralités** ;
- inscrire l'évolution de la mobilité autour des **réseaux structurants** de mobilité collective et des **mobipôles** ;
- assigner un **même niveau d'offre cible pour un même type de territoire**.

=> à destination de l'ensemble des acteurs de la mobilité (SNCB, TEC, SPW, communes, autres opérateurs, pôles générateurs de flux, ...)

# Renforcement lien mobilité - développement territorial

EDIWALL

## Schéma de Développement Territorial (adopté par GW en 2024)

Volonté de mettre en œuvre une stratégie territoriale forte et intégrée, assurant la cohérence globale du développement wallon sous tous ses aspects, en tenant compte des besoins actuels et futurs

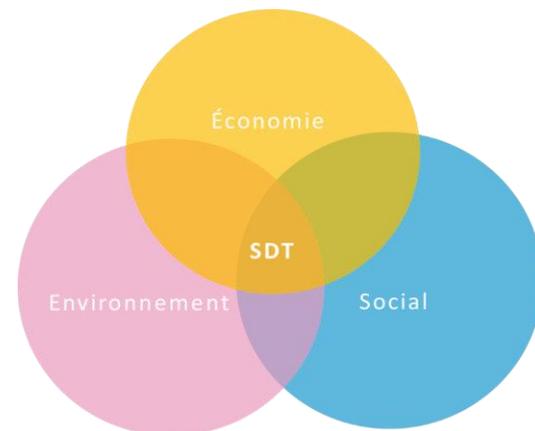
SCHÉMA DE  
DÉVELOPPEMENT  
DU TERRITOIRE

**sdt**

optimisation spatiale



20 objectifs classés en 3 axes



# Renforcement lien mobilité - développement territorial

Soutenir une urbanisation et des modes de de production économes en ressources

- ✓ Artificialisation nette des terres réduite progressivement à 0km<sup>2</sup>/an d'ici 2050

Rencontrer les besoins actuels et futurs en logements

- ✓ Au moins 3 nouveaux logements sur 4 seront construits dans les centralités

Faire du réseau des principales infrastructures de communication un levier de création de richesses

- ✓ Optimiser les réseaux de transport plutôt que les étendre

S'appuyer sur la structure multipolaire de la Wallonie

- ✓ Concentrer le développement dans les centralités urbaines et villageoises

Assurer l'accès à tous à des services, des commerces de proximité et des équipements dans une approche territoriale cohérente

- ✓ Renforcer les centralités urbaines et villageoises

# Renforcement lien mobilité - développement territorial

La Wallonie est maillée par un réseau de villages et de villes. Certaines parties des villes et des villages cumulent une **concentration en logements, une proximité aux services et équipements et une bonne accessibilité en transports en commun.**

**=> Ces espaces sont les « centralités ».**

# RENFORCEMENT LIEN MOBILITÉ – DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

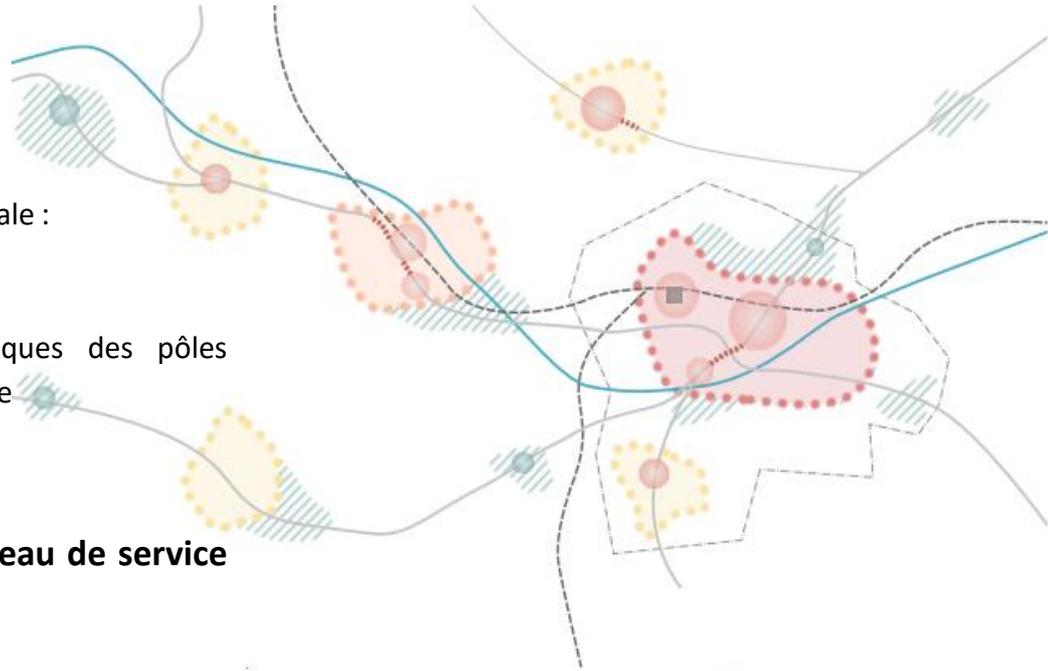
Le SDT distingue trois types de centralités :

- les centralités urbaines de pôle
- les centralités urbaines
- les centralités villageoises

Quatre types de pôles sont identifiés dans la structure territoriale :

- Les **pôles d'ancrage (42)** : polarisations locales
- Les **pôles régionaux (5)** : interconnexions régionales
- La **capitale régionale (1)** rencontre les caractéristiques des pôles régionaux + rôle de capitale institutionnelle de la Wallonie
- Les **pôles majeurs (4)** : échanges internationaux

→ A chaque niveau de centralité est associé un niveau de service au citoyen



## Exemples centralités

### Urbaine :

Beaumont  
Fontaine-l'Evêque  
Pont-à-Celles

### Urbaine d'ancrage :

Chimay  
Fleurus  
Thuin

### Urbaine de pôle régional :

/

### Urbaine de pôle majeur :

Charleroi

## Centralités wallonnes

- Région
- Communes
- - - Réseau ferroviaire

### CENTRALITE

- Centralité urbaine de pôle, POLE MAJEUR
- Centralité urbaine de pôle, CAPITALE REGIONALE
- Centralité urbaine de pôle, POLE REGIONAL
- Centralité urbaine de pôle, POLE D'ANCRAGE
- Centralité urbaine
- Centralité villageoise

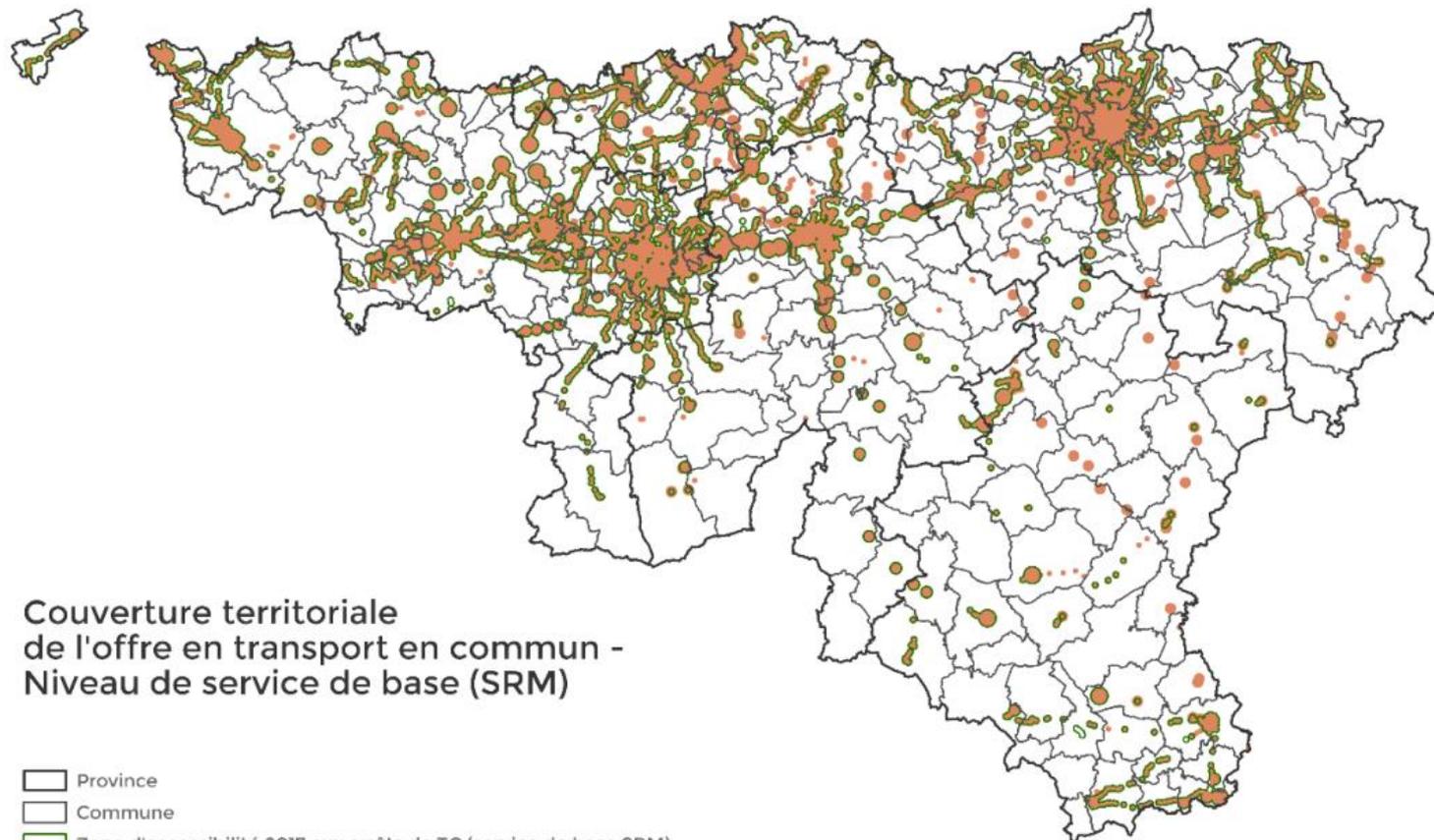
# Renforcement lien mobilité - développement territorial

=> Centralités au cœur de la définition de la politique d'accessibilité

Ambition = la mobilité contribue à renforcer la stratégie territoriale wallonne de limitation de l'étalement urbain en garantissant une bonne offre de transport en commun pour connecter ces centralités aux pôles.

La polarisation et la visibilité économique, commerciale, culturelle et éducative des centres des pôles majeurs et des pôles régionaux sera garantie. L'infrastructure verte participera à la qualité de vie en ville et à leur attractivité.

Les transports en commun seront soutenus et organisés de manière efficace au sein et entre les pôles majeurs et les pôles régionaux. L'usage utilitaire et de loisir des modes actifs y sera organisé de manière sécurisée. Les opérations de rénovation et de restructuration de qualité, ainsi que de mutualisation des énergies renouvelables y seront facilitées.



Couverture territoriale  
de l'offre en transport en commun -  
Niveau de service de base (SRM)

- Province
- Commune
- Zone d'accessibilité 2017 aux arrêts de TC (service de base SRM)
- Zone d'accessibilité 2023 aux arrêts de TC (service de base SRM)

2017-2023 :  
64,8% -> 67,8%  
Part de la population  
wallonne domiciliée à  
proximité piétonne de  
transports en commun  
bien desservis

VS

2017-2023 :  
40 % de la croissance  
démographique  
wallonne a été localisée  
en-dehors des zones  
proches d'arrêts de  
transports en commun

# UNE POLITIQUE D'ACCESSIBILITÉ AU TERRITOIRE QUI DÉCLINE LA SRM

« Dans la perspective de maîtriser la mobilité, la priorité sera donc accordée à consolider, renforcer ou développer une offre de transport structurante et collective performante entre tous les pôles et toutes les communes. L'ensemble des liaisons entre pôles et entre communes et pôles constitue le réseau structurant. »

« Ce réseau comprend l'offre ferroviaire structurante complétée par des liaisons structurantes en transport collectif. Il s'appuie sur la structure territoriale du SDT. Le choix de ce pôle de destination sera déterminé d'une part en lien avec les attentes des communes et d'autre part, sur base de l'objectivation de la demande de mobilité »

« Les transports collectifs constituent les alternatives les plus intéressantes pour relier les pôles entre eux en raison de leur performance potentielle sur les plans économique et environnemental en regard de leur capacité. Il est donc logique qu'ils constituent le cœur de l'offre structurante en reliant les pôles et les communes entre eux. »

9. CONNECTER LA WALLONIE AUX RÉSEAUX SOCIO-ÉCONOMIQUES EUROPÉEN, TRANSFRONTALIERS ET TRANSRÉGIONAUX

10. CONNECTER LES PÔLES WALLONS ENTRE EUX ET LE TERRITOIRE WALLON AUX PÔLES

12. CONNECTER LES QUARTIERS DES AGGLOMÉRATIONS URBAINES

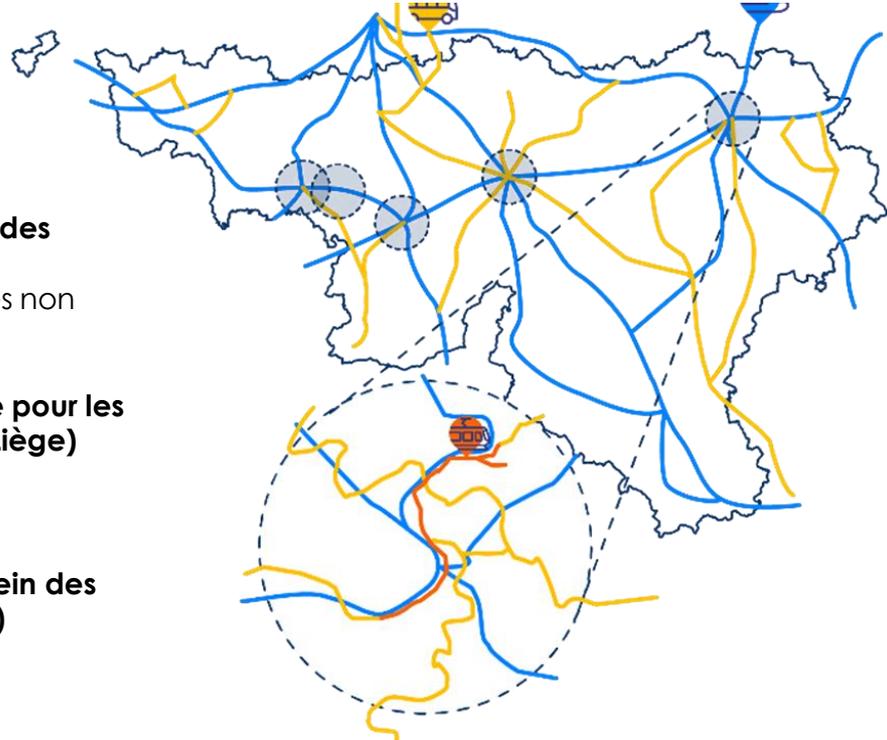
19. VALORISER LE RÉSEAU FERROVIAIRE PARTOUT OÙ IL EST PRÉSENT



# EN QUOI CONSISTE LA POLITIQUE D'ACCESSIBILITÉ ?

## LIVRABLES :

- **Schéma régional cible de mobilité collective structurante (train+bus)**
  - Liaisons et niveaux de services
  - Mobipôles de correspondance
- **Cadre pour l'optimisation de l'offre bus secondaire autour des liaisons structurantes**
  - Principes de rabattement des centralités villageoises non desservies
- **Schémas cibles de mobilité collective urbaine structurante pour les cinq pôles majeurs (Mons, Charleroi, Namur, La Louvière, Liège)**
  - Liaisons et niveaux de services
  - Mobipôles de correspondance
- **Cadre pour la couverture spatiale en transport public au sein des pôles majeurs (Mons, Charleroi, Namur, La Louvière, Liège)**
  - Principes de desserte des quartiers non desservis





# EN QUOI CONSISTE LA POLITIQUE D'ACCESSIBILITÉ ?

Actuellement : uniquement transport collectif.

Ambition d'aller vers une politique d'accessibilité **multimodale** intégrant :

- Les liaisons cyclables structurants
- Les bandes des covoiturages
- Autres

## PROCHAINES ÉTAPES

Présentation pour avis au prochain Conseil de bassin/Organes de Consultation de Bassin de mobilité

En vue d'une adoption par le Gouvernement Wallon



# BILAN DE L'ÉVOLUTION DE L'OFFRE DE TRANSPORT PUBLIC 2019-2024

CONSEIL BASSIN CHARLEROI

## Evolution de l'offre TEC 2019- 2024 :

- + 10% de km

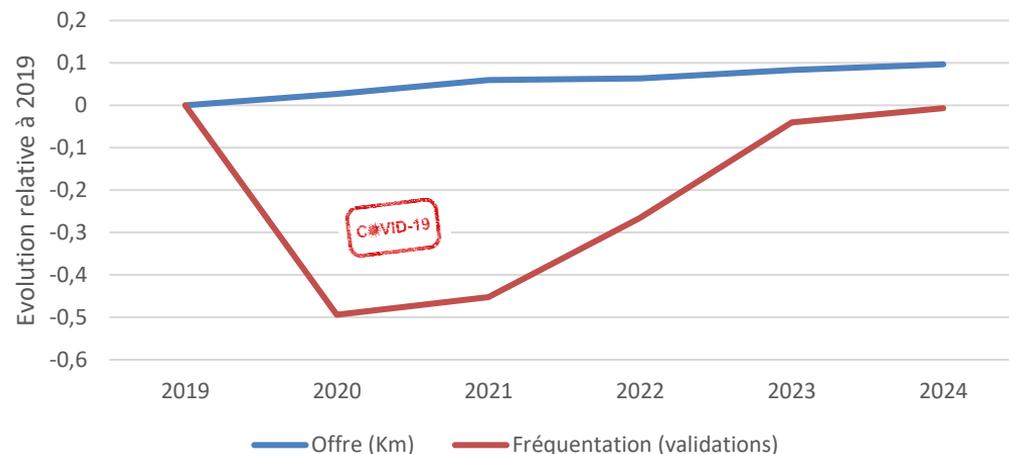
## 3 axes d'actions:

- Développement des lignes Express
- Renforcement d'offre (urbain)
- Redéploiement par zone

## Fréquentation globale TEC :

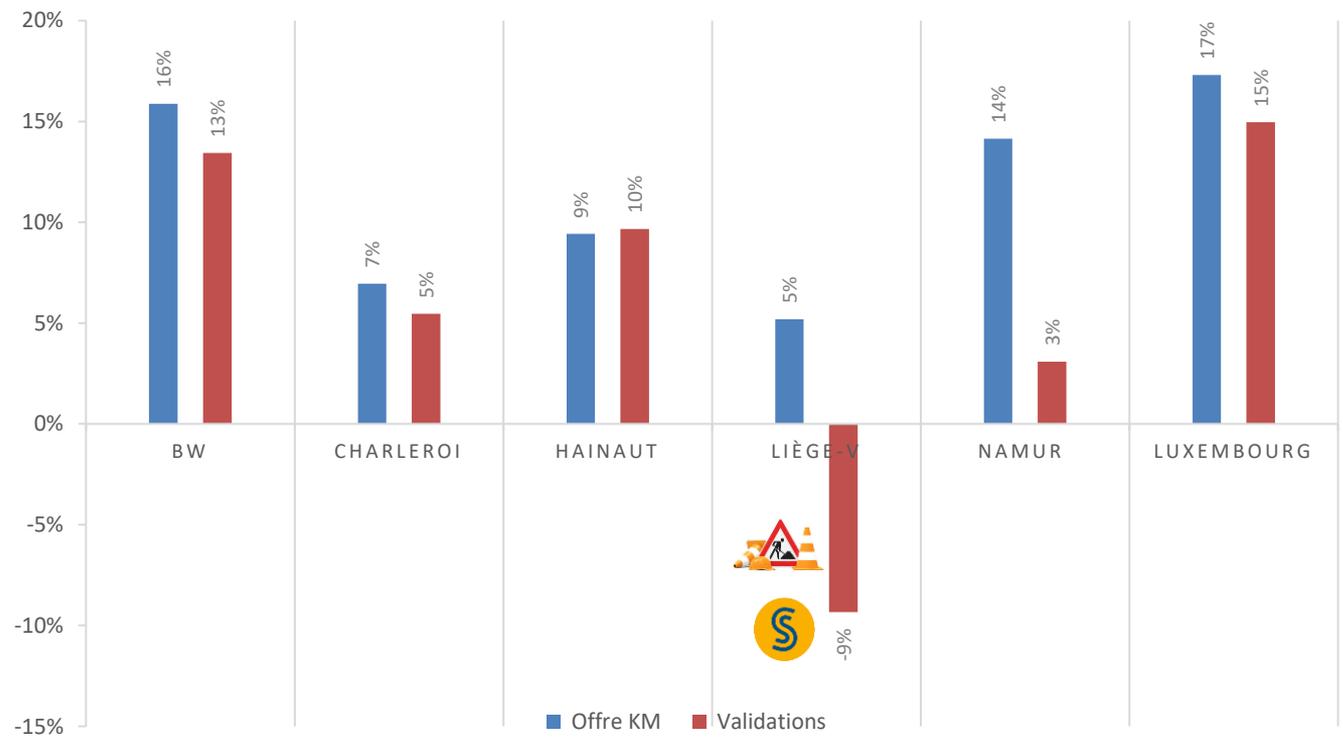
- 2019 = 2024

Evolution de l'offre et de la fréquentation  
2019-2024



# IMPACT NUANCÉ SUR LA FRÉQUENTATION

### EVOLUTION DE L'OFFRE ET DE LA FRÉQUENTATION 2019-2024



Fréquentation globale TEC : 2019 = 2024

# AUGMENTATION GLOBALE DES DISTANCES PARCOURUES EN TEC À FRÉQUENTATION GLOBALE CONSTANTE

06/06/2025

114

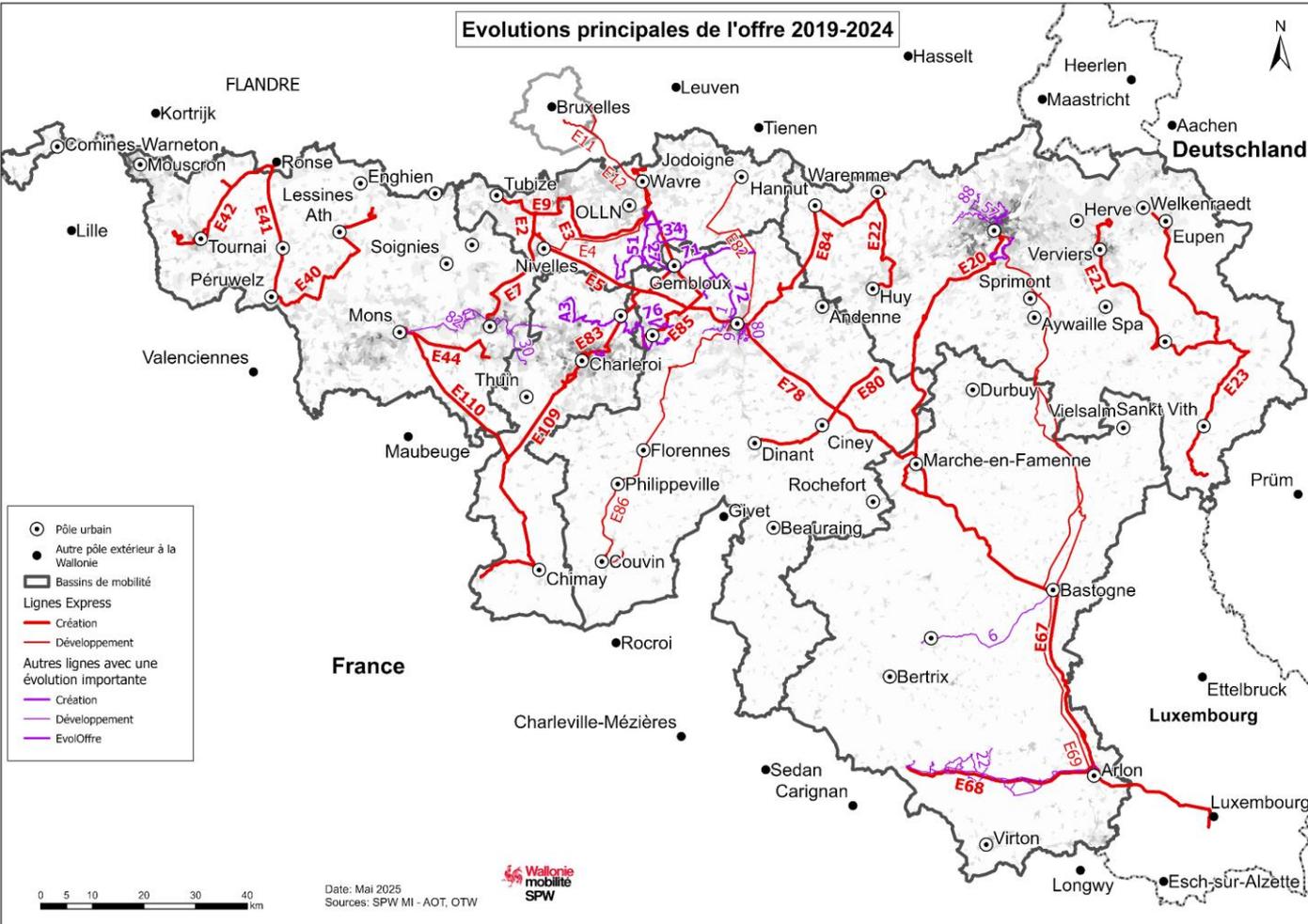
	2019	2024	Evolution 2019-2024 (relative)
Offre TEC	91.570.271	100.469.343	+10%
Validations TEC	137.454.661	136.579.275	=
Voyageur.km	2,30E+09	2,40E+09	+4,4%



Enquête de satisfaction client TEC 2022 - 2024 menée par le SPW :

- hausse des trajets en bus  $\geq 1h$

# EVOLUTIONS PRINCIPALES DE L'OFFRE TEC SUR 5 ANS



## ■ Evolution de l'offre (+7%)

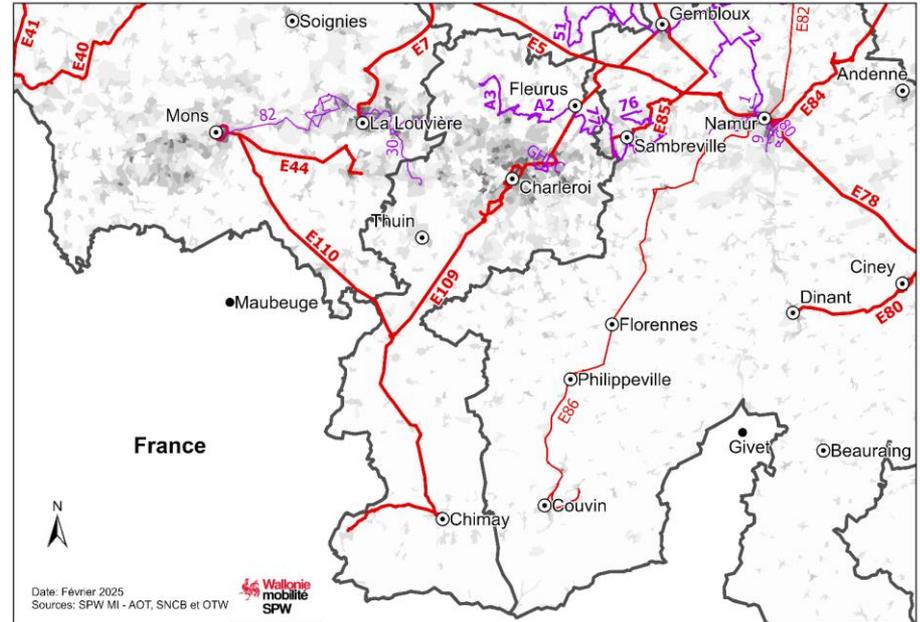
Croissance d'offre de 900.00 km

Les principales évolutions de l'offre déployées sont les suivantes :

- Création et renforcement de lignes aéroportuaires : A1, A2, A3 (+700.000 km)
- Création de lignes Express : E110 et E109 (+100.000km)
- Création de la navette provisoire GHDC (+100.000 km)

## ■ Evolution de la fréquentation (+ 5 %)

- lignes aéroport : réponse modérée (voir évaluation)
- augmentation de fréquentation sur certaines lignes urbaines (M3, L. 18, M1)



## Sur base des constats et du contexte budgétaire

### Actions prioritaires d'évolution d'offre à CT :

- L'ajustement de l'offre des 3 lignes aéroportuaires à la suite de leur évaluation ;
- La mise en service du M5 ;
- L'optimisation de l'offre TEC autour des lignes structurantes (Express E109, M5);
- L'amélioration de l'intermodalité bus-train ;

**Proposition de décision de l'organe :**

***L'Organe prend acte du bilan de l'évolution de l'offre TEC 2019-2024 de la BU de Charleroi présenté par l'Autorité Organisatrice des Transports. Il recommande à court terme de :***

- ***poursuivre le travail d'évaluation des lignes et d'adaptations de l'offre qui en découleront,***
- ***optimiser le réseau TEC pour prendre en compte les enjeux d'accessibilité territoriale prioritaires suivants :***
  - o ***la mise en service du M5 et l'adaptation des lignes de bus qui s'y rabattent ;***
  - o ***(autres enjeux à déterminer par l'Organe).***

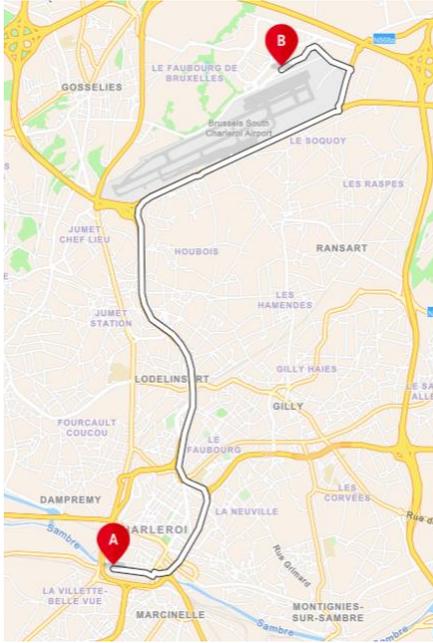
# Evaluation des lignes aéroportuaires

- A1 Charleroi Gare Central – Charleroi Airport
- A2 Fleurus gare SNCB – Charleroi Airport
- A3 Luttre gare SNCB – Charleroi Airport

# Informations générales

## A1

Charleroi Gare Central – Charleroi Airport



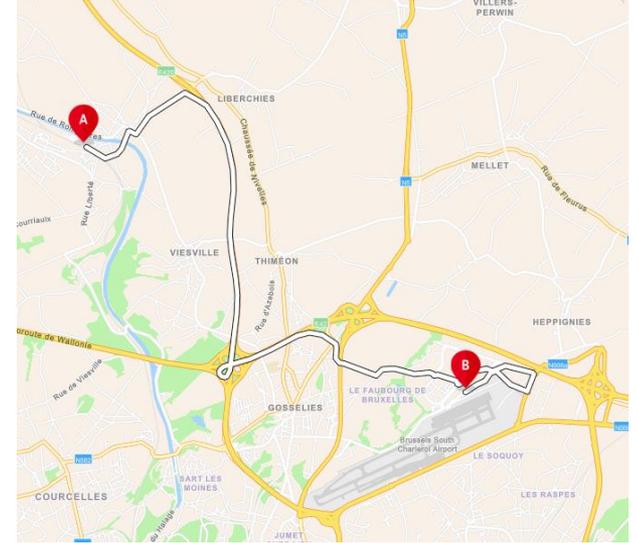
## A2

Fleurus gare SNCB – Charleroi Airport



## A3

Luttre gare SNCB – Charleroi Airport



# Informations générales

Ligne	Ambitions régionales	Situation actuelle	Mise en service	Conditions émises	Indices fréquentation
<b>A1</b> Charleroi Gare Central – Charleroi Airport	41610 passages/an 530.000 km/an <b>Corr : Dorsale wallonne</b>	41610 passages/an 527.810 km/an <b>Corr : Bruxelles</b>	Ligne A : 2003 Ligne A1: janvier 2023	Redéploiement zone	V/K : <b>0,58</b> V/N : <b>7,2</b>
<b>A2</b> Fleurus gare SNCB – Charleroi Airport	27.740 passages/an < 208.100 km/an < <b>Corr : Ottignies</b>	<b>29.200 passages/an</b> <b>234.233 km/an</b> <b>Corr : Ottignies</b>	Juin 2023	Evaluation ligne	V/K : <b>0,09</b> V/N : <b>0,7</b>
<b>A3</b> Luttre gare SNCB – Charleroi Airport	27.740 passages/an < 430.000 km/an < <b>Corr : Bruxelles</b>	<b>28.105 passages/an</b> <b>443.855 km/an</b> <b>Corr : Bruxelles</b>	Juin 2023	Mise en service mobipôle	V/K : <b>0,06</b> V/N : <b>0,96</b>

# Déroulement de l'étude

## Recueil des informations, données

### TRAVAUX PREALABLES

- Inspecteurs AOT : analyse des pôles d'échanges des gares de Fleurus et Luttre
- TEC : analyse de l'offre et de la demande actuelle
- AOT : analyses des correspondances bus-trains, concordance horaires bus-trains-avions, offre publique/privée

### ATELIER D'EVALUATION (23 janvier 25)

- ✓ TEC (présentation de ses analyses)
- ✓ AOT (présentation de ses analyses)
- ✓ Ville de CHARLEROI
- ✓ Commune de Pont-à-Celles
- ✓ ULB
- ✓ BSCA
- ✓ AKT Wallonia
- ✓ SNCB (présentation de ses analyses)

# Déroulement de l'étude

## Recueil des informations, données

### ECHANGES BILATERAUX COMPLEMENTAIRES

- ✓ BSCA : données de mobilité
- ✓ IGRETEC : planning études et travaux du mobipôle
- ✓ TEC : données supplémentaires (par titres de transport, par mois, année, pour un jour spécifique + lignes 67-68)
- ✓ BIOPARK : données d'emploi et de mobilité
- ✓ SNCB : accessibilité générale

### COMPTAGES MANUELS ET OBSERVATIONS IN SITU (25 mars)

- Vacances de carnaval, vendredi de départs en vacances
- Fréquentation réelle des bus, au départ et à l'arrivée, à l'aéroport
- Observations du comportement des usagers
- Comparaison avec les données journalières du TEC et de l'aéroport

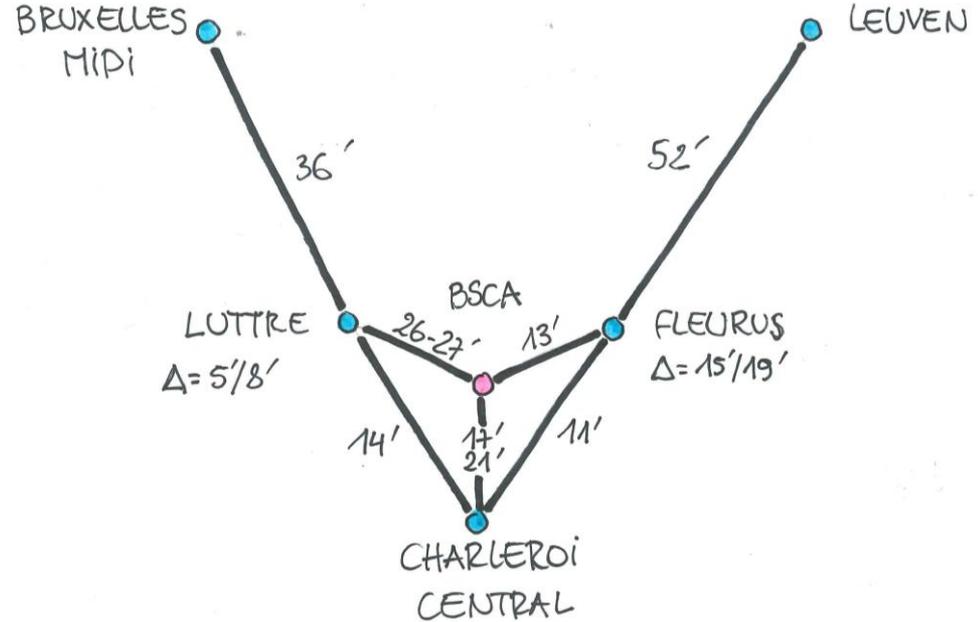
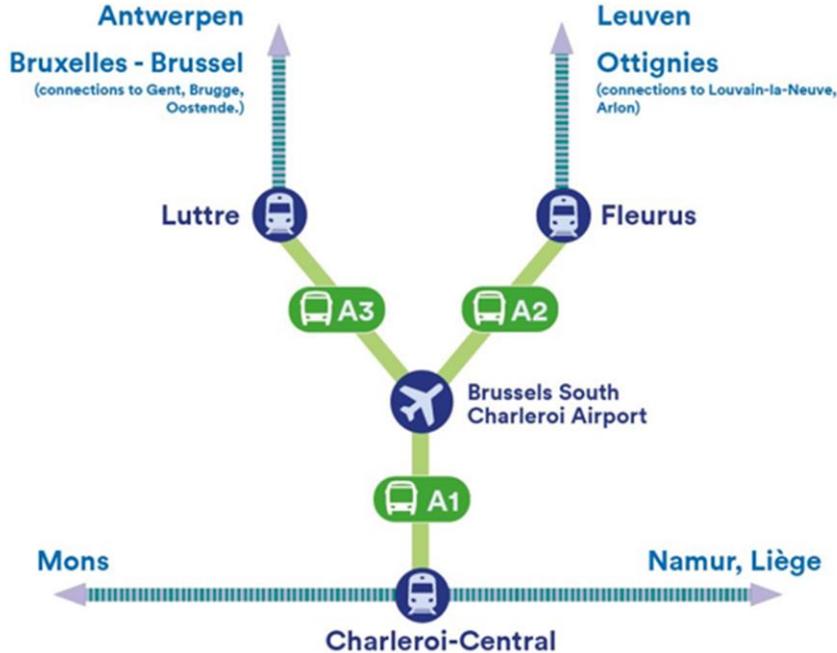
# Constats

- Fréquentation insuffisante (lignes A2 et A3)
- Correspondances bus-trains
- Amplitudes horaires bus – trains
- Retards trains
- Amplitudes horaires bus – avions
- Présence d'un opérateur concessionnaire privé
- Abris, information, automates, signalétique

# Constats

- Saturation du pôle bus actuel
- Mobipôle en projet
- Zone économique avoisinante
- Tarification
- Temps de parcours
- Doublon lignes 67 et 68
- Cout général

# Temps de parcours



## Décision proposée aux membres du Conseil de Bassin :

Le Conseil prend acte des différents constats mis en avant par l'Autorité Organisatrice des Transports dans le cadre de l'évaluation des lignes A1, A2 et A3 desservant l'aéroport de Charleroi et du remaniement de l'offre actuelle qui s'impose.

Le Conseil sollicite le TEC afin de faire évoluer sans tarder l'offre vers l'aéroport vers une desserte forte et lisible organisée au départ de la gare de Charleroi centrale avec un cadencement renforcé (jusqu'à 4 bus/h) permettant de s'affranchir des contraintes de temps pour les correspondances bus-trains et d'élargir la zone de pertinence de l'offre combinée TEC-SNCB.

En termes d'amplitude, le Conseil interroge la SNCB quant au développement d'une offre ferroviaire plus matinale (et plus tardive le soir) pour rallier Charleroi et son aéroport afin d'augmenter la part des voyageurs BSCA qui pourraient faire le choix du transport public.

Le Conseil souligne l'importance d'une desserte de la zone économique voisine de l'aéroport depuis Jumet, Luttre, Ransart et Fleurus comme prévu dans le PMCM, englobant dans le remaniement des lignes aérobus et l'évolution notamment des lignes 67 et 68 (ces lignes permettant à terme de rallier également l'aéroport via le futur mobipôle).

Pour mener ces réflexions, le Conseil invite la SNCB à s'associer au TEC notamment dans le cadre des ateliers entre opérateurs destinés à améliorer l'intermodalité.

*Proposition de décision transmise par la SCNB en amont de la séance:*

*Le Conseil invite le TEC et la SNCB à examiner conjointement, dans le cadre de réunions techniques entre opérateurs, les pistes d'action envisageables. »*



**Conseil des Bassins –PMCM-**

***Charleroi – 27 Mai 2025***

***Le TEC se transforme !***







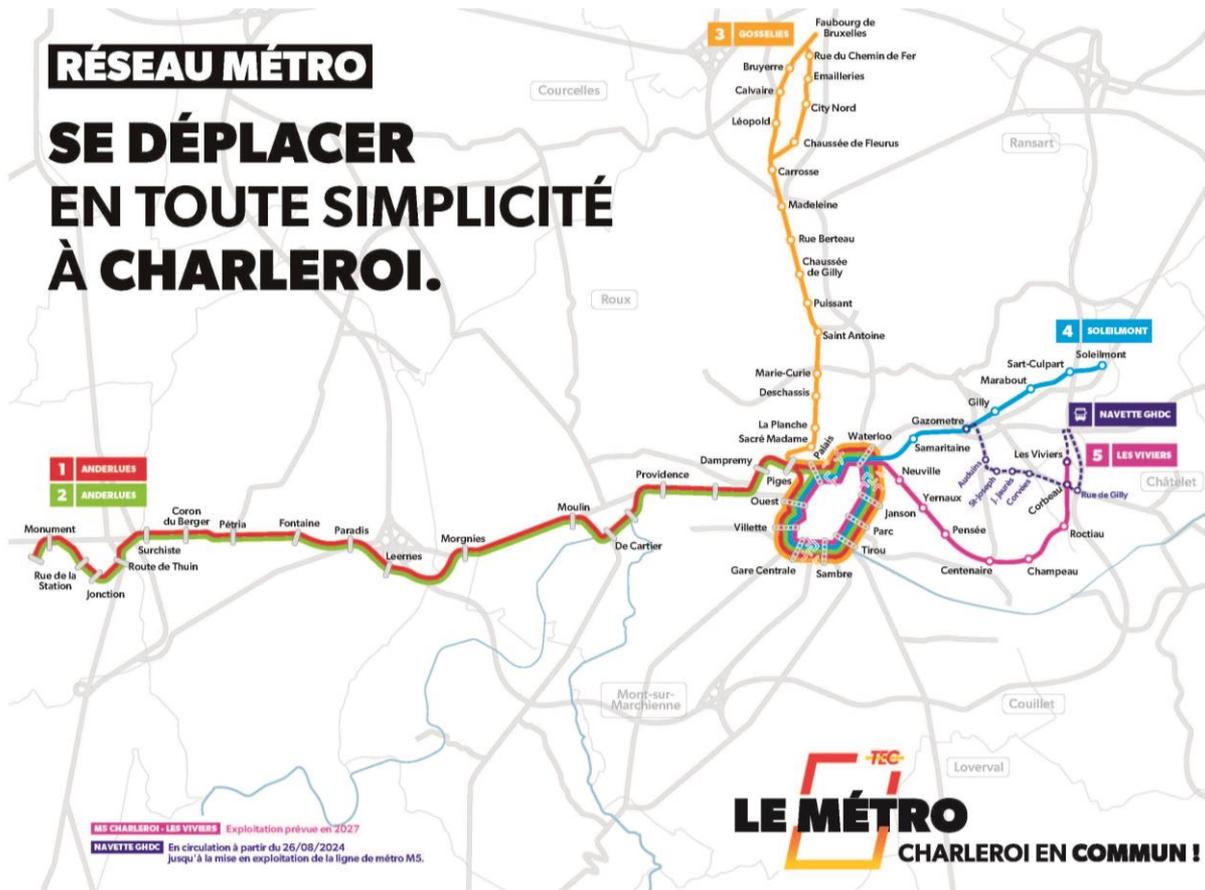
***Présentation de l'antenne du  
Centenaire « M5 » à  
Charleroi.***



# Ligne M5

## RÉSEAU MÉTRO

**SE DÉPLACER  
EN TOUTE SIMPLICITÉ  
À CHARLEROI.**



**LE MÉTRO**  
CHARLEROI EN COMMUN !

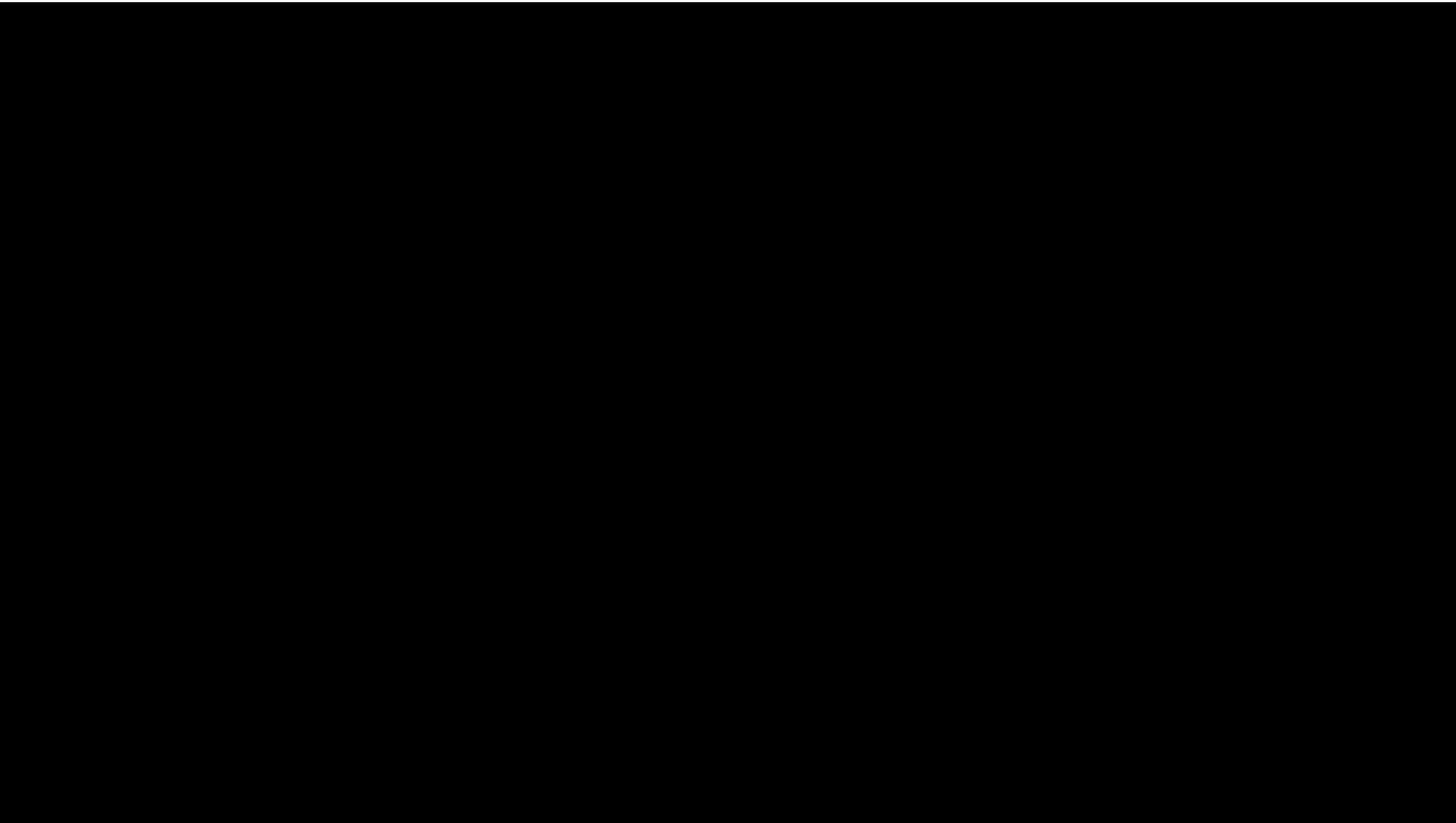
# Ligne M5

- **Fin travaux** = juin 2026.
- **Exploitation** prévu pour 01/04/2027
- **Budget** : 98 M€ dont 60 M€ venant du plan de relance européen.
- **Enjeux techniques** : rénovation station, prolongation tunnel Cora, construction rampe GHDC.
- **Obstacles** : rampes GHDC difficile à construire car GHDC ne nous laisse plus l'accès via la voirie d'accès + zone de chiste (mauvaise terre et instable pour le poids de la rame), tunnel à construire dans une intégration urbaine.



> **Projet**

Gros atout pour accroître et améliorer encore l'accessibilité aux transports en commun à Charleroi.



- Tunnel projeté
- Tracé aérien projeté
- Gare projetée

STATION WATERLOG



STATION NEUVILLE



STATION CHET



STATION PENSÉE



STATION CENTENAIRE



STATION CORBEAU



STATION ROCHIAUX



STATION CHAMPEAU





ANTENNE DE CHÂTELET

01000

N°	DATE	MODIFICATION

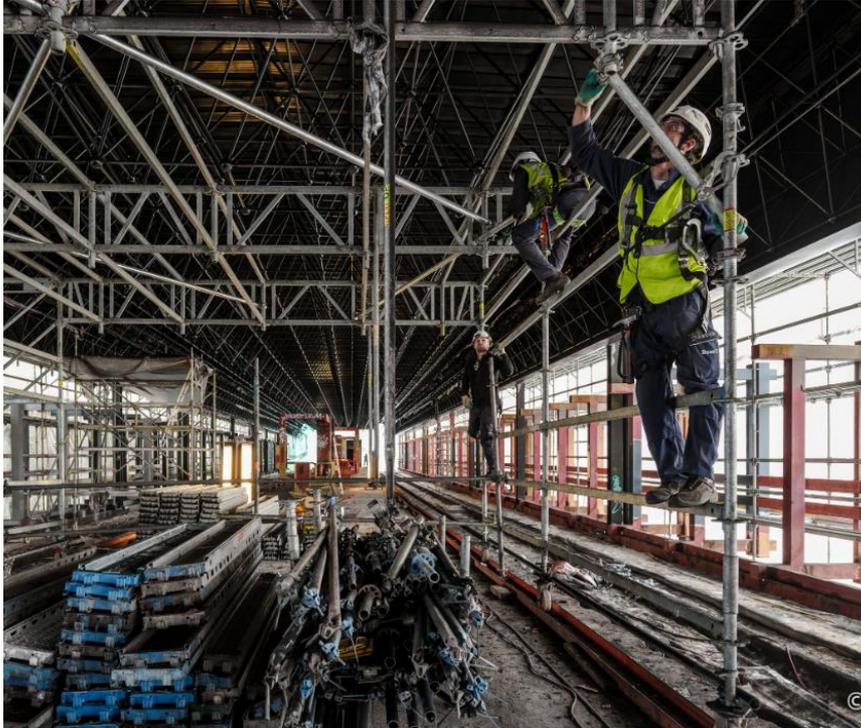
NOM DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE	DATE

COMITÉ LOCAL POUR LA DÉMOCRATIE TERRITORIALE

DATE

Plan N°

## Station Neuville & Yernaux



**Avril**, les travaux de gros œuvre sont pratiquement terminés.

**Fin mars**, les nez de quais (les structures qui relient le quai jusqu'à la porte du métro) seront installés et aménagés, notamment avec la pose de dalles podotactiles pour les personnes malvoyantes.

**Entre mars et avril**, les escalators et l'ascenseur sont installés pendant environ 1 mois.

**Courant du mois de juin**, auront lieu les travaux de parachèvement. Ceux-ci consistent en la pose des faïences, faux plafonds et des ferronneries ainsi qu'en la réalisation des peintures. Symboliquement, l'enseigne « Neuville » sera apposée.

## Station Pensée



Les travaux préparatoires à la mise en peinture (sablage des murs, installation des cornières) sont **en cours.**

Le parachèvement **commencera en avril**, jusqu'aux congés du bâtiment de juillet.

## Station Centenaire

---



L'essentiel du gros œuvre en souterrain est **terminé**.

Les parachèvements **débuteront en mai**.

Parallèlement, la rénovation de la passerelle entre la rue des Preys et la rue du Pont **a débuté** et sera **terminée d'ici à la fin de l'été**.

## Station Champeau



Avec la **fin** du gros œuvre à la station Champeau, la réalisation des parachèvements doit **débuter dans le courant du printemps**, pour une période de quelques mois jusqu'à l'automne.

# Station Corbeau



Chantier principal du projet Métro 5, la construction de la future station Corbeau évolue positivement.

**Début 2025**, le stross (l'excavation des terres) a été terminé. Grâce à cette étape, le travail se fera prochainement essentiellement en souterrain avec la réalisation des radiers (les dalles de sol), dans la zone de chantier actuelle près du Cora.

La remise en état de la voirie est prévue **d'ici fin mai**.

Les aménagements des entrées de la future station **débuteront fin avril**, avec l'installation des escalators et de l'ascenseur à la fin de l'été.

Les parachèvements (faux plafonds, peinture, ferronneries) **commenceront en septembre** pour une finalisation dans le courant du mois de novembre.

## Terminus Les Viviers



Le terrassement de la rampe d'accès sera **achevé mi-avril**.

Grâce à cette étape, nous pourrons enchaîner avec la livraison et l'installation de l'ensemble des équipements nécessaires au terminus (rails, ballast...).

L'abri pour voyageurs sera construit **à partir du mois de mai**.

L'essentiel des travaux au terminus Les Viviers, devant le nouveau Grand Hôpital de Charleroi, devrait être **terminé d'ici à la fin de l'été**.

En parallèle, une cabine technique est en cours de construction rue des Mottards. Celle-ci est nécessaire pour l'alimentation électrique du métro. Le gros œuvre de cette cabine devrait **être terminé fin avril**. Nous équiperons ensuite progressivement la cabine pour la mettre à disposition du gestionnaire du réseau d'électricité **d'ici fin 2025**.

# Evaluation des lignes 129, E109 et E110 (évaluation finale )

# Processus « Evaluation de l'offre de bus TEC »

Evaluation en 2 temps :

- Evaluation dans les 18 mois suivant la mise en production d'une nouvelle offre (ou d'une modification d'offre significative)
- Evaluation finale dans les 36 mois après mise en service

En vue de :

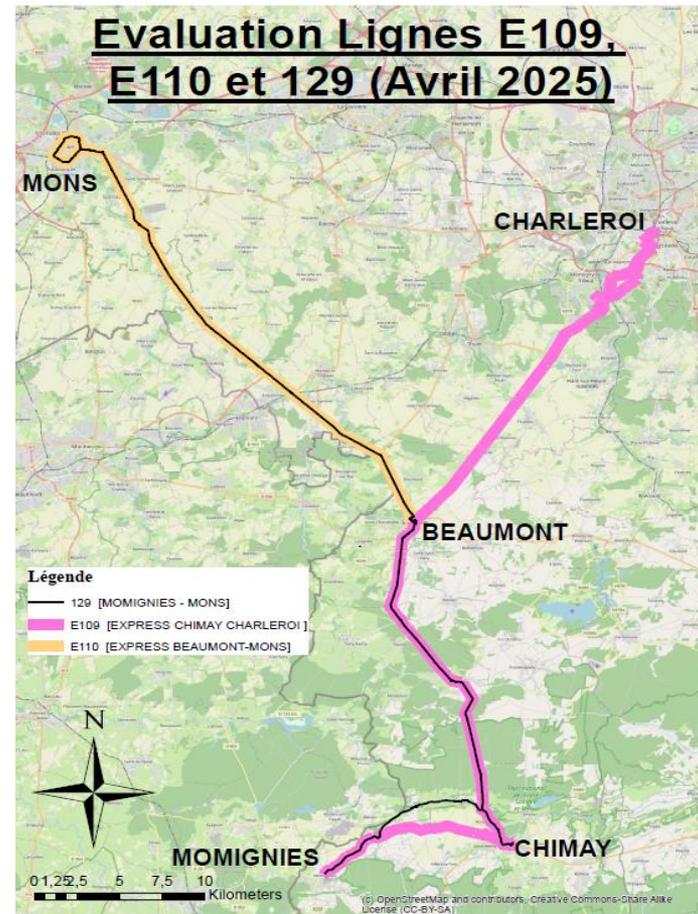
- S'assurer de la **pertinence** des offres mises en place
- D'identifier les actions nécessaires à l'**amélioration** de l'attractivité de l'offre sur ces lignes

# Evaluation des lignes 129, E109 et E110 (évaluation finale )

Le niveau de service cible pour ces liaisons:

- **129**: 1 parcours le vendredi de Mons et 1 parcours le dimanche soir vers Mons
- **E109**: 3 parcours le matin vers Charleroi et 3 parcours le soir de Charleroi
- **E110**: 4 parcours le matin vers Mons et 4 parcours le soir de Mons

	V/N 2024	V/N moyen par type de ligne	V/K 2024	V/K moyen par type de ligne
129	14,18	20,90 (scolaire)	0,18	0,85 (scolaire)
E109	17,53	18,83 (express)	0,27	0,45 (express)
E110	18,69	18,83 (express)	0,49	0,45 (express)

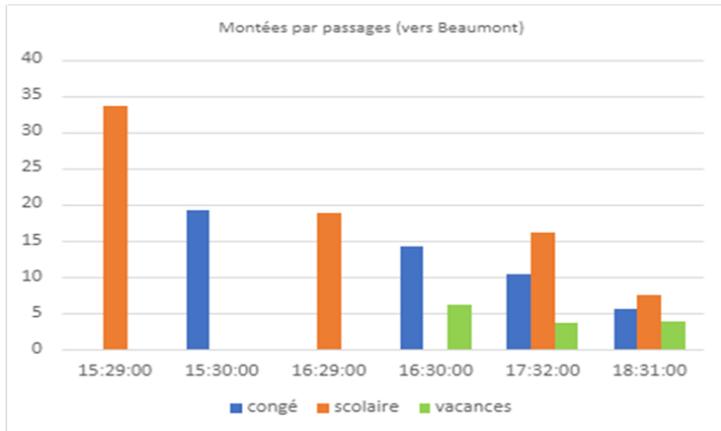
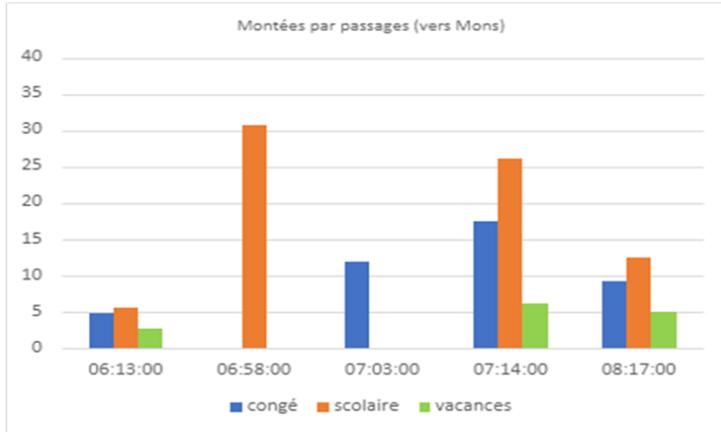


# Evaluation des lignes 129, E109 et E110 (évaluation finale )

- Offre mise en service en septembre 2021.
- Evaluation intermédiaire réalisée en automne 2022.

<b>E109</b>	Modification de l'itinéraire à Chimay pour des raisons de sécurité
	Suppression d'un arrêt à Beaumont pour maintenir la vitesse commerciale
	L'étude de mobipôles
<b>129</b>	Une diminution de la fréquence de la ligne 129 qui roule en parallèle sur le tronçon Mons – Beaumont
	La suppression de la desserte du tronçon Macquenoise – Momignies par manque de fréquentation.
<b>E110</b>	L'ajout un parcours le matin et un le soir sur la ligne E110

## E 110



## Principaux constats

### E109

- Beaucoup de retards sur la ligne E109 le matin pour arriver à Charleroi
- Correspondance organisée entre la E110 et E109 à Beaumont

### E110

- Le parcours de 6h15 ne fonctionne pas
- Le parcours de 18h30 est peu utilisé
- Certains cours universitaires finissent à 18h45 à Mons

### 129

Parcours du vendredi de la ligne 129 circule au même horaire que parcours de la E110

- **Développer l'offre** structurante sur les liaisons « Beaumont-Mons » et « Chimay – Charleroi » conformément aux **orientations du PMCM** en traitant les doublons d'offre
- **E110**: Décalage du dernier parcours afin de s'aligner aux horaires universitaires (TEC) ainsi qu'adapter l'horaire de la **E109** afin de maintenir la correspondance à Beaumont
- **E110**: Suppression du parcours de 6h15 qui manque de fréquentation (TEC)
- **E109**: analyse de la ponctualité une fois les travaux vers Charleroi terminés
- **Répertoire des arrêts dangereux** et/ou peu équipés afin de les intégrer dans l'audit de terrain « infrastructure »
- Les communes devront veiller à **aménager les arrêts et les cheminements** afin de les rendre sécurisés et agréables (logique de mobipole)
- **Communication** active sur l'offre des lignes E109, E110 et 129

## Décision proposée aux membres du Conseil de Bassin :

Le Conseil de Bassin remet un avis favorable sur les plans d'actions issus de l'évaluation finale des lignes E110, E109 et 129 et recommande à l'ensemble des acteurs concernés de mettre en œuvre les actions qui leur incombent afin d'améliorer l'attractivité de ces lignes.

Il recommande également de lancer un audit pour identifier les améliorations nécessaires d'accès aux arrêts.

# MOBILITE COLLECTIVE

## Présentations des intervenants

FIN

# Discussion & Synthèse

 TCO1 Politique d'accessibilité au territoire en transport collectif 

 TCO2 Bilan de l'évolution de l'offre 2019-2024 

 TCO3 Evaluation des lignes A1, A2, A3 

 TCO4 Avancement des travaux pour la mise en service du M5 

 TCO5 Evaluation des lignes E110, E109, 129 

 TCO6 Responsabilités des communes en matière d'arrêts 



15 min

Président Communal

**Prise d'acte des informations  
transmises au Conseil**

**Nouvelles tâches?**

# Discussion & Synthèse



TCO1 Politique d'accessibilité au territoire en transport collectif



TCO2 Bilan de l'évolution de l'offre 2019-2024



15 min

Président Communal

**Prise d'acte des informations transmises au Conseil**

**Nouvelles tâches?**

## Décision proposée :

L'organe prend acte du bilan de l'évolution de l'offre Tec 2019-2024 présenté par L'Autorité Organisatrice des Transports. Il recommande à court terme de :

- poursuivre le travail d'évaluation des lignes et d'adaptations de l'offre qui en découleront ,
- assurer la mise en service du M5 et l'adaptation des lignes de bus y rabattues,
- d'optimiser le réseau TEC pour prendre en compte les enjeux d'accessibilité territoriale prioritaires suivants : (à déterminer en séance).

# Discussion & Synthèse



TCO1 Politique d'accessibilité au territoire en transport collectif



TCO2 Bilan de l'évolution de l'offre 2019-2024



TCO3 Evaluation des lignes A1, A2, A3



15 min

Président Communal

**Prise d'acte des informations transmises au Conseil**

## Décision proposée:

Le Conseil prend acte des différents constats mis en avant par l'Autorité Organisatrice des Transports dans le cadre de l'évaluation des lignes A1, A2 et A3 desservant l'aéroport de Charleroi et du remaniement de l'offre actuelle qui s'impose.

Le Conseil sollicite le TEC afin de faire évoluer sans tarder l'offre vers l'aéroport vers une desserte forte et lisible organisée au départ de la gare de Charleroi centrale avec un cadencement renforcé (jusqu'à 4 bus/h) permettant de s'affranchir des contraintes de temps pour les correspondances bus-trains et d'élargir la zone de pertinence de l'offre combinée TEC-SNCB.

En termes d'amplitude, le Conseil interroge la SNCB quant au développement d'une offre ferroviaire plus matinale (et plus tardive le soir) pour rallier Charleroi et son aéroport afin d'augmenter la part des voyageurs BSCA qui pourraient faire le choix du transport public.

Le Conseil souligne l'importance d'une desserte de la zone économique voisine de l'aéroport depuis Jumet, Luttre, Ransart et Fleurus comme prévu dans le PMCM, englobant dans le remaniement des lignes aérobus l'évolution notamment des lignes 67 et 68 (ces lignes permettant à terme de rallier également l'aéroport via le futur mobipôle).

Pour mener ces réflexions, le Conseil invite la SNCB à s'associer au TEC notamment dans le cadre des ateliers entre opérateurs destinés à améliorer l'intermodalité.

# Discussion & Synthèse



TCO1 Politique d'accessibilité au territoire en transport collectif



15 min

Président Communal

## Décision proposée:

Le Conseil de Bassin remet un avis favorable sur les plans d'actions issus de l'évaluation finale des lignes E110, E109 et 129 et recommande à l'ensemble des acteurs concernés de mettre en œuvre les actions qui leur incombent afin d'améliorer l'attractivité de ces lignes.

Il recommande également de lancer un audit pour identifier les améliorations nécessaires d'accès aux arrêts.



Prise d'acte des informations transmises au Conseil

Nouvelles tâches?



TCO5 Evaluation des lignes E110, E109, 129



TCO6 Responsabilités des communes en matière d'arrêts





40 min

Synthèse du PMCM

Activités et projets en cours

# TRAFIC ROUTIER

# Point sur la thématique



## Tableau de Bord de Mise en Oeuvre

# Ordre du jour de la thématique



ROU1 Bilan du PIMPT (Plan Infrastructures et Mobilité Pour Tous)



ROU2 Priorisation des projets via l'outil GPS1



ROU3 Exemples de projets de requalification urbaine



ROU4 N54 – Statut de l'étude et du projet



20 min

Jean-Philippe BILLE, SPW MI Routes

# TRAFIC ROUTIER

## Présentations des intervenants

### DEBUT



## Conseil de Bassin Charleroi Métropole

### Thématique trafic routier - Horizon de réalisation 2025 -2035

Jean-Philippe BILLE  
Directeur Routes de Charleroi (SPW-MI)

# PMCM - Suivi par thématique

## Thématique

- Aménagement du territoire
- Logistique et marchandises
- Mobilité active
- Mobilité collective
- Mobilité partagée
- Sensibilisation et communication
- Stationnement
- Trafic routier

## Echéance

2025

2035



- Objectif à réaliser en continu
- Objectif avec échéance

## Facilité

- difficile
- Facile
- Relativement facile

## Actions et objectifs de mise en œuvre

### B.1.2 Sécuriser les traversées de villages desservis par le réseau régional (notamment en HauteSambre)

- B.1.2\_1 Apaiser la circulation et sécuriser les traversées des zones urbanisées
- B.1.2\_2 Contrôler le respect des vitesses en traversée des zones urbanisées

### B.1.3 Gérer et contraindre le trafic sur les axes régionaux en fonction de leur capacité

- B.1.3\_1 Identifier les axes problématiques et établir les priorités
- B.1.3\_2 Définir les moyens à mettre en œuvre pour réduire l'attractivité de la N5 et interdire le transit de poids lourds (/longue distance) au sein de Gerpinnes et dans la zone à enjeux N54
- B.1.3\_4 Travailler avec les fournisseurs de données GPS et cartographiques

### B.1.4 Au niveau de la N5 et N54, envisager des solutions pour résoudre les problèmes de transit et d'engorgement

- B.1.4\_1 Finaliser l'analyse détaillée des flux existants, véhicules particuliers et poids lourds (origines-destinations, flux transfrontaliers, part de trafic de transit, vitesses, etc.)
- B.1.4\_2 Etudier les options de connexion de la N5 en priorité avec l'accessibilité de la plateforme multimodale de CHARLEROI-Châtelet
- B.1.4\_3 Examiner la meilleure solution entre une infrastructure légère de la N54 (2x1 bandes) ou de contournements ponctuels
- B.1.4\_4 En fonction de l'analyse des trafics, établir et mettre en œuvre une stratégie de pacification des zones habitées riveraines
- B.1.4\_5 Mettre en œuvre les solutions identifiées au niveau de la N5 et de la Haute Sambre
- B.1.4\_6 Réalisation de la N54 et/ou des contournements

### C.4.1 Adapter la configuration des voiries pour atteindre une adéquation entre l'aménagement et le système de transport

- C.4.1\_1 Réadapter la vitesse de circulation et mise en place de contrôles automatiques par caméra sur les voies pénétrantes vers Charleroi (A54, A503, N90) et le R9
- C.4.1\_2 Etudier la pertinence de reconfiguration du réseau routier sur les voies secondaires, en particulier sur la N99 et N59
- C.4.1\_3 Evaluer la pertinence de la répartition des modes de déplacement sur les voies pénétrantes vers Charleroi (A54, A503, N90) et le R9 et éventuellement reconfigurer ces axes
- C.4.1\_4 Aménager l'ensemble du réseau routier en fonction de son rôle et de sa classification

### C.4.2 Appliquer des politiques de stationnement ambitieuses proportionnelles à l'offre de transport multimodal

- C.4.2\_4 Le long des axes structurants (marche, vélo, transports publics) : avant tout réaménagement, définir les besoins et prévoir l'espace nécessaire pour les différents usagers de la voie publique au regard du principe STOP.

# Points abordés ce jour :

1. Etat d'avancement PIMPT 2020-2026
2. Projets de requalification urbaine
3. Projet de la N54
4. Processus d'identification de projets GPS

# 1) Etat d'avancement du PIMPT

Pour rappel, dans sa composante routes, le PIMPT (Plan D'Investissements et de Mobilité Pour Tous) c'est :

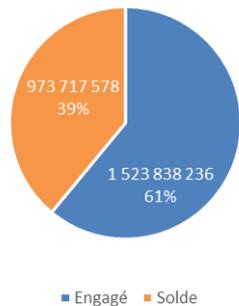
Projets géolocalisés (524 projets)

Enveloppes

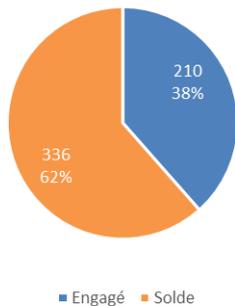
- Ouvrages d'art
- Raclage/pose
- Tunnels
- Sécurité routière
- Eclairage
- Dispositifs anti-bruit
- Bassin d'orage
- Modes-doux

BHNS

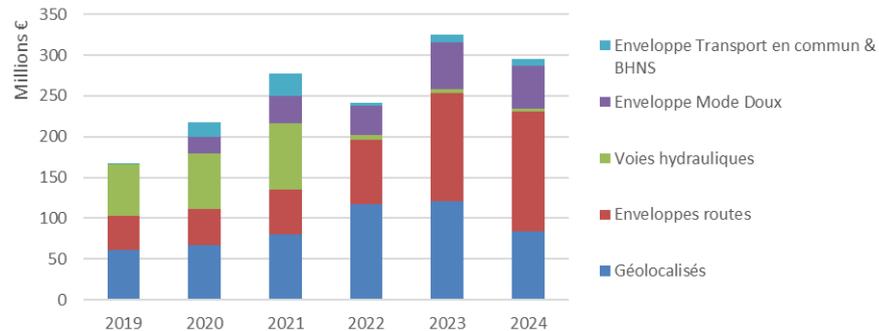
Engagements PIMPT au 31/12/2024 (€)



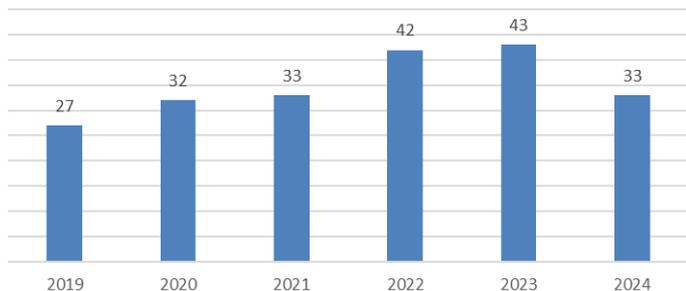
Engagements Géolocalisés au 31/12/2024 (Nb projets)



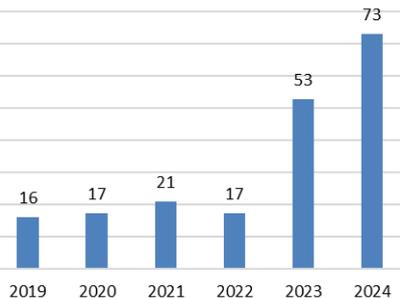
Engagements PIMPT par enveloppe par année



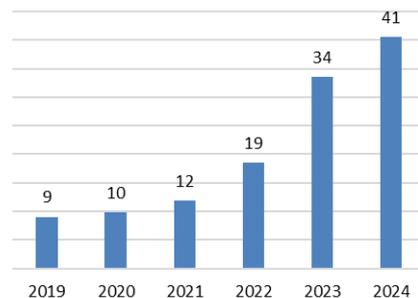
Engagements géolocalisés par année (Nb projets)



Engagements PMS par année (m€)



Engagements OA par année (m€)



# Sur le territoire de Charleroi Métropole

22 projets **géolocalisés** réalisés

3 en travaux : N5 – Giratoire de Bertransart

N572 – Montignies/Sambre

Réfection cheminements piétons le long de l'A503

Projets **géolocalisés** dont l'étude est terminée:

N29 – Fleurus – Création d'une liaison entre 2 RAVeL

N53 – Thuin - Sécurisation de la voirie à Beaumont

N567 – Les Bons Villers – Sécurisation de la traversée de Mellet

N59 – Thuin – Aménagement de l'avenue Léopold II

N90 – Binche – Réaménagement de la rue George Dehavay (attente financement SPGE)

N922 – Chatelet – Aménagements de pistes cyclables (problème égouttage)

N912 – Fleurus – Réhabilitation de revêtement à Lambusart

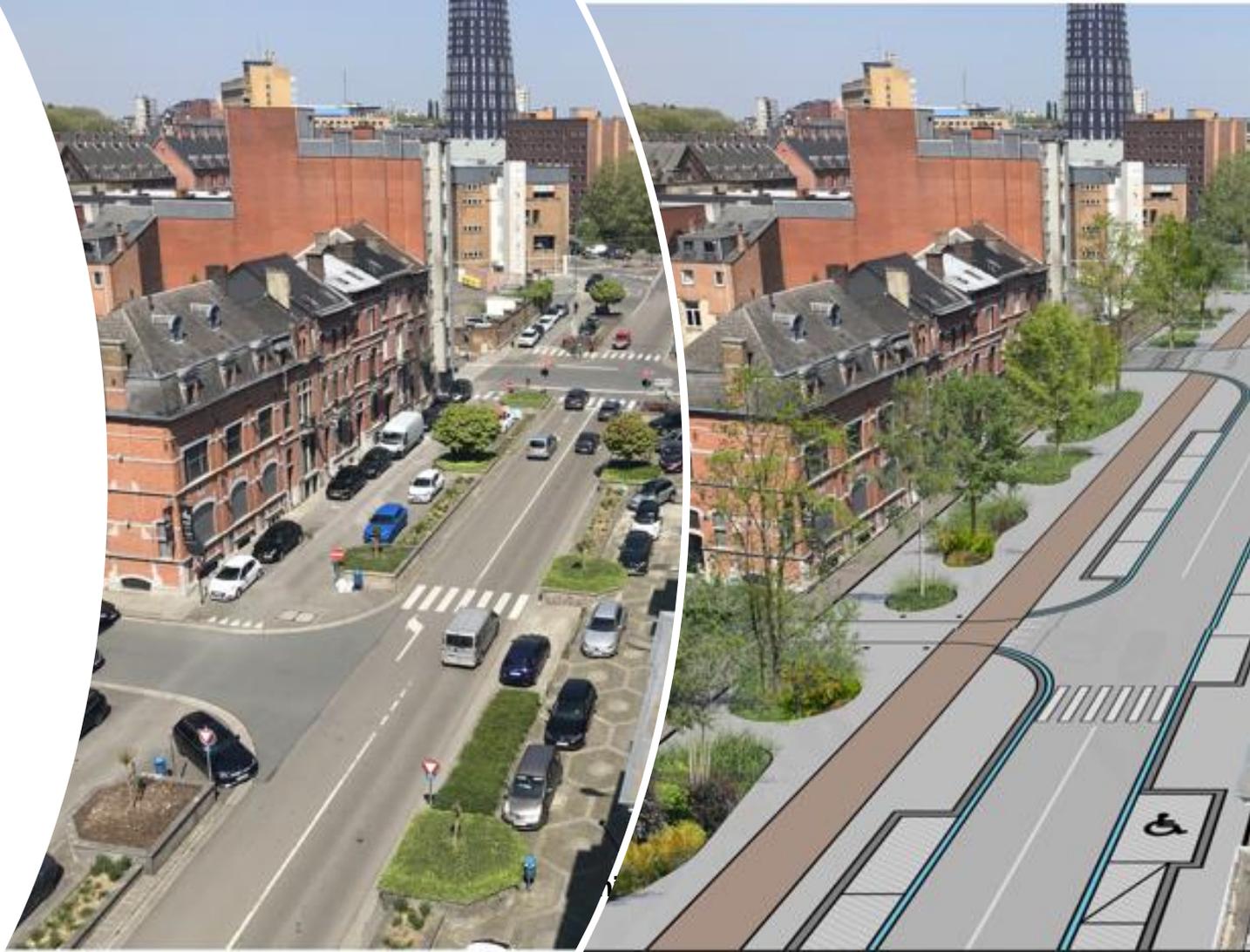
N5 – Réhabilitation et sécurisation de la N5/E420 Bk 68 à 74 (Fraire-jamagne) +

Démolition et reconstruction viaduc de Yves Gomezée

N907 & N5/E420 & N40 – Philippeville – Construction d'un giratoire

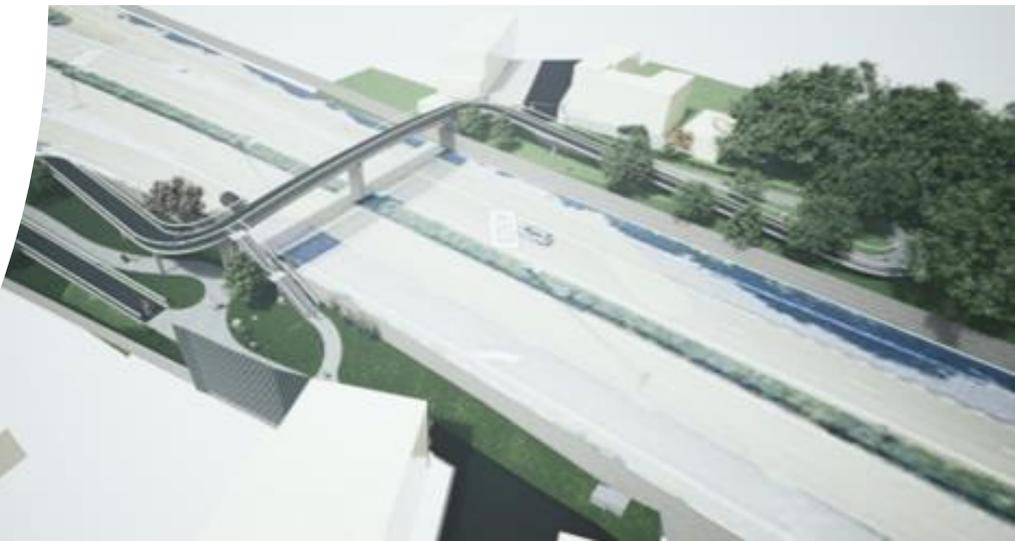
# Enveloppe Tunnel

- Rénovation de l'éclairage des Tunnels Mayence et Hiernaux
- Projet de Rénovation Tunnel Mayence



# Enveloppe Modes actifs

A503 – Charleroi - Aménagement de rampes d'accès à la passerelle des Hoyas



## 2) Projets de requalification urbaine

### Point B.1.2. Sécuriser les traversées de villages desservis par le réseau régional

- Apaiser la circulation et sécuriser les traversées des zones urbanisées
- Contrôler le respect des vitesses en traversées des zones urbanisées



Nécessité de remodeler l'espace et/ou placer des éléments répressifs de type radars fixes et/ou radars tronçons

## 2) Projets de requalification urbaine

Les objectifs sont :

- La sécurité des différents usagers
- L'inclusion des différents usagers
- La prise en compte de la mobilité collective et active
- L'intégration paysagère
- Le juste équilibre en stationnement
- Le respect des vitesses
- La durabilité de l'aménagement
- La pérennité de l'aménagement pour son entretien.



Remodelage de la chaussée

Concilier la mobilité liée au charroi important de la voirie régionale et la ville locale

# Pimpt 492 : N99 – Chimay

m length of complete roadw



**Pimpt 231:  
N559 – Traversée de  
Leers et Fosteau**



**Pimpt 35:  
A503-R9 Charleroi  
Masterplan de  
l'accessibilité à la Gare  
Centrale**



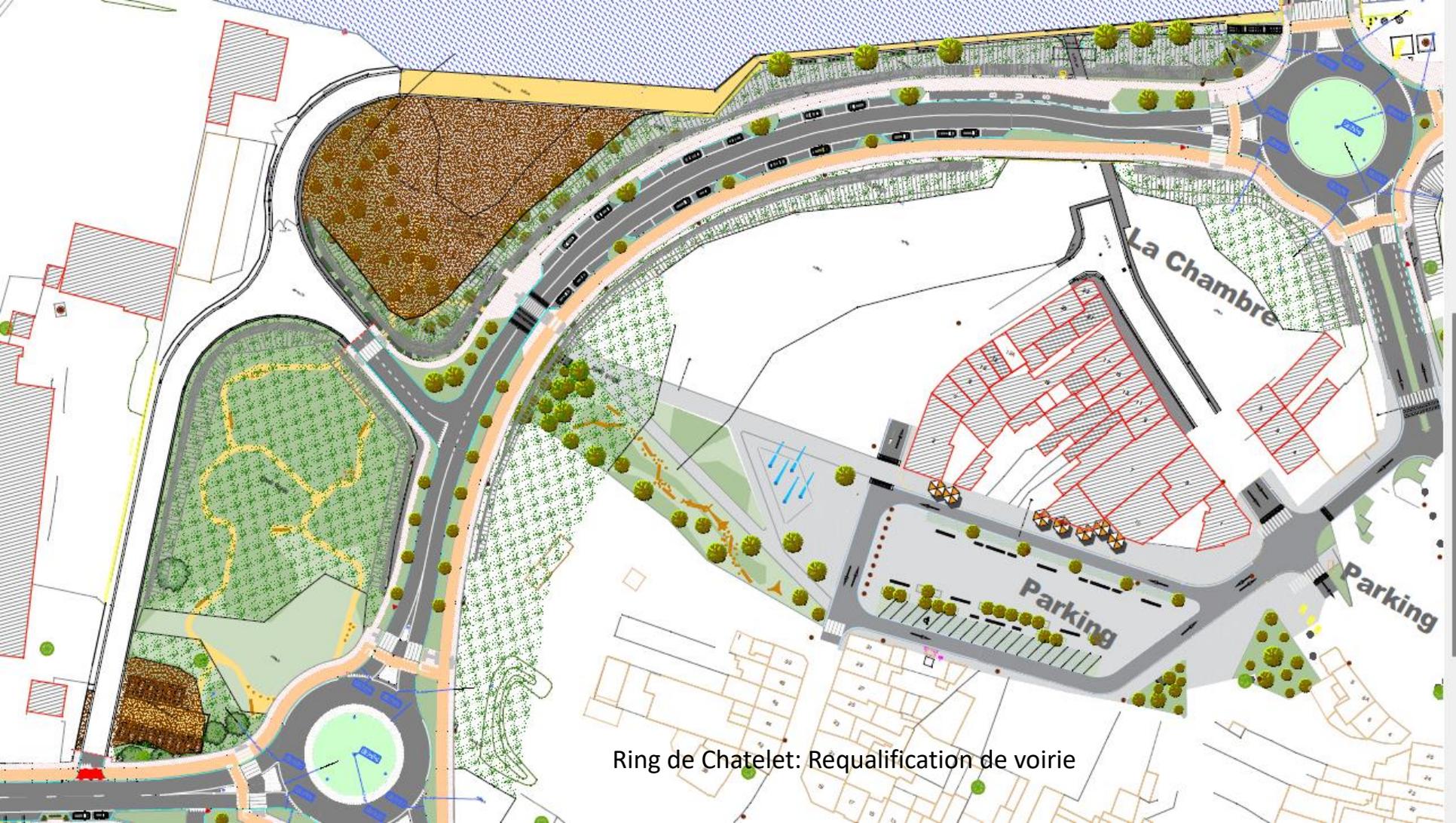


# Sécurisation des abords d'école



BusWay  
N53  
N5





Ring de Chatelet: Réqualification de voirie

### 3) N54 – Réalisation d'un chaînon manquant du réseau SOFICO entre Erquelinnes et Lobbes

Orientation Stratégique B	
Apaiser le territoire	
Ambition B.1	
Réduire les nuisances induites par le trafic motorisé, en particulier dans les centralités	
Action B.1.4	
Au niveau de la N5 et N54, envisager des solutions pour résoudre les problèmes de transit et d'engorgement	
Sous-Action	Temporalité
Finaliser l'analyse détaillée des flux existants, véhicules particuliers et poids lourds (origines-destinations, flux transfrontaliers, part de trafic de transit, vitesses, etc.)	2024-2025
Etudier les options de de connexion de la N5 en priorité avec l'accessibilité de la plateforme multimodale de CHARLEROI-Châtelet	2024-2025
Examiner la meilleure solution entre une infrastructure légère de la N54 (2x1 bandes) ou de contournements ponctuels.	2024-2025
En fonction de l'analyse des trafics, établir et mettre en œuvre une stratégie de pacification des zones habitées riveraines	2025-2031
Mettre en œuvre les solutions identifiées au niveau de la N5 et de la Haute Sambre.	2025-2031
Réalisation de la N54 et/ou des contournements	2025-2031

# N54 – Réalisation d'un chaînon manquant du réseau SOFICO entre Erquelinnes et Lobbes

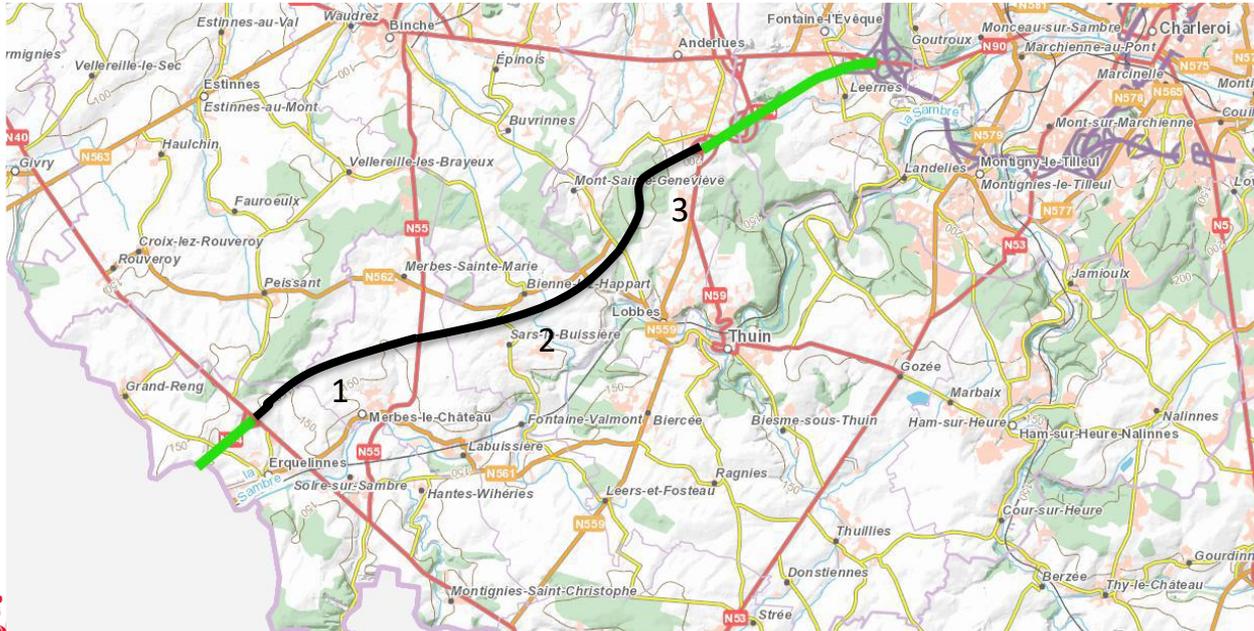


Liaison internationale entre le bassin de Charleroi et le bassin de Maubeuge

- Contournement de Maubeuge (en rouge)
- Dédoublage de la RN2 entre Laon et Maubeuge (en bleu)
- Grand intérêt de la liaison N54 pour le maillage routier de leur territoire vers Charleroi avec son bassin d'emploi et son aéroport.



# N54 – Réalisation d'un chaînon manquant du réseau SOFICO entre Erquelinnes et Lobbes



- Chaînon subdivisé en 3 sections:
- 1) N40 Erquelinnes-N55 (4600m)
  - 2) N55 – rue de Binche (6150m)
  - 3) Rue de Binche- N54 Nord de Lobbes (3500m)

# Décision Gouvernement Wallon (17/04/2025)

- Mise en œuvre du projet N54 Lobbes-Erquelinnes sur base d'un profil de 2 x 1 bande, revêtues en béton armé continu
- Selon l'ordre de priorité repris
- Lancer un nouveau marché public de service pour finaliser les études techniques, l'étude écosystémique préalable à l'aménagement foncier rural, l'assistance juridique et technique aux expropriations.
- Mise en place d'une Gouvernance
- Ce projet sera inscrit au prochain plan d'Infrastructures

# Gouvernance

Chef de projet chargé de la coordination : Vincent Popijn

**Comac** (présidence Jean-Philippe BILLE)

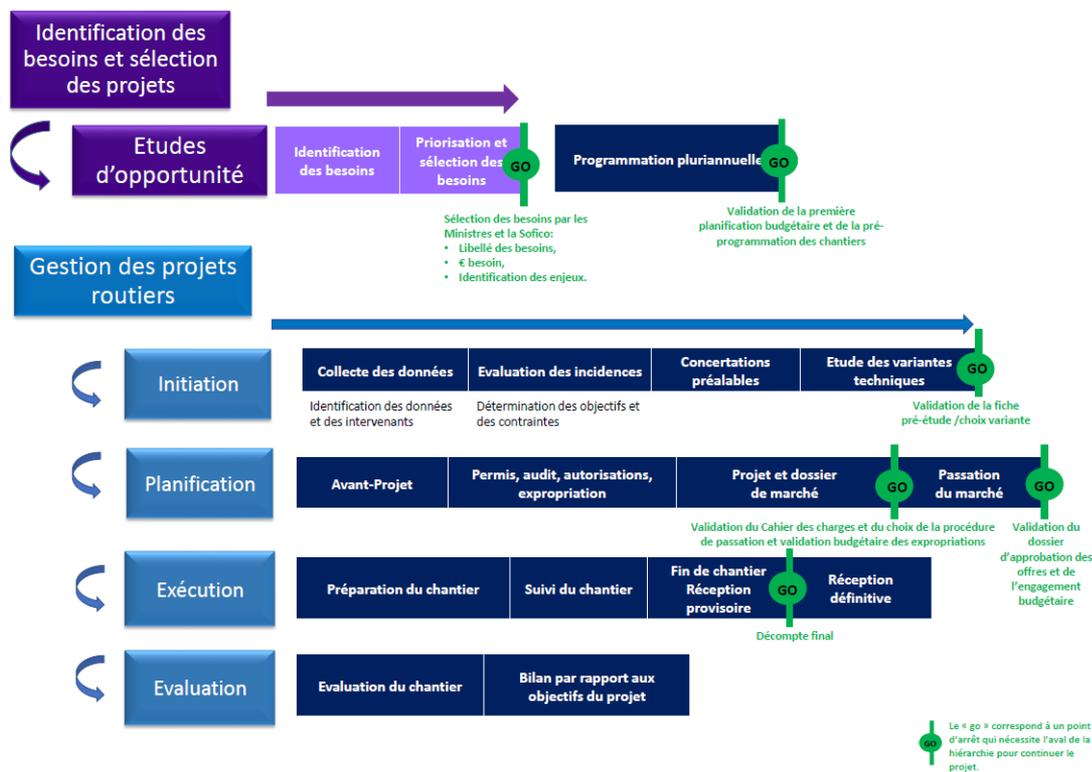
SPW MI, SPW ARNE, SPW FIN et SPW TLPE pour le suivi opérationnel de mise en œuvre du projet (4 x par an)

**Copil** (présidence : représentant cabinet des travaux publics)

Directions générales du SPW Concernées, Sofico, cabinets fonctionnels concernés (1 x par an)

# 4) Processus d'identification de projets GPS

# GPS : « faire les bonnes choses bien »



GPS1  
Définir les  
« bonnes  
choses à  
faire »

GPS2  
« Bien faire  
les choses »

# GPS1 : « Faire les bonnes choses »

- Fonctions
  - Lister les besoins sur les réseaux
  - Prioriser ces besoins
- Finalités
  - Savoir ce qu'il faut faire, quand il faut le faire et pouvoir le justifier
  - Etablissement du plan pluriannuel

# Encoder et caractériser un besoin

- Un type d'opération → Construction, réhabilitation, modification, suppression
- (Sur) un actif → N4, OA1723, barrage de la Plate-Taille...
- (Appartenant à) une famille d'actifs → Voiries, ponts, barrages réservoirs...
- Une localisation → Bk, cumulée, coordonnées...
- Une estimation du coût → Sur la base d'un catalogue de prix unitaires, d'estimations spécifiques, de coûts génériques...
- Des caractéristiques permettant de coter la priorité du besoin
- ...
- Besoin émanant d'un plan de mobilité ?

# Trier et sélectionner les besoins

- Les besoins relevant d'une même famille d'actifs et d'un même type d'opération (i.e. d'une même thématique) sont en compétition les uns avec les autres
- Au sein de chaque thématique, les besoins à intégrer au plan pluriannuel sont sélectionnés manuellement, notamment sur la base de leur cote
- Les besoins issus d'un PUM ou d'un PCM peuvent être mis en évidence (peut entrer en ligne de compte pour la sélection)

# TRAFIC ROUTIER

## Présentations des intervenants

FIN

# Discussion & Synthèse



ROU1 Bilan du PIMPT (Plan Infrastructures et Mobilité Pour Tous)



ROU2 Priorisation des projets via l'outil GPS1



ROU3 Exemples de projets de requalification urbaine



ROU4 N54 – Statut de l'étude et du projet



15 min

Président Communal

**Prise d'acte des informations  
transmises au Conseil**

**Nouvelles tâches?**

# Discussion & Synthèse



ROU1 Bilan du PIMPT (Plan Infrastructures et Mobilité Pour Tous)



ROU2 Priorisation des projets via l'outil GPS1



ROU3 Exemples de projets de requalification urbaine



ROU4 N54 – Statut de l'étude et du projet



15 min

Président Communal

**Prise d'acte des informations transmises au Conseil**

**Nouvelles tâches?**

Prise d'acte des informations transmises au Conseil:

Objectif de mise en œuvre du PMCM

→ B.1.4\_3 Examiner la meilleure solution entre une infrastructure légère de la N54 (2x1 bandes) ou de contournements ponctuels

Décision du Gouvernement Wallon

Ce projet a fait l'objet d'une note au Gouvernement Wallon en date du 17 avril 2024 fixant les modalités de sa réalisation et sa gouvernance.

Il est décidé de mettre en œuvre le projet de la N54 entre Lobbes et Erquelinnes, sur base d'un profil de 2 x 1 bande de circulation.



25 min

Synthèse du PMCM

Activités et projets en cours

# LOGISTIQUE & MARCHANDISES

# Point sur la thématique



## Tableau de Bord de Mise en Oeuvre

# Ordre du jour de la thématique



LMA1 Guide de bonnes pratiques en matière de mobilité locale



LMA2 Vélos cargo : CeMathèque et prime



LMA3 Inventaire des terrains multimodaux potentiels



LMA4 Seine-Escaut dans la région de Charleroi



15 min

Pascal MOENS, SPW MI DSMI  
Grégoire VANDECASTEELE, SPW MI DSMI

# LOGISTIQUE & MARCHANDISES

## Présentations des intervenants

### DEBUT



# **Guide des bonnes pratiques en matière de logistique locale**

Un outil à destination des communes

# Logistique locale ?



## Logistique

Gestion optimale des flux de  
marchandises

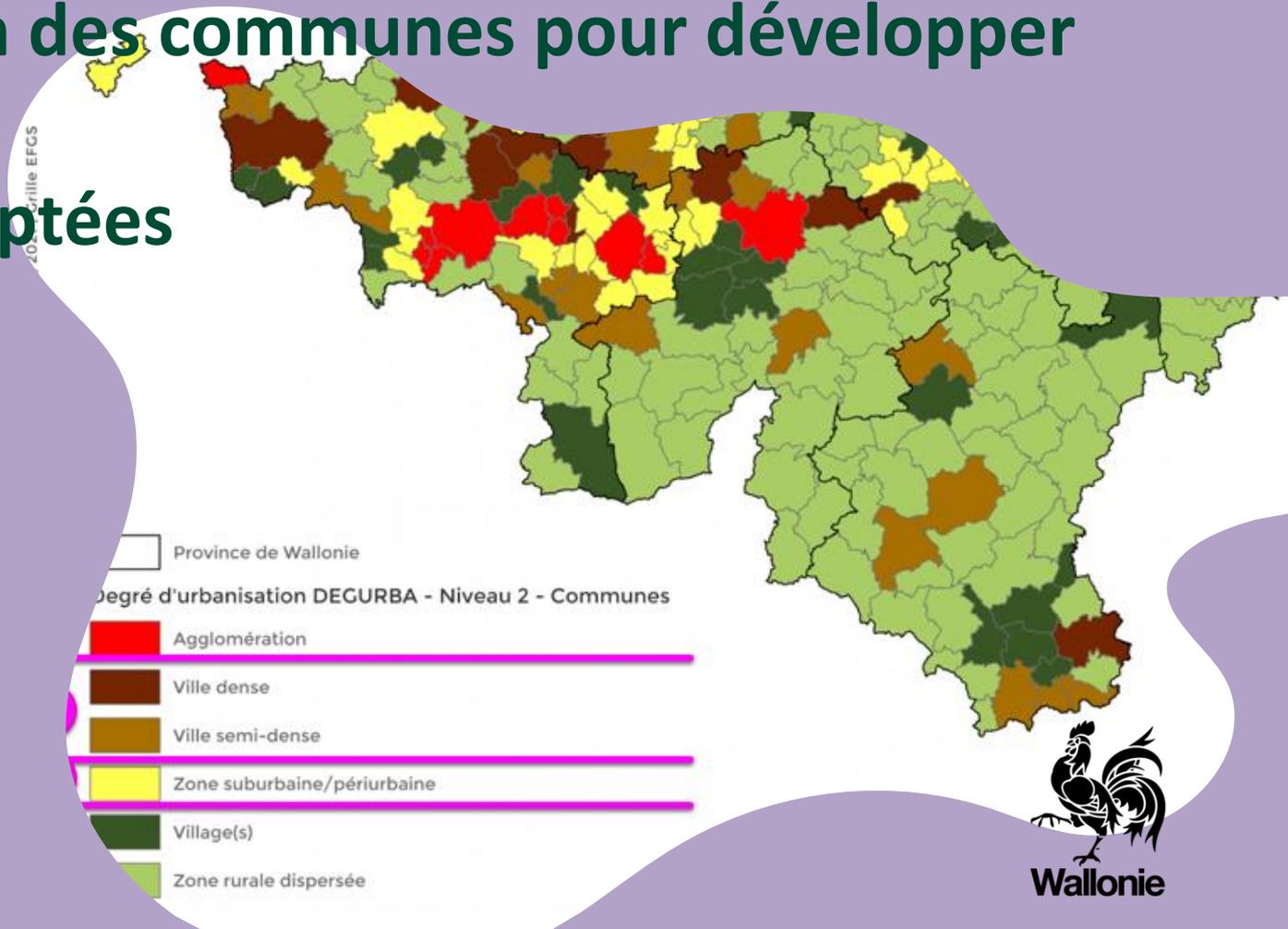


## Locale

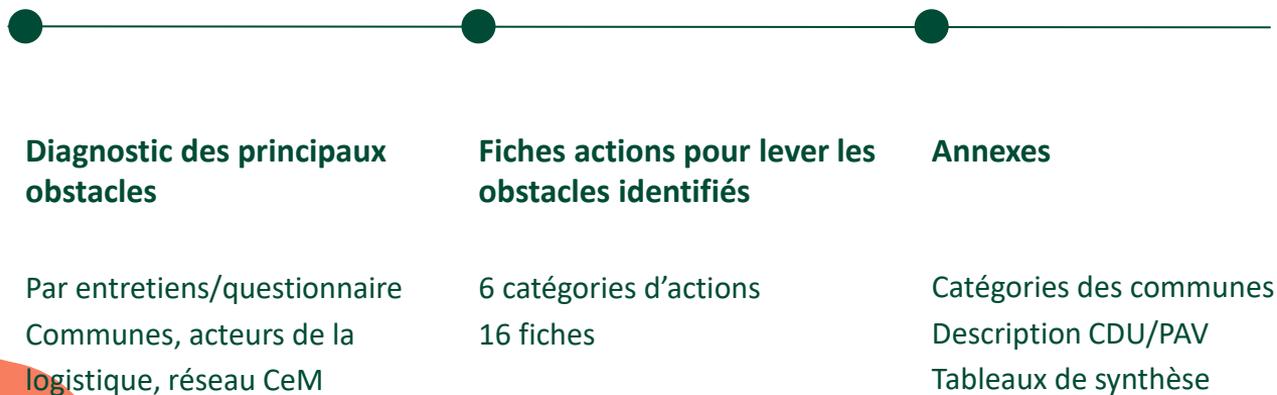
À l'échelle infrarégionale,  
particulièrement communale



# Classification des communes pour développer des mesures adaptées



# Structure du guide



# Chaque catégorie de commune a fait l'objet d'un descriptif général

Cat. 1 – Agglomérations

INTENSITÉ des activités logistiques					
DURABILITÉ des activités logistiques					
Niveau des NUISANCES engendrées					
PRIORITÉS communales					

Les 21 agglomérations wallonnes ont une population qui varie fortement : de 10.000 à plus de 200.000 habitants. Cette hétérogénéité s'explique par le regroupement de plus petites agglomérations autour des plus grandes. C'est notamment le cas à Liège, qui est entourée des communes d'Ans, Beyne-Heusay, Fléron, Grâce-Hollogne, Herstal, Seraing et Saint-Nicolas, toutes considérées comme des agglomérations.

L'activité logistique y est intense avec généralement un centre-ville très dynamique et plusieurs zones d'activités logistiques (zonings commerciaux, parcs économiques et industriels). En centre-ville, cela inclut principalement l'approvisionnement, les expéditions et les flux retours de commerces, d'établissements horeca et d'organisations tertiaires, ainsi que la livraison de colis aux particuliers. La logistique des services (incl. services communaux) occupe aussi une place importante, mais dans une moindre mesure. Les véhicules utilisés pour les activités en centre-ville sont majoritairement des camionnettes et des petits camions. Hors centre-ville, l'activité économique reste relativement dynamique et la nature des activités dépend fortement d'une situation à une autre. Les grands magasins et les parcs d'activités économiques se trouvent le plus souvent à proximité des axes structurants et génèrent des flux importants de véhicules, y compris de véhicules lourds.

Cat. 4 – Villages et zones rurales dispersées

INTENSITÉ des activités logistiques					
DURABILITÉ des activités logistiques					
Niveau des NUISANCES engendrées					
PRIORITÉS communales					

Cette catégorie concerne une grande partie des communes wallonnes (144 communes) dont la population ne dépasse que très rarement les 10.000 habitants. Cette catégorie est assez homogène en termes de moyens à disposition et de réalités logistiques. L'activité logistique présente une intensité faible à quelques exceptions près. Des communes comme Bastogne, Rochefort, Sprimont ou Jodoigne ont un centre commerçant dynamique et comptent plusieurs gros générateurs de flux (sites industriels, grands magasins). On y retrouve aussi des activités agricoles importantes et les distances à parcourir par les services communaux sont conséquentes.

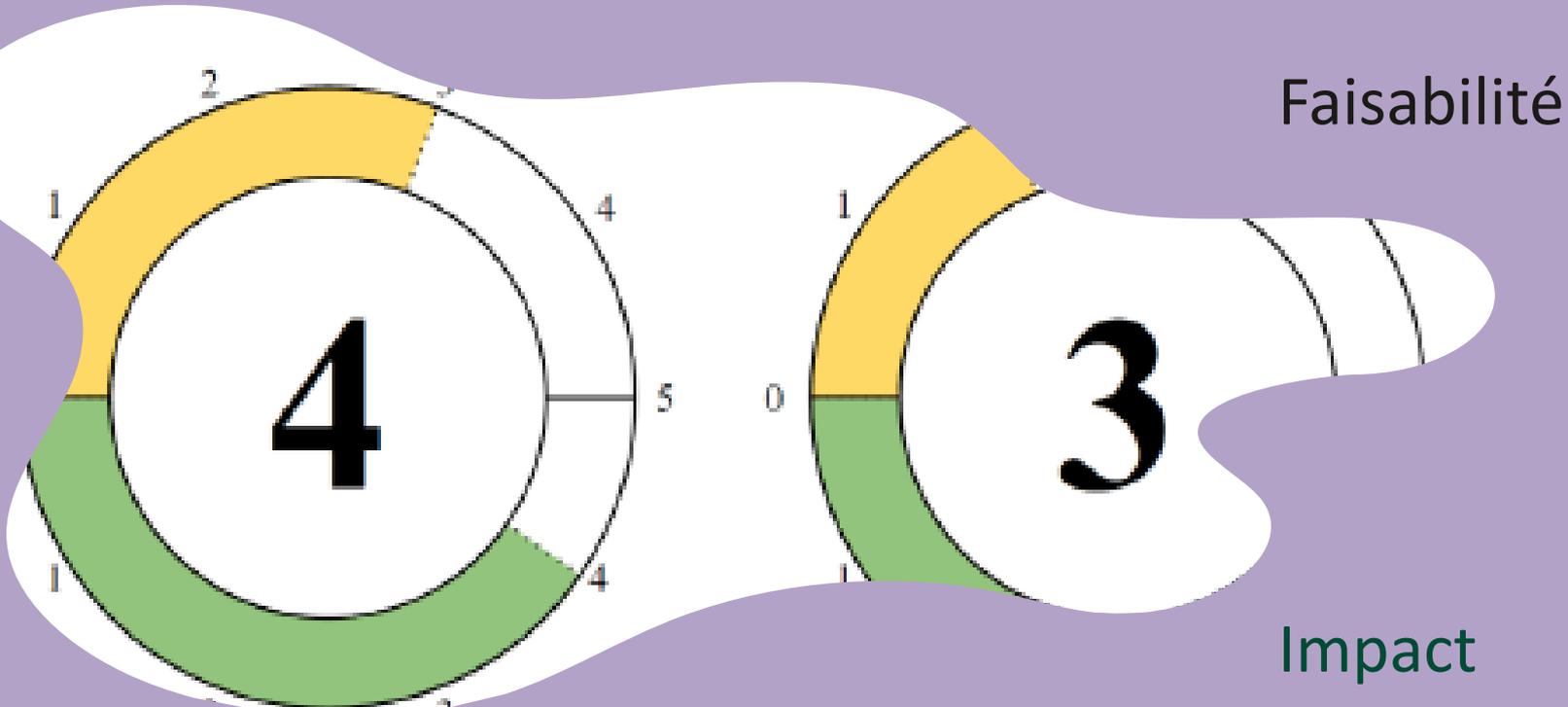
Par conséquent, une part importante des nuisances liées aux activités logistiques concernent des véhicules qui transitent par la commune, sans pour autant s'y arrêter pour charger ou décharger des marchandises. Le niveau de nuisances est élevé – du moins au regard de l'intensité modérée des activités. Les principales nuisances concernent le bruit et la dégradation d'espaces publics, qui ne sont pas forcément adaptés à de lourdes charges. Dans certains cas, le stationnement de camions dans des endroits inadaptés crée des situations dangereuses et génère des nuisances sonores pour les riverains, notamment tôt le matin.

# Et de ses principaux points bloquants

En les associant  
à des fiches action

Principaux points bloquants	Fiche(s) action associée(s)
<p><b>Le manque de ressources</b> apparaît comme un élément bloquant. Si les agglomérations disposent généralement de personnel qualifié, parviennent à collecter des données et dresser des diagnostics, la mise en place en place de projet et le contrôle des mesures restent difficiles.</p>	<p>Formation des acteurs de la logistique aux enjeux et alternatives [SA1] Méthodes de contrôle intelligentes [DIT2]</p>
<p><b>La résistance au changement des opérateurs</b> est aussi un point bloquant majeur. Cela se manifeste principalement lors de la mise en place d'une gestion de l'accès des véhicules. Il n'est pas rare que les réglementations ne soient pas respectées parce que l'opérateur <u>manque d'alternatives</u>, qu'il n'y a pas de <u>contrôle</u>, ou encore que les sanctions sont faibles en comparaison aux contraintes opérationnelles imposées – en d'autres mots, cela coûte parfois moins cher à un transporteur de transgresser, que de respecter une réglementation.</p>	<p>Formation des acteurs de la logistique aux enjeux et alternatives [SA1] Aménagements d'espaces de logistique de proximité [AI2] Méthodes de contrôle intelligentes [DIT2]</p>
<p><b>Au sein même de la commune</b>, on peut également observer une forme de <b>résistance au changement</b>. Cette résistance s'exprime notamment lors de la mise en place de services communaux à vélo plutôt qu'en véhicule utilitaire léger. Il est même fréquent que du matériel acheté ne soit peu voire pas utilisé. Comme pour tout changement, il est d'abord nécessaire de convaincre et d'adapter les processus pour garantir une adoption pérenne.</p>	<p>Formation à la cyclomobilité professionnelle [SA2] Formation des acteurs de la logistique aux enjeux et alternatives [SA1]</p>
<p>Enfin, les agglomérations ont la particularité d'être dense. Par conséquent, il y a une certaine <b>pression sur l'occupation de l'espace public</b>. Cela limite :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• le partage de la voirie avec les différents modes de déplacement actif comme le vélo ;</li><li>• la mise en place d'aires de livraison à proximité des zones commerciales ;</li><li>• la mise en place de centres de distribution à distance raisonnable des zones d'activités.</li></ul> <p>Par conséquent, les modèles logistiques reposent essentiellement sur un usage intensif de véhicules thermiques.</p>	<p>Valorisation d'espace foncier pour aménager des espaces logistiques de proximité [AI2] Etude pour dimensionner et positionner les aires de livraison de manière optimale [AI1]</p>

# Chaque fiche fait l'objet d'une évaluation selon deux critères pour chaque catégorie de commune



# Les six types d'actions



Sensibilisation & Accompagnement



Réglementation & Gestion de l'accès



Données, Innovations & Technologies



Logistique durable



Aménagement & Infrastructures



Partenariats & Collaborations

# Programme d'accompagnement à la transition à la cyclomobilité professionnelle [SA2]

## SA 2 / Présentation générale

En tant que professionnel ou ouvrier communal, entamer une transition d'un véhicule utilitaire léger au profit d'un vélo cargo n'est pas trivial. Pour faciliter cette transition, il est nécessaire d'identifier ses besoins, de tester différents modules de vélos cargos et remorques afin de trouver la solution la plus adaptée, de modifier son mode opératoire. Proposer un programme d'accompagnement aux futurs utilisateurs permet de convaincre et de lever les freins à la transition. Le changement est mieux accepté si les futurs utilisateurs contribuent activement à l'élaboration des nouveaux procédés et au choix des vélos cargos les mieux adaptés à leurs métiers.

Le programme peut prendre la forme d'un accompagnement *court* comme une session ou journée de test où les participants essayent le matériel et se forment à la conduite dans un environnement sécurisé, ou d'un accompagnement plus *long* où les participants testent le matériel pendant 1 à 4 semaines en situation réelle.

**Ressources utiles** : [démarrer sa transition](#), [choisir son vélo cargo](#), [financer son vélo cargo](#).

**Subsides disponibles** : [prime régionale pour l'achat d'un ou plusieurs vélos de services](#), jusqu'à 20% des frais d'acquisition ou €800,00 pour un achat effectué entre le 01/07/2020 et le 31/12/2024.

## SA 2 / Mise en œuvre

<b>Parties prenantes</b>	<p><b>Région wallonne ou Commune</b> : pouvoir public <i>Rôle</i> : mise en place d'un programme d'accompagnement ou lancement d'un marché public, promotion de l'accompagnement.</p> <p><b>Formateur vélo cargo</b> : public ou privé, ayant une expertise technique et pédagogique <i>Rôle</i> : accompagnement et suivi des professionnels dans leur transition.</p> <p><b>Professionnels et ouvriers communaux</b> : utilisateurs <i>Rôle</i> : participation au programme d'accompagnement, achat d'un ou plusieurs vélos cargos.</p>
--------------------------	--

<b>Public cible</b>	<p><b>Secteur privé</b> : approvisionnements et livraisons de marchandises, services d'entretien, de réparation, d'installation, de soin à domicile, etc.</p> <p><b>Services publics</b> : propreté, plantation, régie foncière, CPAS, affaires sociales, entretien des voiries</p>
---------------------	---

## Exemple d'une fiche d'action - première partie

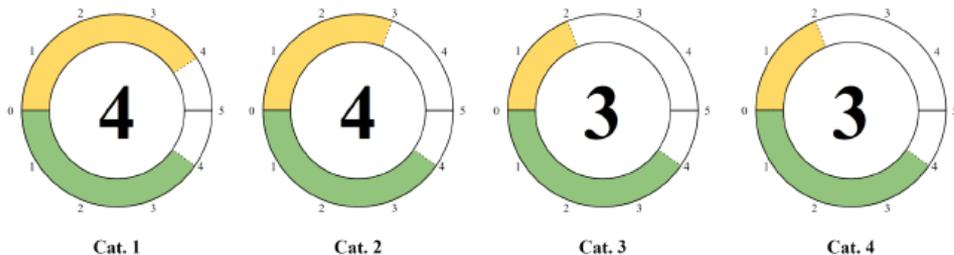
### Description générale

### Mise en oeuvre

## SA 2 / Impact

Un véhicule utilitaire léger parcourt en moyenne 16.798 km par an<sup>13</sup>. Toute transition d'un véhicule utilitaire léger (thermique) vers un vélo cargo peut permettre d'éviter l'émission d'environ 4.000 kg d'équivalent CO<sub>2</sub> par an. D'autres impacts tels que la diminution de la congestion, de la pollution sonore, du nombre d'accidents graves, ou encore l'amélioration de la viabilité sont également attendus, bien que plus difficiles à mesurer.

L'impact s'applique à toutes les catégories de communes. En revanche, ce type d'action a une chance de succès plus élevée dans une commune de catégorie 1 ou 2. Au plus un territoire est densément peuplé, au plus il y aura de professionnels ayant des activités compatibles avec l'utilisation d'un vélo cargo. Dans les communes de catégorie 3 et 4 où la densité est plus faible, les distances à parcourir et la question de la sécurité des usagers faibles sur les voies rapides constituent un point bloquant important. Cette action doit donc s'accompagner d'aménagements d'itinéraires cyclables sécurisés permettant de circuler d'une entité communale à une autre.



## SA 2 / Cas d'usage

Accompagnement de services communaux (Liège)

Programme d'accompagnement et de mise en selle des services communaux de la ville de Liège. L'accompagnement est réalisé par Rayon9, une société de cyclologistique locale.

cAIrgo Bike for Pros (Bruxelles)

Programme d'accompagnement et de mise en selle des professionnels bruxellois. Plus de 200 accompagnements ont été réalisés depuis 2020, dont 150 se sont conclus par une période de test pilote.

# Exemple d'une fiche d'action - deuxième partie

## Impact & Pertinence

## Cas d'usage

# **Guide des bonnes pratiques**

**Quoi d'autre ?**

**Edition d'un numéro spécial de la Cémathèque**

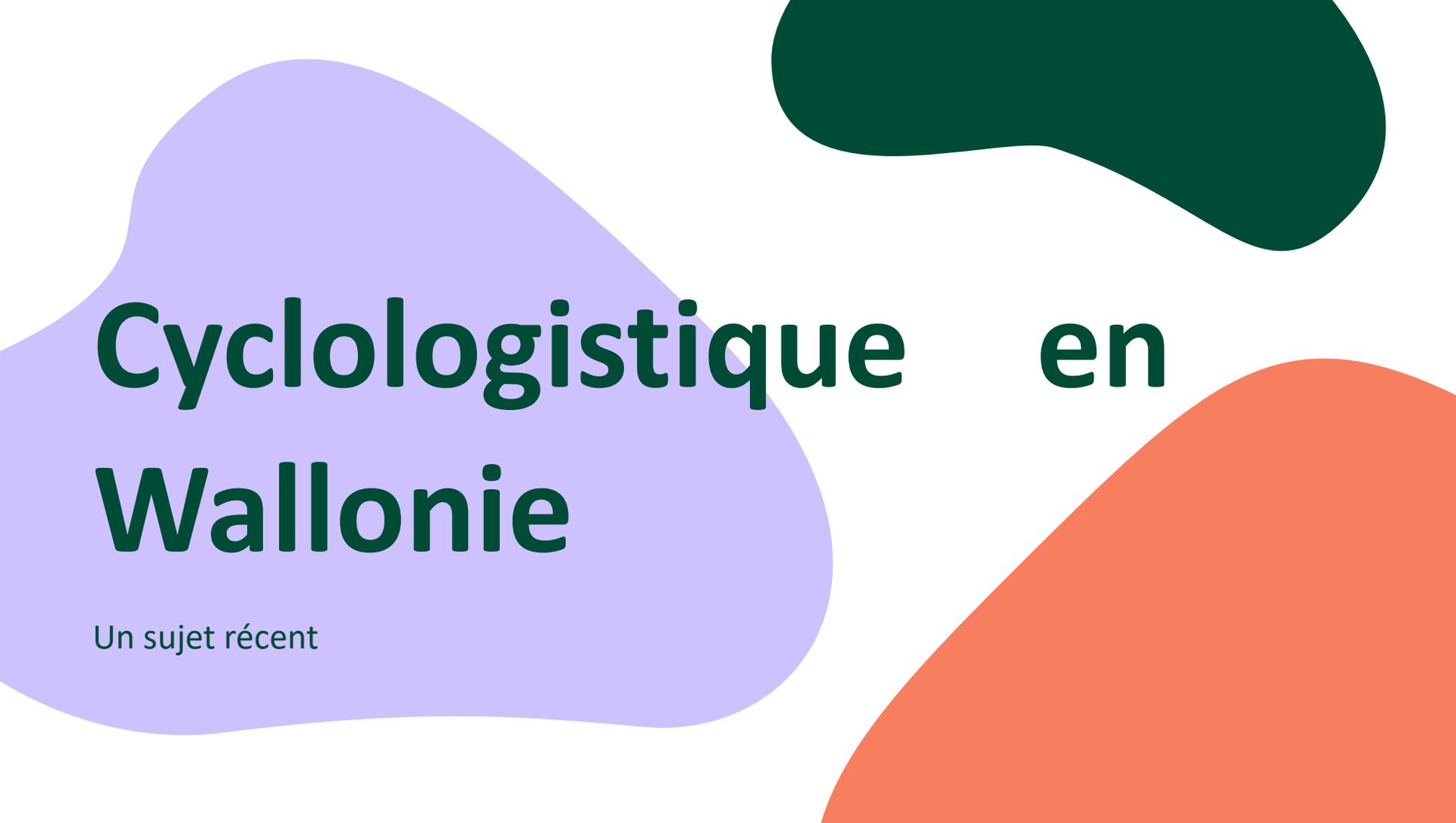
**Diffusion dans le réseau CeM**

**Préparation d'un module de formation pour les CeMs dédié à la logistique urbaine**

# Cyclologistique en Wallonie

Une politique en construction





# Cyclologistique en Wallonie

Un sujet récent

**2020**

Stratégie Régionale Mobilité - volet marchandises

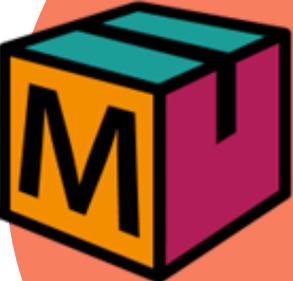
**2021 - 2022**  
**essai - erreur**

Un programme de travail et les pieds dans le tapis

**2023**

Reprise des actions

# Optimiser la circulation des marchandises en ville

SRM  2020

Parmi les solutions de mobilité des marchandises en milieu urbain dense, le vélo cargo...

# Pourquoi la cyclologistique?

- **33 %** des marchandises en ville pourraient être transportées à vélo cargo
- **8 fois moins** de coûts externes qu'un transport équivalent par véhicules utilitaires légers.
- Avec une **efficacité logistique démontrée**



Source intéressante : <https://bclf.be/bclf-publications-and-insights/>

# 2021 : identification des besoins



**Soutenir la transition de la logistique urbaine**

Mettre des ressources de conception à disposition des communes



**Aider le secteur à croître**

Développer des aides spécifiques



**Améliorer l'écosystème**

Sensibiliser, développer des formations, favoriser les synergies



**Améliorer le cadre régional**

Adapter la réglementation, clarifier, développer des compétences au sein du SPW

# 2023 Actions !



**Développement de la  
prime vélo cargo**

Entrée en vigueur  
janvier 2024



**Guide des bonnes  
pratiques**

Disponible depuis  
l'été 2024



**Appel à projet  
SRM M "Innovation"**

2 projets "cyclo"  
sélectionnés au  
printemps 2024



**Cémathèque n°56 janvier  
2024**

Le pouvoir d'action des  
communes

# ACTIVITÉ CYCLOGOLOGISTIQUE ? KESAKO ?



**= Déplacement professionnel  
ayant pour but le transport, la livraison ou  
l'enlèvement de marchandises**

Comprend aussi :

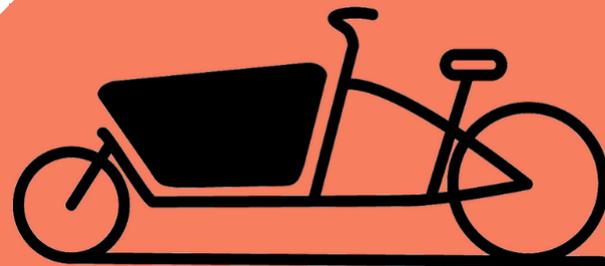
**Déplacement professionnel pour prêter des services impliquant un  
déplacement de matériel**

# Prime vélo cargo

Prime régionale pour l'achat d'un vélo, d'un vélo cargo ou d'une remorque de vélo destiné(e) à des activités de cyclologistique



Wallonie



# À QUI S'ADRESSE CETTE PRIME ?

 personne morale de droit privé  
ou de droit public

 travailleur indépendant

  
souhaite acquérir du matériel  
cyclologistique dans le cadre  
d'activités professionnelles

  
pour transporter des marchandises  
ou  
pour prêter des services impliquant  
un déplacement de matériel

# Exemples :

- Sociétés de transport de marchandises
- Opérateurs de cyclologistique
- Indépendants : chauffagiste, infirmier à domicile, etc.
- Asbl, sa, sprl, giei, etc.
- Acteurs publics : ville, CPAS, école, etc.
- Entreprises

# QUOI ?

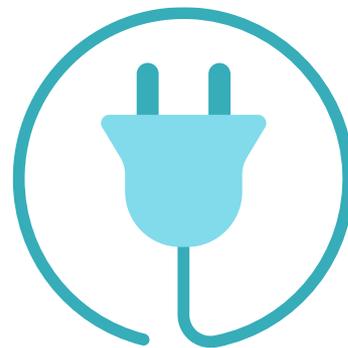
Quels types de matériels achetés sont acceptés?



vélo  
ou  
vélo cargo  
ou  
remorque de vélo

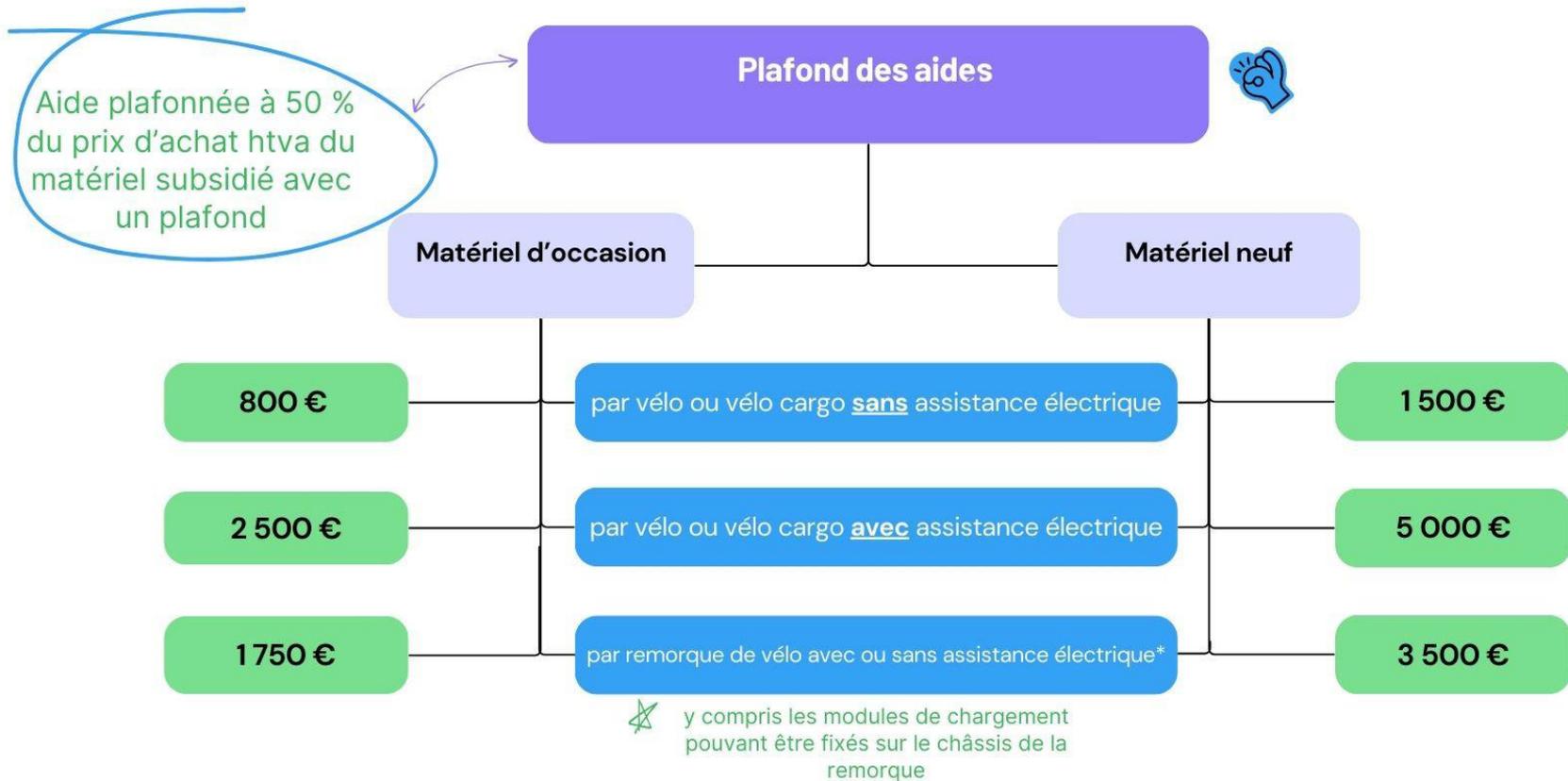


neuf  
ou  
occasion



assistance  
électrique  
ou  
pas d'assistance  
électrique

# Montants de la prime vélo cargo



# QUI CONTACTER EN CAS DE QUESTIONS ?

- Concernant la prime  
(réglementation, conditions, etc.)
- Concernant le fonctionnement de  
monespace.wallonie.be et le  
formulaire de demande



numéro vert de la Wallonie  
1718

[prime.velo@spw.wallonie.be](mailto:prime.velo@spw.wallonie.be)



Helpdesk  
078 79 01 02

[aideenligne@wallonie.be](mailto:aideenligne@wallonie.be)



# Cémathèque Cyclologistique professionnelle

EDIWALL

## la CeMathèque

dossier thématique

CYCLOLOGISTIQUE PROFESSIONNELLE  
Le pouvoir d'actions des communes

Introduction

Les usages

Les avantages du vélo cargo

Comment les communes  
peuvent-elles soutenir  
le développement des vélos  
cargos professionnels ?

Rôle central des communes

Annexe : clauses CSC

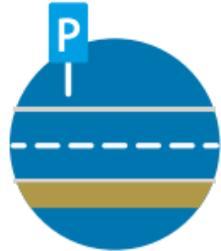


CeMathèque n°56 ■ janvier 2024



Wallonie

# Comment soutenir le développement des vélos cargos professionnels ?



Infrastructures



Soutien



Régulation



Exemplarité

## Différents types d'actions proposées

[https://mobilite.wallonie.be/files/cematheque/cematheque\\_0056.pdf#page=](https://mobilite.wallonie.be/files/cematheque/cematheque_0056.pdf#page=)

Ou sur demande : [reseau-cem@spw.wallonie.be](mailto:reseau-cem@spw.wallonie.be)



# **Guide des bonnes pratiques en matière de logistique locale**

Un outil à destination des communes Développé dans la présentation suivante

# Appel à projets SRM M “Innovation”



# Vers une filière professionnelle cyclologistique



© Simon Griffiths



Secteur en croissance et besoin de métiers  
spécifiques :  
Manque de formations qualifiantes structurées

Recensement des fonctions actuelles et futures  
Identifications des besoins en formation

Etablir un référentiel de formation  
Identification des groupes cibles  
Organisation de la formation pilote

Fin 2025

# Vers un matériel plus robuste et plus fiable pour les cyclologistes



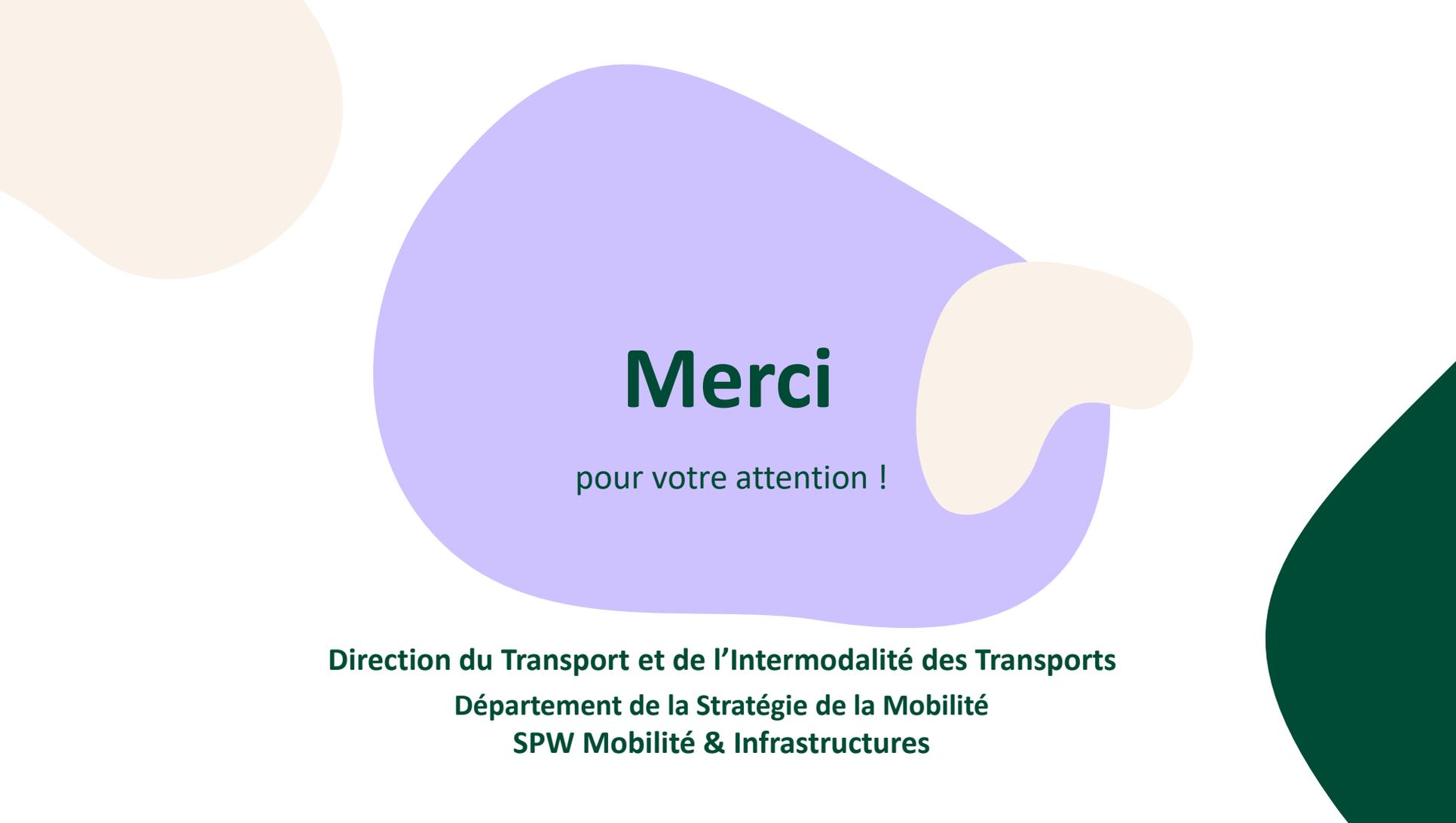
Coût d'entretien  
Usure prématurée  
Longs délais des pièces de rechange  
Rare expertise réparation/maintenance

Opérateurs -> Recenser les problèmes techniques  
Constructeurs -> Identifier des solutions

Elaboration d'un processus standardisé pour  
améliorer la qualité du matériel

Fin 2025





# Merci

pour votre attention !

**Direction du Transport et de l'Intermodalité des Transports**  
**Département de la Stratégie de la Mobilité**  
**SPW Mobilité & Infrastructures**

# Inventaire des sites multimodaux potentiels wallons

## Site multimodal potentiel

=

ensemble de **terrains d'un seul tenant**,  
cadastrés ou non, équipés ou non  
qui présente les caractéristiques **permettant**  
le développement d'une activité nécessaire ou complémentaire  
à l'organisation du **transport multimodal de marchandises**.

Pourquoi ?

## Manque de **disponibilité** de sites multimodaux

- Localisation imposée des axes de transport
- Caractéristiques physiques ou socio-économiques
- Déjà exploités
- Concurrence vis-à-vis d'autres fonctions du territoire
- Potentiel pas toujours suffisamment considéré lors de la prise de décision

# Critères de sélection

Comment  
?

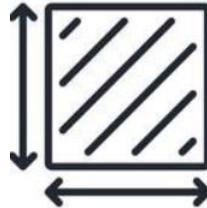
< 500  
m



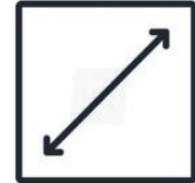
< 750  
m



> 4  
ha



> 400  
m



<https://geoweb.spw.wallonie.be/portailRoutes/sitesmultimodaux>





Pour qui ?

Partage aux **organismes publics** de la Région en charge de :

- Valorisation et planification du territoire
- Mise à disposition des sites



**Service Urbanisme** des 16 communes du PMCM disposant d'un site



**IGRETEC**



**PAC**

Nouvel accès ? → [transportmarchandises.mobilite@spw.wallonie.be](mailto:transportmarchandises.mobilite@spw.wallonie.be)



**Sites multimodaux potentiels  
(territoire étudié : Charleroi Métropole).**



**Légende**

**Territoire**

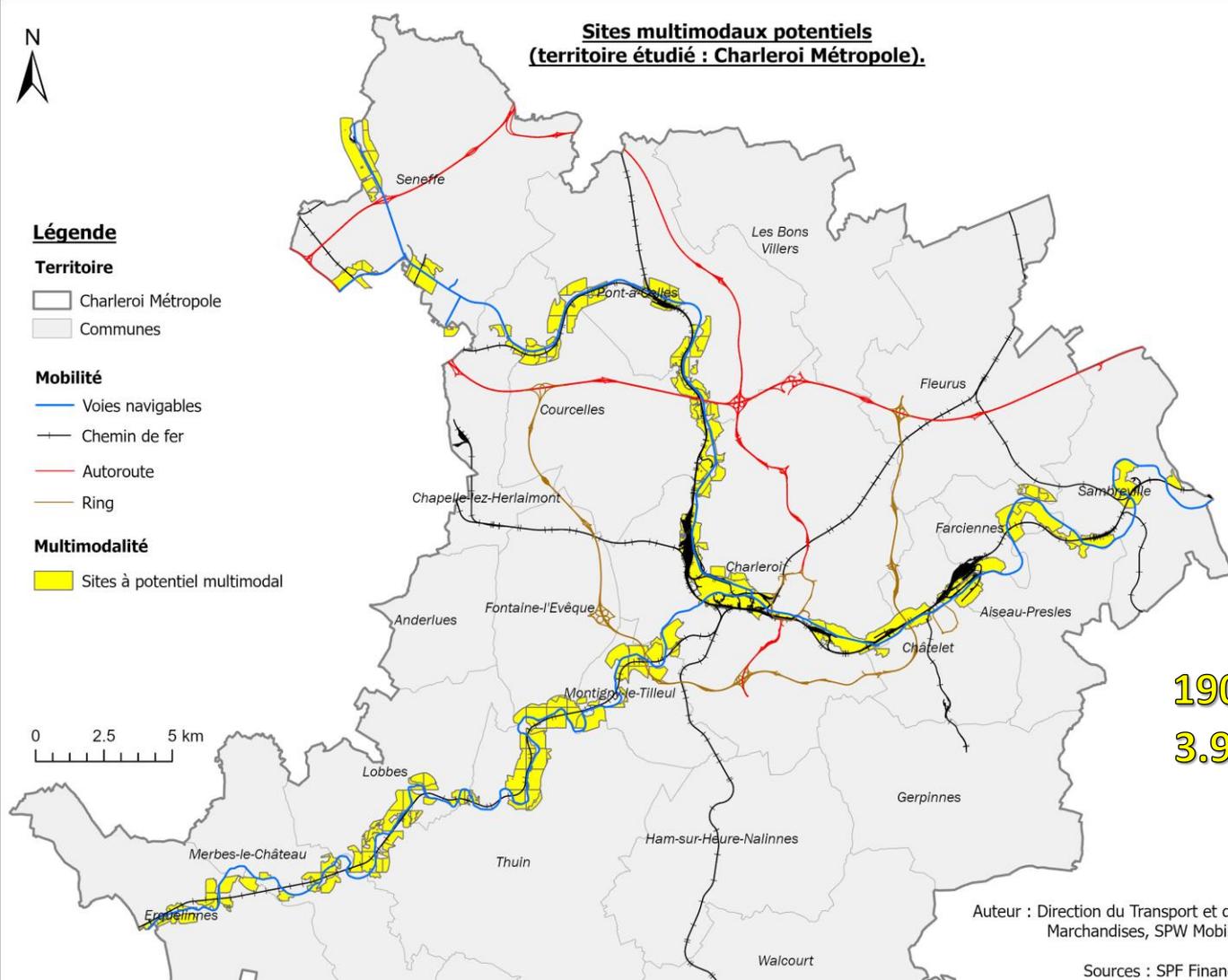
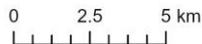
- Charleroi Métropole
- Communes

**Mobilité**

- Voies navigables
- Chemin de fer
- Autoroute
- Ring

**Multimodalité**

- Sites à potentiel multimodal



**190 sites  
3.979 ha**

# Sites multimodaux potentiels (territoire étudié : Charleroi Métropole).



## Légende

### Territoire

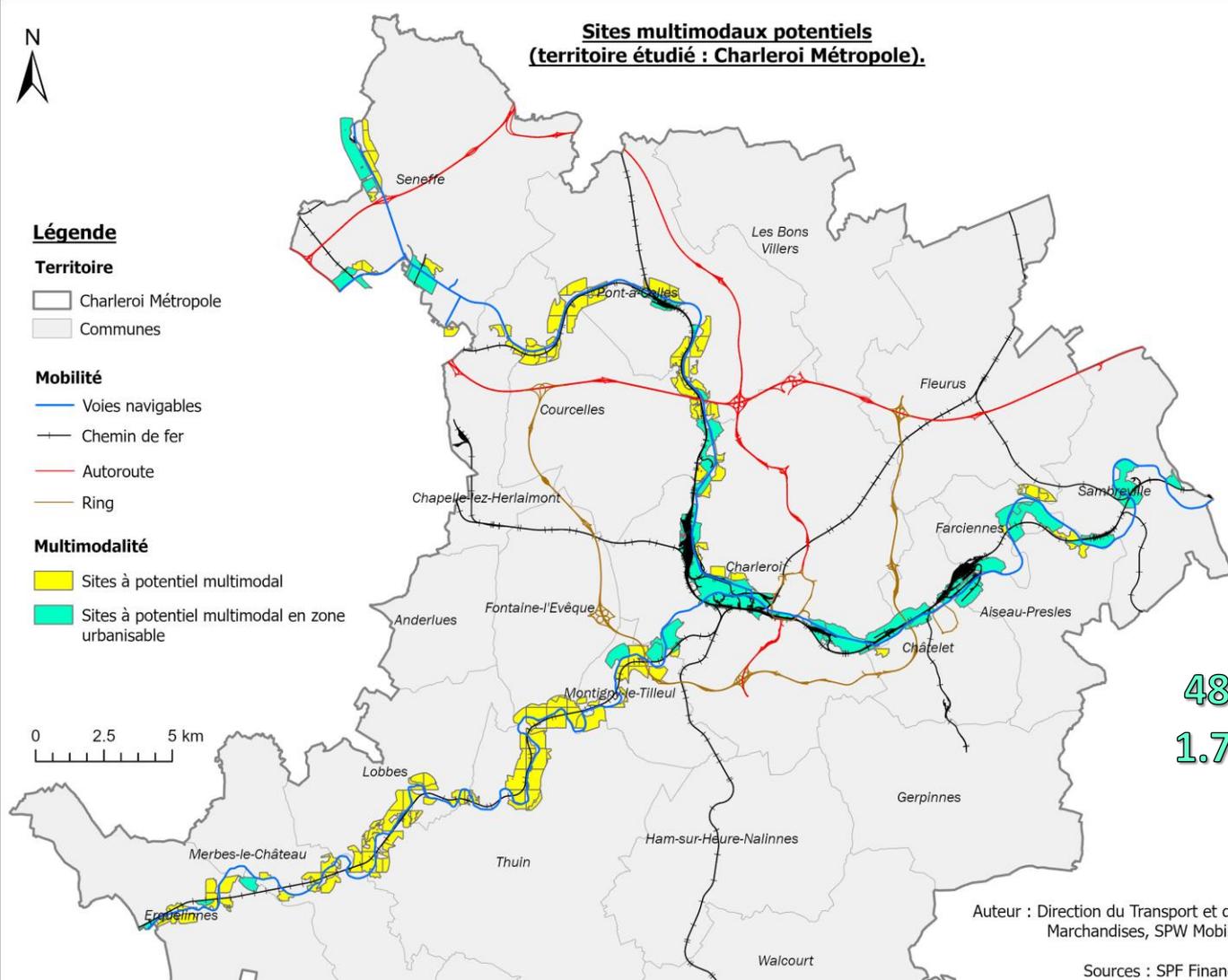
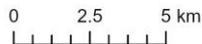
- Charleroi Métropole
- Communes

### Mobilité

- Voies navigables
- Chemin de fer
- Autoroute
- Ring

### Multimodalité

- Sites à potentiel multimodal
- Sites à potentiel multimodal en zone urbanisable



48 sites  
1.786 ha

## CoDT art. D.II.30.

Seules les **zones d'activité économique industrielle** sont « *destinées aux activités liées [...] à un processus de **conditionnement**, de **stockage**, de **logistique** ou de **distribution** [, aux] entreprises de services qui leur sont auxiliaires [et aux] activités économiques qui ne sont pas à caractère industriel et qui doivent être isolées pour des raisons d'intégration urbanistique, de mobilité, de sécurité ou de protection environnementale* ».

# Sites multimodaux potentiels (territoire étudié : Charleroi Métropole).



## Légende

### Territoire

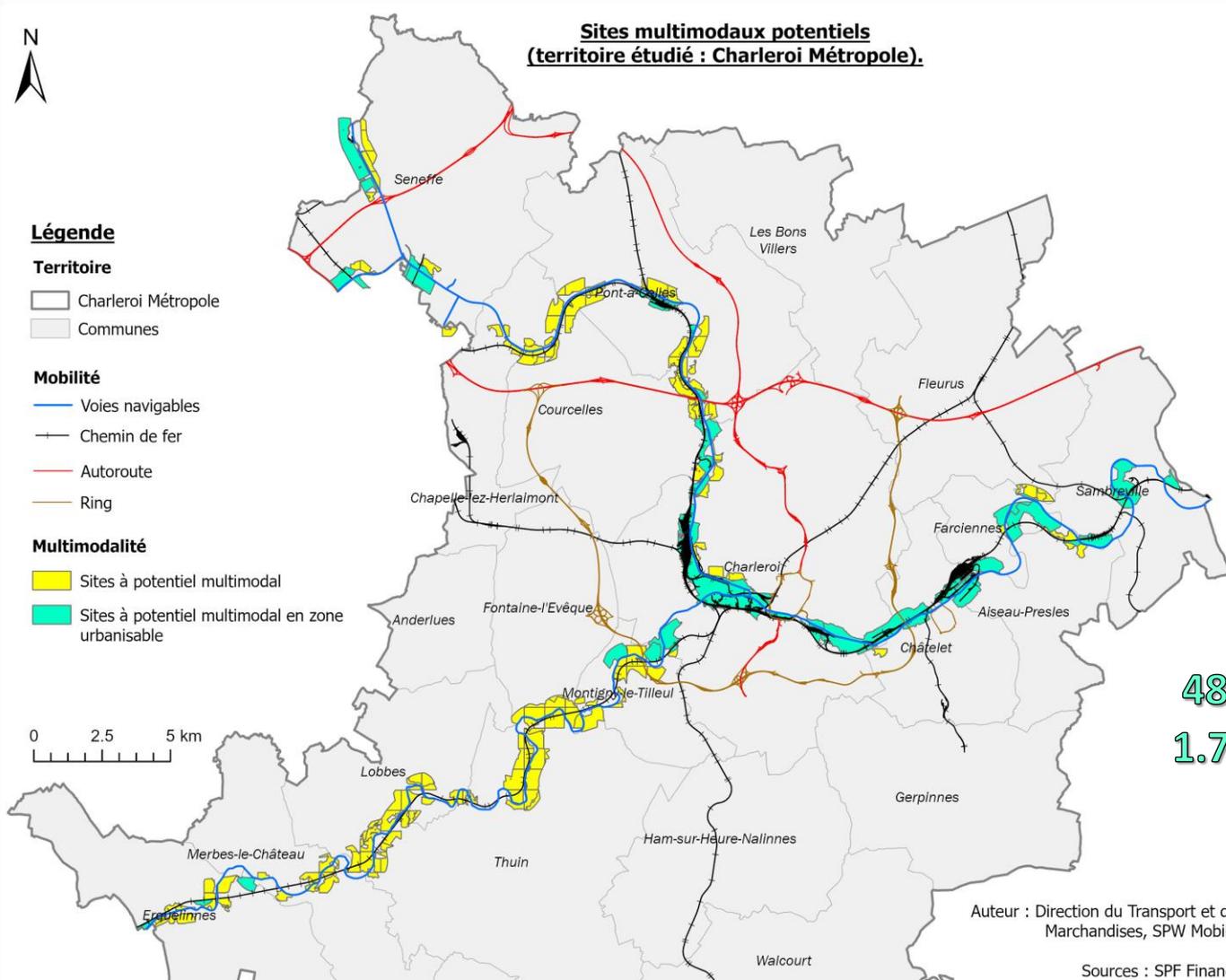
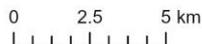
- Charleroi Métropole
- Communes

### Mobilité

- Voies navigables
- Chemin de fer
- Autoroute
- Ring

### Multimodalité

- Sites à potentiel multimodal
- Sites à potentiel multimodal en zone urbanisable



48 sites  
1.786 ha

# Sites multimodaux potentiels affectés en zones d'activité économique industrielle (territoire étudié : Charleroi Métropole).



## Légende

### Territoire

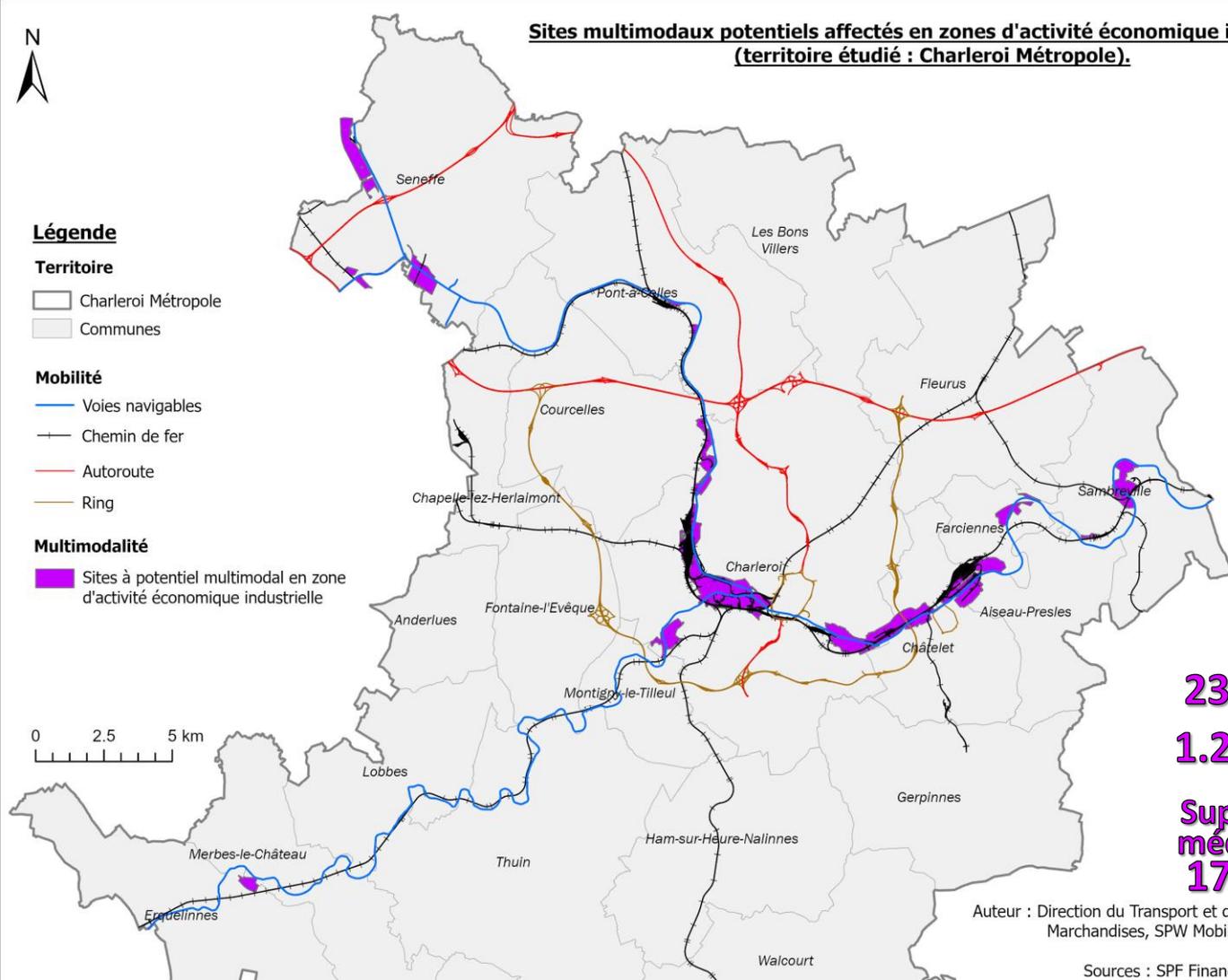
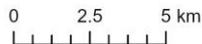
- Charleroi Métropole
- Communes

### Mobilité

- Voies navigables
- Chemin de fer
- Autoroute
- Ring

### Multimodalité

- Sites à potentiel multimodal en zone d'activité économique industrielle



**23 sites**  
**1.210 ha**  
**Superficie médiane = 17,9 ha**



### Légende

#### Territoire

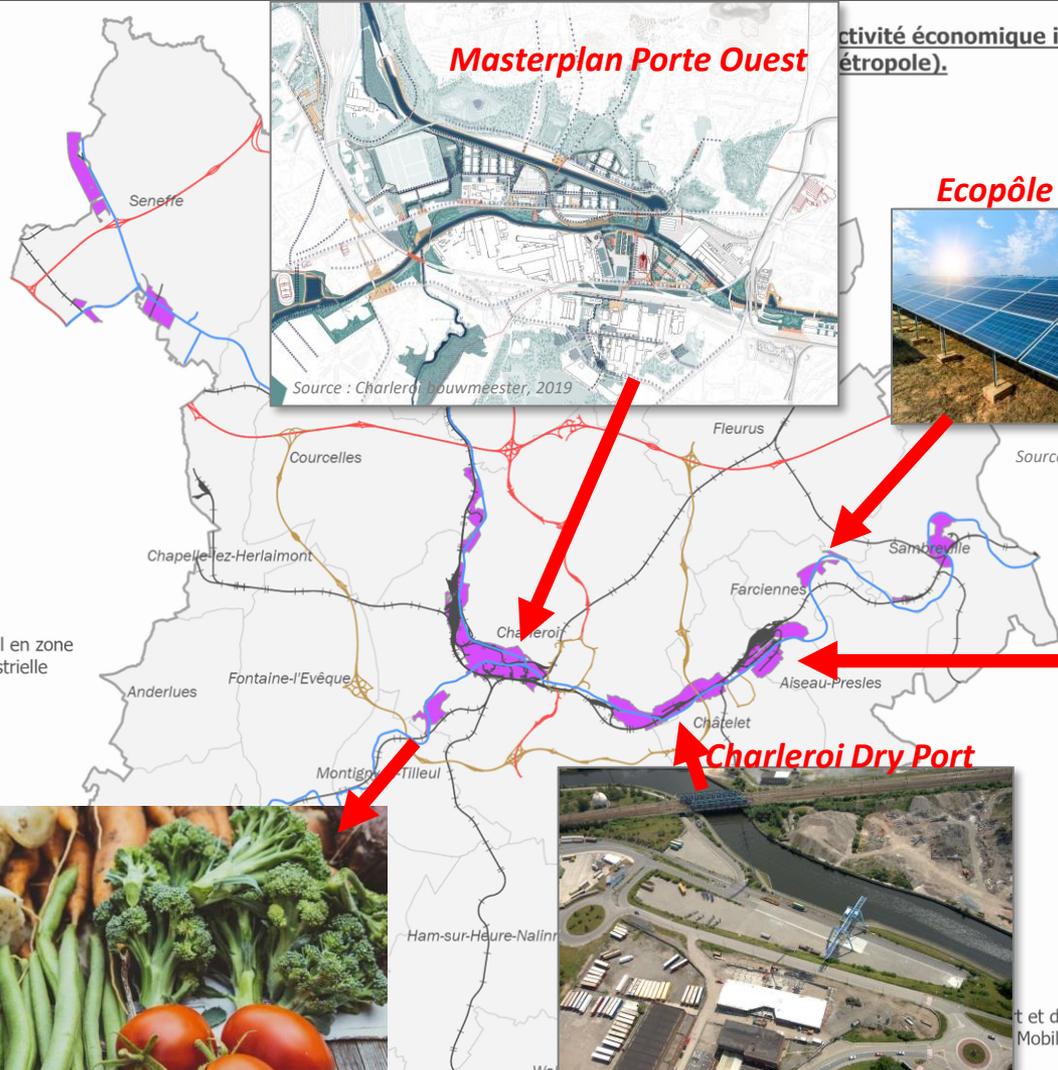
- Charleroi Métropole
- Communes

#### Mobilité

- Voies navigables
- Chemin de fer
- Autoroute
- Ring

#### Multimodalité

- Sites à potentiel multimodal en zone d'activité économique industrielle



### Masterplan Porte Ouest

Source : Charleroi bouwmeester, 2019

activité économique industrielle (métropole).

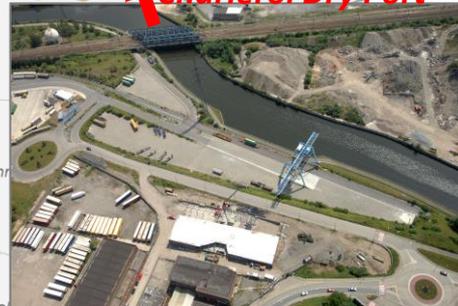
### Ecopôle : W<sup>3</sup>Energy



Source : Getty, 2025

Projet révision de plan de secteur vers ZAE mixte

### Charleroi Dry Port



Source : IGRETEC, 2016

Sources : SPF Finances, IGN, SPW, SNCB

< 23 sites

< 1.210 ha

Logistique et transformation de produits alimentaires



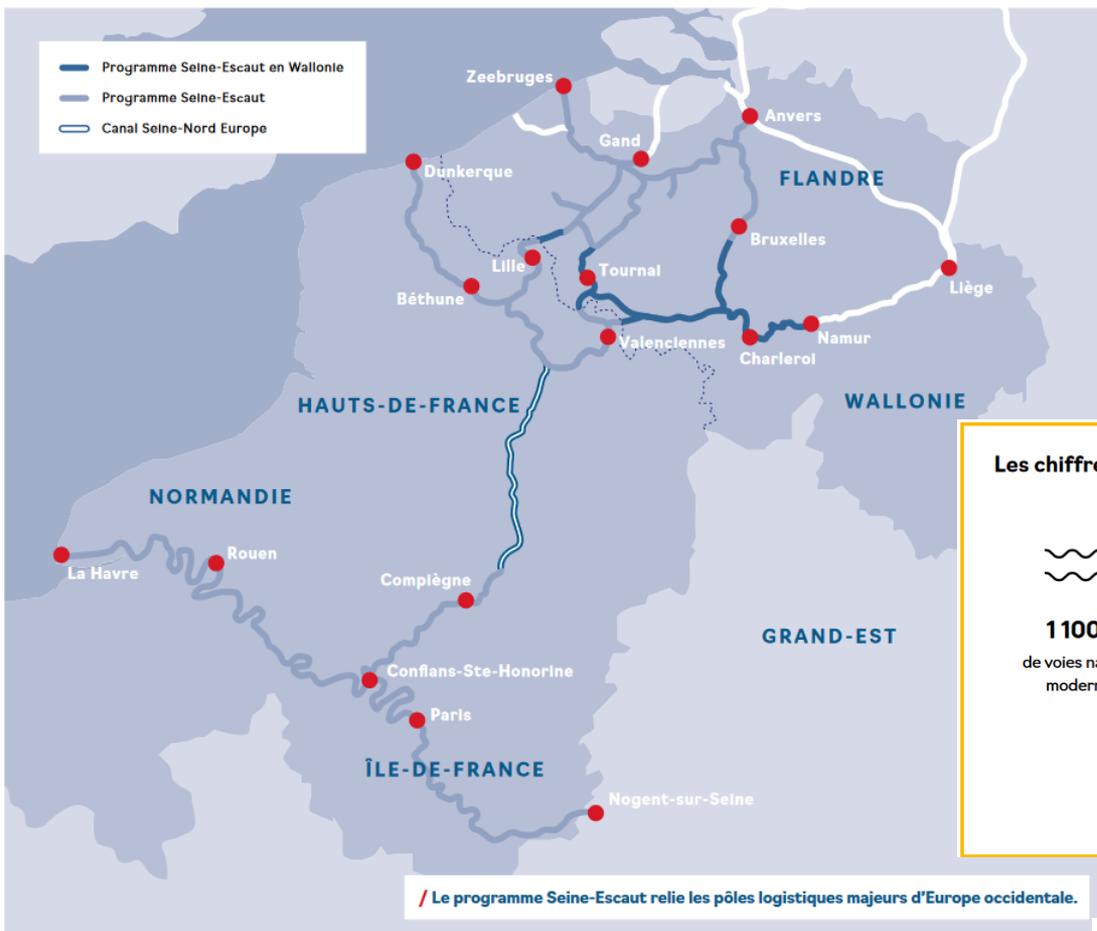
Source : Food C, 2025

et de l'Intermodalité des Mobilité et Infrastructures Date : 24 mai 2025

**Questions ?**

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





### Les chiffres du programme européen Seine-Escaut



**1 100 km**  
de voies navigables  
modernisées



**40 millions**  
d'habitants



**175 000 +**  
emplois pendant et  
après le chantier



**360**  
communes

Un nouveau canal de **107 km** | Convois allant jusqu'à **4 400 tonnes** (soit 220 camions)

**2 pays, 6 régions** | **5 ports maritimes, 60 ports intérieurs, 90 ports de plaisance**



Cofinancé par l'Union européenne

Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe



Cofinancé par l'Union européenne

Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe



1 Lys mitoyenne

2 Haut Escaut

3 Canal Pommerœul - Condé

4 Pommerœul - Obourg

5 Obourg - Seneffe

6 Seneffe - Bruxelles

7 Seneffe - Charleroi

8 Sambre

# Pont de Luttre

*Depuis 2018*  
*Amélioration de l'accessibilité des communes*  
*riveraines. Sécurisation du trafic.*



# Modernisation des écluses de Viesvilles, Gosselies, Marchienne

*Depuis 2021: Fiabilisation du trafic. Amélioration de la gestion de l'eau sur le bassin de la Sambre, résilience du trafic face aux changements climatiques*



# Allongement du quai de Landelies

*Depuis 2021*  
*Soutien à l'activité économique*



# Approfondissement de l'écluse d'Auvelais et de la Sambre à 2,80m

*Depuis 2024:*

*Agrandissement de la capacité de transport  
Amélioration de la compétitivité du transport fluvial*



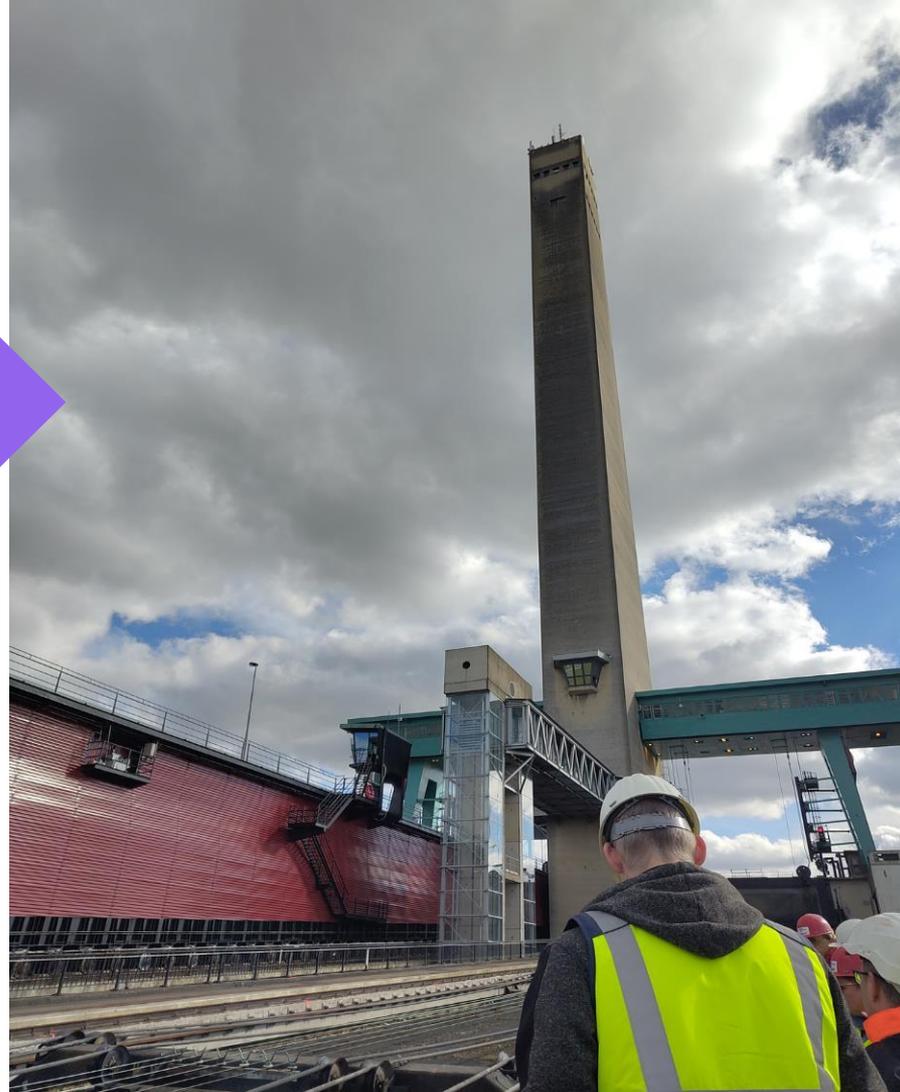
# Téléconduite



*Depuis le 1er Janvier 2025  
L'ensemble des écluses de la Basse Sambre est téléconduit depuis  
Perex.  
Navigation 6h – 22h sur la Sambre*

# PLAN INCLINE DE RONQUIERES

*Fiabilisation, sécurisation de l'ouvrage  
et de la liaison vers Bruxelles et Anvers*



**A proximité**



# **Ré-ouverture du canal Pommerœul- Condé 144mX11,5**

**depuis le 29 avril 2025**



Cofinancé par l'Union européenne

Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe



# ÉCLUSE D'OBOURG : 13/05/2025



# Dossiers à venir :

*Dédouement des écluses du canal Charleroi-Bruxelles*

*Amélioration des conditions de navigation sur la Sambre*



*Un glissement probable et un plan d'action à venir*

# Un Impact important pour Charleroi-métropole

seine  
escaut



**1** Lys mitoyenne

**2** Haut Escaut

**3** Canal Pommerœul - Condé

**4** Pommerœul - Obourg

**5** Obourg - Seneffe

**6** Seneffe - Bruxelles

**7** Seneffe - Charleroi

**8** Sambre

# LOGISTIQUE & MARCHANDISES

## Présentations des intervenants

FIN

# Discussion & Synthèse



LMA1 Guide de bonnes pratiques en matière de mobilité locale



LMA2 Vélos cargo : CeMathèque et prime



LMA3 Inventaire des terrains multimodaux potentiels



LMA4 Seine-Escaut dans la région de Charleroi



5 min

Président Communal

**Prise d'acte des informations  
transmises au Conseil**

**Nouvelles tâches?**

# Discussion & Synthèse



LMA1 Guide de bonnes pratiques en matière de mobilité locale



LMA2 Vélos cargo : CeMathèque et prime



## Décision proposée:

Diffuser auprès de l'ensemble des communes, organismes publics et acteurs locaux les documents et informations repris dans cette fiche d'information.



LMA3 Semis Escalot dans la Région de Charleroi



5 min

Président Communal

**Prise d'acte des informations transmises au Conseil**

**Nouvelles tâches?**

# PROCHAINES ETAPES

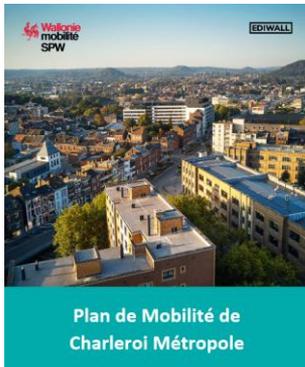
# Procès-Verbal

J+0	Séance du Conseil de Bassin
J+7	Le secrétariat rédige le procès-verbal provisoire, compile les remarques éventuelles des référents thématiques, et le transmet au président régional, qui le finalise.
J+10	Le président régional communique pour relecture le procès-verbal au président communal et au Comité de Département du Département de la Stratégie de la Mobilité et de l'Intermodalité du SPW MI.
J+14	Le président régional et le président communal finalisent le procès-verbal provisoire, et le secrétariat le diffuse aux membres du Conseil de Bassin, en y incluant une demande aux membres de soumettre, pour la séance suivante, des propositions de points à intégrer à l'ordre du jour.
J+28	Les membres du Conseil de bassin soumettent leurs remarques sur le procès-verbal provisoire. Le secrétariat réceptionne les remarques, les transmet aux référents thématiques, et effectuent les adaptations nécessaires au procès-verbal. Les présidents arbitrent conjointement les changements effectués au procès-verbal.
J+35	Le procès-verbal définitif, accompagné des documents préparatoires, sont diffusés, par le secrétariat, aux membres et intervenants du Conseil de Bassin (site d'hébergement et de partage de documents destiné aux membres du Conseil de Bassin) et aux citoyens (site internet <a href="http://mobilite.wallonie.be">mobilite.wallonie.be</a> ).

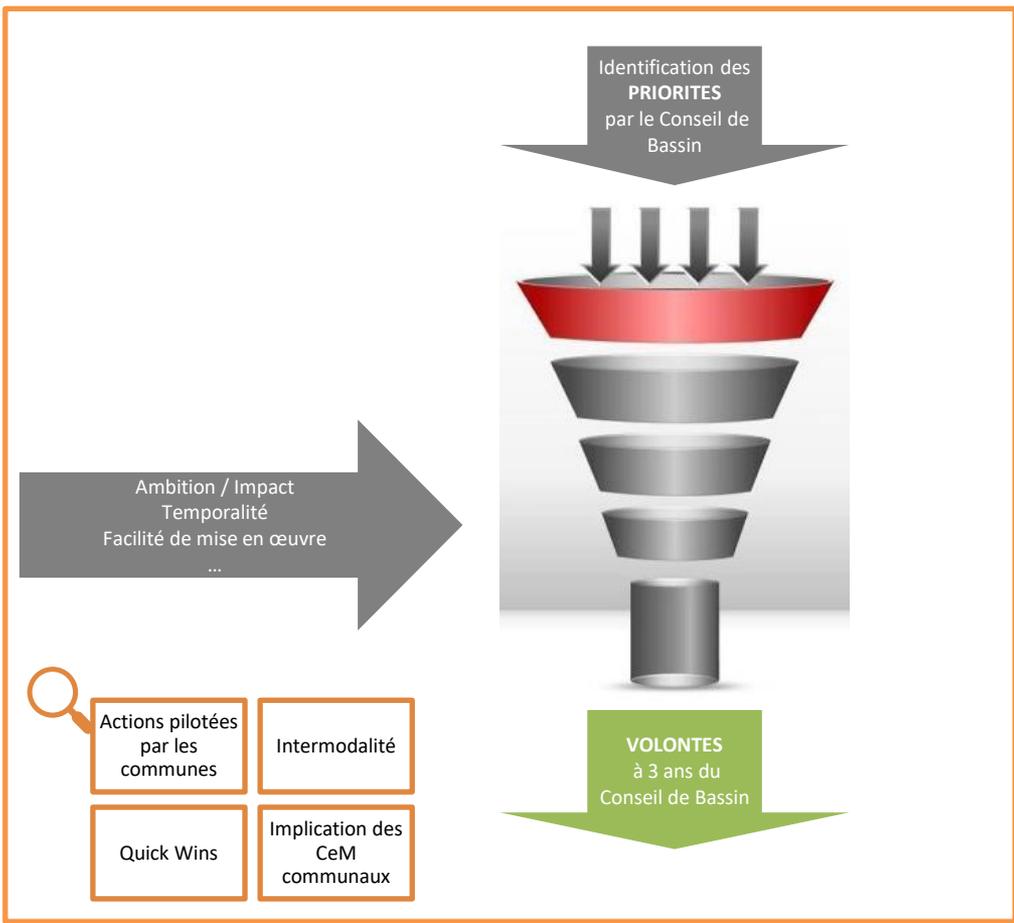
# Prochaine séance



4 décembre 2025



Plan d'actions du PMCM					
Titre	Statut	Indicateur	Objet	Responsable	Commentaire
<b>Article 3.1 - Priorités / Constatations du SOT et des besoins en matière des communes</b>					
3.1.1	En cours	Évaluation annuelle de l'articulation et de l'intermodalité	Diffuser dans le projet de SOT dans le tableau 'Mesures prises' l'articulation et l'intermodalité	SPW	Ces actions seront réalisées en 2025. La finalité de ce document est de servir d'outil de travail et de suivi des communes intermodales.
<b>Article 3.2 - Priorités / Développement des zones dédiées à l'intermodalité et à l'usage des vélos afin d'être le plus inclusif possible</b>					
3.2.1	En cours	Évaluation de la faisabilité de l'intermodalité	Élaborer des protocoles de diffusion et de mise en œuvre des protocoles de diffusion	SPW	Logistique en marchandises
<b>Article 3.3 - Développement des zones dédiées dans les communes de Charleroi Métropole</b>					
3.3.1	En cours	Nombre de communes disposant d'une zone dédiée à l'usage des vélos	Toutes les communes de Charleroi Métropole	SPW	Section du trafic motorisé
<b>Article 3.4 - Mettre en œuvre les zones</b>					
3.4.1	En cours	Nombre de communes disposant d'une zone dédiée à l'usage des vélos	Toutes les communes de Charleroi Métropole	SPW	Section du trafic motorisé
<b>Article 3.5 - Mettre en œuvre les zones dédiées pour le réseau régional (établissement des zones dédiées)</b>					
3.5.1	En cours	Nombre de communes disposant d'une zone dédiée à l'usage des vélos	Toutes les communes de Charleroi Métropole	SPW	Section du trafic motorisé



# Merci !

## Horizon 2035

