



Isis - Trafic et Systèmes

agora



Schéma d'accessibilité et de mobilité pour la Wallonie picarde

Synthèse

Référence : n°A406121-01

Date de version : 13/02/2009

Version : 2

Sommaire

page

1. Introduction

Le contexte	5
La mission	6
Objectifs de l'étude	6
L'aire d'étude	6
Le phasage de la mission	6

2. L'organisation des déplacements des personnes et des marchandises en Wallonie picarde

Des priorités partagées	7
Le désenclavement et l'ouverture	8
L'ouverture de la Wallonie picarde sur les réseaux interrégionaux, nationaux et internationaux	8
Le renforcement des solidarités sociales et territoriales	8
Le développement des modes alternatifs à la route	9
La multi modalité au service d'un développement économique durable	9
L'amélioration de l'offre aux usagers : intermodalité et complémentarité	9
Créer des emplois durables et renforcer les potentialités de développement économique, en préservant la qualité du cadre de vie	9
Les réseaux de transport public	10
Concept d'organisation	10
Le réseau routier	14
Le concept d'organisation	14
Le transport des marchandises	16
Concept d'organisation	16
Le réseau des modes doux	18
Proposition d'organisation	18

3. Les propositions d'actions : cinq axes, 10 fiches actions et plus de 30 actions spécifiques

20

Axe 1 : Favoriser le développement territorial et renforcer le maillage des infrastructures	21
La voie fluviale : des opportunités à saisir pour profiter de ce mode de transport « écologique »	21
Un chemin de fer avec des potentiels largement sous utilisés	21
La route : une homogénéisation indispensable du réseau	21
Fiche Projet n°1.1 : Développement de l'infrastructure fluviale	22
Constat	22
Objectifs	22
Actions et modalités de mise en œuvre	22
Contribution au développement durable	23
Conditions de réussite	23
Fiche Projet n°1.2 : Développement de l'infrastructure ferroviaire	24
Constat	24
Objectifs	24
Actions et modalités de mise en œuvre	24
Contribution au développement durable	24
Conditions de réussite	24
Fiche Projet n°1.3 : Développement des barreaux manquants et sécurisation du réseau routier	25
Constat	25
Objectifs	25
Actions et modalités de mise en œuvre	25
Contribution au développement durable	25
Conditions de réussite	26
Axe 2 : Améliorer la complémentarité entre l'ensemble des modes de transport afin de répondre aux enjeux de mobilité et d'équité sociale	27
Amélioration de la complémentarité des Autorités Organisatrices	27
Renforcer et diversifier l'offre de transport public	27

Développer les lieux d'intermodalité.....	28	Conditions de réussite.....	42
Fiche Projet n°2.1 : Renforcer les coordinations entre acteurs du transport public	29	Fiche projet n°3.2 : réserver les terrains à proximité des infrastructures de transport aux entreprises qui les utiliseront	43
Constat.....	29	Constat.....	43
Objectifs.....	29	Objectifs.....	43
Actions et modalités de mise en œuvre	29	Actions et modalités de mise en œuvre.....	43
Contribution au développement durable.....	30	Contribution au développement durable.....	43
Conditions de réussite.....	30	Conditions de réussite.....	43
Fiche Projet n°2.2 : Développer les liaisons de transport public vers les régions voisines	31	Fiche projet n°3.3 : Sensibiliser les entreprises locales à l'utilisation de la voie d'eau et du chemin de fer	44
Constat.....	31	Constat.....	44
Objectifs.....	31	Objectifs.....	44
Actions et modalités de mise en œuvre	31	Actions et modalités de mise en œuvre.....	44
Conditions de réussite.....	34	Contribution au développement durable.....	44
Fiche Projet n°2.3 : Développer l'intermodalité en Wallonie picarde	35	Conditions de réussite.....	44
Constat.....	35	Axe 4 : Répondre aux enjeux touristiques de la Wallonie picarde	45
Objectifs.....	35	Développer la pratique du vélo en Wallonie picarde.....	45
Actions et modalités de mise en œuvre	35	Améliorer la desserte multimodale des différents lieux de loisirs de la Wallonie picarde.....	45
Contribution au développement durable.....	38	Fiche Projet n°4.1 : Développer l'infrastructure à vocation touristique	46
Conditions de réussite.....	38	Constat.....	46
Axe 3 : Répondre aux enjeux de développement durable, tout en maintenant des opportunités de développement économique pour la Wallonie picarde	39	Objectifs.....	46
Coordonner la création et le développement des ZAE en fonction de ces besoins et de son profil d'accessibilité.....	39	Actions et modalités de mise en œuvre.....	46
Faire de la logistique un véritable atout de la Wallonie picarde	40	Contribution au développement durable.....	47
Anticiper et renforcer l'offre de formation pour répondre aux besoins de recrutement et de qualification.....	40	Conditions de réussite.....	47
Fiche projet n°3.1 : Mettre en cohérence les activités et l'habitat avec les réseaux et les systèmes de transports	41	Axe 5 : Améliorer l'accessibilité générale des zones d'activités économiques.....	48
Constat.....	41	Une desserte en transport public peu attractive.....	48
Objectifs.....	41	Un signalisation incomplète et non homogène à l'échelle de la Wallonie picarde.....	48
Actions et modalités de mise en œuvre	41	Une meilleure prise en compte des continuités cyclables et piétonnes.....	48
Contribution au développement durable.....	42		

4. La mise en œuvre du Schéma d'Accessibilité de la Wallonie picarde	50
Le suivi et le pilotage.....	51
Le comité de suivi.....	51
Le pilote.....	51
Les groupes de travail	51
L'évaluation	52
La programmation des différentes actions.....	53

1. Introduction

SCHEMA D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE DE LA WALLONIE PICARDE

Région wallonne - IDETA - IEG

Le contexte

Plus que jamais, la mobilité et l'accessibilité des territoires sont au centre de nombreuses préoccupations : Plans de Déplacements Urbains, Journées « En ville, sans ma voiture », congestion due aux migrations alternantes... Les différentes enquêtes d'opinion confirment l'importance que revêt aujourd'hui le domaine de la mobilité et des transports: les déplacements apparaissent très souvent comme la 3^{ème} priorité pour la population, après l'emploi et la sécurité publique.

Il est vrai que l'étalement urbain, le développement multipolaire de l'habitat et des activités, la délocalisation des zones d'emplois ont eu pour conséquence d'augmenter les déplacements. La motorisation des ménages, le succès croissant de la voiture, l'augmentation des transports de marchandises par la voie routière et les changements de mode de vie contribuent aussi à modifier l'organisation des déplacements.

De plus, les mobilités et les accessibilités tendent à devenir un facteur d'attractivité et de compétitivité territoriale. Afin de concilier cohésion sociale et performance économique, les territoires ont à organiser l'accessibilité de tous aux fonctions, activités et services urbains, que ce soit l'accessibilité des habitants, celle des salariés, celle des touristes ou celle des entreprises.

Face à ce contexte, **les deux Intercommunales de développement de la Wallonie picarde, en association avec la Région wallonne** ont lancé une étude d'accessibilité à l'échelle du territoire wallon picard.

La mission

Objectifs de l'étude

Les principaux objectifs de la présente étude sont :

- Identifier les points forts et les points faibles du système actuel de déplacements ;
- Définir une politique globale de déplacements sur l'ensemble de la Wallonie picarde, répondant mieux aux besoins des habitants tout en proposant des alternatives à l'usage de la voiture individuelle ;

- Proposer une hiérarchisation du réseau de voiries, tant pour les véhicules légers que pour le charroi lourd, cohérente avec les contraintes spécifiques de chaque secteur de la Wallonie picarde, et déterminer les adaptations nécessaires à mettre en œuvre ;
- Analyser les projets portés par les différents acteurs et faire une analyse prospective des documents d'urbanisme, de façon à définir des schémas cohérents et globaux.

L'aire d'étude

L'aire d'étude est la Wallonie picarde, territoire qui regroupe les aires de compétences des intercommunales IDETA et IEG.

Comme la montre le diagnostic, **la Wallonie picarde occupe une position géographique particulière** puisqu'elle est au cœur d'un bassin de population comprenant plusieurs grandes agglomérations mais aussi aux points de convergences de plusieurs régions : Wallonie, Nord-Pas-de-Calais, Flandre.

La vocation d'être un territoire « pivot » rend bien évidemment plus complexe la gestion des réseaux de transport et de leurs continuités de part et d'autre des limites administratives.

Le phasage de la mission

La démarche de l'étude s'est articulée en 4 phases :

- **Phase n°1 - Etat des lieux.** Cette première phase reposa sur une analyse détaillée de la problématique transport de la Wallonie picarde mais aussi sur de très nombreuses rencontres des acteurs concernés ;
- **Phase n°2 - Formalisation des enjeux.** Cette deuxième phase dut répondre aux besoins d'amélioration de la desserte et de l'accessibilité des territoires de la Wallonie picarde par tous les modes ;
- **Phase n°3 et n°4 – Réflexion prospective et plan d'actions.** Ces deux phases ont abouti à des propositions concrètes à court, moyen et long termes en tenant compte des réalités économiques et des spécificités des différents acteurs.

2. L'organisation des déplacements des personnes et des marchandises en Wallonie picarde

SCHEMA D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE DE LA WALLONIE PICARDE

Région wallonne - IDETA - IEG

Des priorités partagées

Le désenclavement et l'ouverture

La principale préoccupation des différents acteurs locaux est de maintenir et d'améliorer l'accessibilité de l'ensemble des territoires de la Wallonie picarde tant sur la Belgique que sur la France et le reste de l'Europe qu'au sein même de la région, sur des échelles plus locales. Pour beaucoup c'est une condition absolument nécessaire (mais sans doute pas suffisante) pour contribuer au développement de la région et favoriser les échanges.

Les priorités :

- Renforcer la multi-modalité sur les lignes fortes de déplacement au sein de la région mais aussi en connexion avec les territoires voisins.
- Proposer une offre de transport public adaptée à l'échelle des spécificités de la Wallonie picarde mais aussi au potentiel de déplacement.
- Intensifier la mise en valeur des pôles desservis afin d'optimiser l'infrastructure existante.
- Améliorer le dialogue entre gestionnaires de transport.

L'amélioration de l'accessibilité ne se fera pas au détriment de la qualité de vie.

Ce Schéma d'Accessibilité a également comme objectif de s'engager dans une gestion durable de la mobilité.

Cette orientation se traduit notamment par :

- Le développement des modes alternatifs à la route.
- L'objectif d'agir, dans le domaine des transports, pour favoriser un développement économique durable.
- Une organisation des transports permettant de renforcer les solidarités sociales et territoriales, et de favoriser l'accès aux transports pour tous les usagers, notamment pour les personnes à mobilité réduite (PMR).

Le développement durable n'est pas antinomique avec la compétitivité économique du territoire car il doit permettre, dans la durée, de développer l'emploi et de garantir à la population des conditions de vie satisfaisantes.

Le secteur des transports peut contribuer significativement à cet objectif car la logistique est indispensable au développement des secteurs qui fondent l'économie régionale et constitue une activité porteuse d'une dynamique propre.

Ce Schéma d'Accessibilité prévoit ainsi de :

- Mieux coordonner les actions d'appui à l'accueil des activités économiques avec la structuration du réseau d'infrastructures.
- Favoriser le fret ferroviaire et fluvial et développer l'intermodalité.

L'ouverture de la Wallonie picarde sur les réseaux interrégionaux, nationaux et internationaux

Une préoccupation largement partagée par les acteurs régionaux et locaux est de garantir un bon niveau de liaison avec les régions voisines (Flandre, région montoise, Nord-Pas-de-Calais, région bruxelloise) mais aussi avec le reste de l'Europe, via un accès aisé aux gares TGV et aux aéroports voisins afin d'améliorer l'accessibilité de la Wallonie picarde, et donc son attractivité tant économique que résidentielle, à partir de tous les modes émergents utilisés par l'ensemble des acteurs.

Le renforcement des solidarités sociales et territoriales

Le secteur des transports répond pour une large part à une logique de marché et donc à des mécanismes d'adéquation offre/demande.

Ceux-ci peuvent provoquer des iniquités territoriales en terme d'accessibilité.

Dès lors, cette volonté d'équité territoriale et de solidarité se traduit notamment par des actions conduites pour un accès adapté à la mobilité pour l'ensemble des habitants en particulier par la mise en accessibilité des réseaux

SCHEMA D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE DE LA WALLONIE PICARDE

Région wallonne - IDETA - IEG

pour les personnes à mobilité réduite et le développement d'une politique de tarification adaptée au plus grand nombre.

Le développement des modes alternatifs à la route

Le transport routier reste une composante essentielle dans l'organisation des transports à l'échelle de la Wallonie picarde.

Néanmoins, la réponse à de nombreux besoins peut être assurée de manière efficace par des modes alternatifs à la route pour le transport des marchandises comme pour les déplacements des personnes.

Ce Schéma d'Accessibilité prévoit des mesures pour développer le transport ferroviaire, la voie d'eau, les modes doux ainsi que des modes de déplacements alternatifs comme le transport à la demande.

La multi modalité au service d'un développement économique durable

La concertation engagée a permis de montrer qu'un consensus général existe pour faire de la logistique un outil de développement. Les acteurs institutionnels et professionnels partagent largement la volonté d'instaurer un accompagnement qui serait apte à placer la Wallonie picarde comme une zone d'excellence pour accueillir les entreprises du secteur dès lors que les valeurs essentielles de qualité de vie sont préservées.

Cette ambition de "développement maîtrisé" a guidé les actions proposées pour les années à venir.

L'amélioration de l'offre aux usagers : intermodalité et complémentarité

L'organisation et la coordination entre les différents réseaux de transport permettront de constituer progressivement un réseau structuré et maillé autour

des pôles d'échanges pour l'organisation des correspondances, et dans un souci d'optimisation des moyens et des financements en Wallonie picarde.

Pour parvenir à une telle complémentarité, il faut :

- Améliorer la complémentarité des offres,
- Faciliter l'accès aux différents réseaux de transports par des politiques tarifaires et une billetterie intermodale,
- Promouvoir une image forte, ciblée, valorisée et identifiée du réseau des transports publics wallons picards,
- Développer un projet pilote de transport à la demande à l'échelle de la Wallonie picarde,
- Mettre en place une véritable politique d'information multimodale.

Créer des emplois durables et renforcer les potentialités de développement économique, en préservant la qualité du cadre de vie

Pour maintenir son rôle de région attractive, la Wallonie picarde doit pleinement tirer partie de sa position au sein des grands axes Nord-Sud et Est-Ouest. L'objectif est de s'appuyer sur cette géographie pour attirer les opérateurs de la filière logistique qui, compte tenu de l'importance des flux, chercheront des zones aptes à articuler les échanges entre les ports de la Mer du Nord et le reste de l'Europe, mais aussi entre le bassin parisien et l'Allemagne.

SCHEMA D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE DE LA WALLONIE PICARDE

Région wallonne - IDETA - IEG

Les réseaux de transport public

Concept d'organisation

A. Le maillage des réseaux

Le concept d'organisation des transports publics repose sur trois grands principes :

1. Utiliser des modes disponibles sur leur échelle de pertinence
2. Développer les nœuds d'échanges entre modes afin de faciliter l'intermodalité
3. Développer les liaisons vers les réseaux de transports publics des régions voisines

Ces trois grands principes sont illustrés sur la carte de la page 12.

La hiérarchisation proposée utilise le sillon ferré comme colonne vertébrale du réseau :

A. **Le premier niveau est le mode « train »** : lorsque les possibilités existent, c'est le niveau hiérarchique qu'il faut prioriser entre les différents pôles, tant au niveau des relations transrégionales (et transfrontalières) qu'au niveau de la Wallonie picarde. La proposition d'organisation reposera sur la desserte des axes suivants :

a. Les deux axes majeurs

- **L'axe Bruxelles – Enghien – Ath – Leuze – Tournai – Mouscron + Courtrai.** Il est proposé de prolonger cet axe jusqu'à Courtrai pour d'une part améliorer la liaison vers Courtrai et d'autre part optimiser les liaisons entre Comines et le reste de la Wallonie picarde.
- **La dorsale wallonne** axe qui cumule également deux grandes fonctions, la liaison vers les pôles principaux de la Wallonie (Mons, Charleroi, Namur, Liège,...) et la desserte du sud de la Wallonie picarde (Antoing, Péruwelz, Bernissart,...).

b. Les connexions vers les régions voisines

- **Les deux axes vers Lille**, à partir de Tournai et de Mouscron. Ces deux axes pourront être complétés par une liaison Comines (France) – Lille lorsque le projet de Tram-Train de l'agglomération lilloise sera concrétisé.
- **Le réseau RER**, à partir d'Enghien et éventuellement de Lessines si la ligne de Grammont est prolongée. La mise en service du RER représente une très grande opportunité de liaison pour l'Est de la Wallonie picarde vers les différents pôles de la Région bruxelloise.
- **L'axe Mons – Ath – Grammont** : axe important pour la desserte de Lessines, mais aussi pour celle du Parc Paradisio et de la future gare RER de Grammont.
- **L'axe Courtrai – Comines**, complément indispensable à l'axe Courtrai –Tournai pour renforcer les échanges au sein de la Wallonie picarde.

L'accès au réseau TGV se réalisera **via les gares de Lille et de Bruxelles.**

B. Le deuxième niveau sera le **réseau TC routier structurant inter-pôles**. Il a le même objectif que le réseau ferré : relier les principaux pôles de la Wallonie picarde et assurer le lien vers les pôles d'échanges des réseaux des régions voisines. Il est donc complémentaire avec le niveau précédent. Il empruntera les axes structurants de la Wallonie picarde afin d'optimiser leur attractivité.

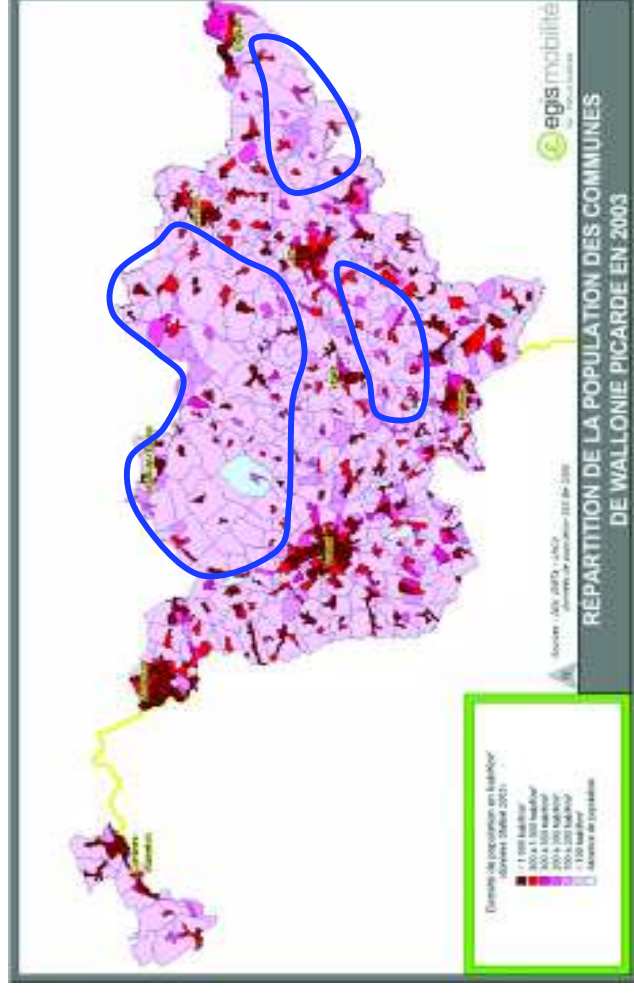
Les corridors de ce réseau routier structurant seront :

- **L'étoile cominoise**, composée des liaisons vers la région lilloise (via Armentières et Comines France), et des liaisons vers la Flandre (vers Ypres et vers Menin).
- **Les corridors transfrontaliers de Mouscron** : Liaison vers la station de métro de CH Dron , vers le pôle multimodal de l'Eurotéléport à Roubaix .

SCHEMA D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE DE LA WALLONIE PICARDE

Région wallonne - IDETA - IEG

- **Le corridor ouest de la Wallonie picarde** : l'axe Tournai – Pecq
– Mouscron qui sera prolongé vers Comines
- **Les corridors transfrontaliers ou transrégional du Tournaisis** : Liaison vers le réseau Métro de Lille, vers Orchies qui constitue la « porte d'entrée » au Douaisis, vers le Valenciennois et vers Renaix .
- **La transversale Nord-Sud** : corridor tant régional que transfrontalier qui dessert Renaix, Leuze, Péruwelz et Valenciennes. Un des objectifs de ce corridor est de procurer la possibilité de desservir les grandes zones d'activités de Leuze et de Péruwelz, tout en offrant des dessertes des pôles extérieurs que sont Renaix et Valenciennes.
- **Les connexions orientales** : Celles-ci regroupent deux corridors : le premier est d'orientation Nord-Sud avec Enghien comme point central entre Ninove et Soignies, et le second relie Lessines à Soignies via la zone d'activités de Ghislenghien et la gare de Silly.



- C. **Le réseau routier local** : sa vocation est de rabattre la population sur les pôles urbains, notamment pour avoir accès au réseau de transport public supérieur qui donnera accès à un plus vaste territoire. Dès lors, ces lignes ont des configurations radiales par rapport aux principaux pôles urbains et des itinéraires qui s'adaptent à l'occupation du territoire de la Wallonie picarde.
- D. **L'offre de niche** : cette offre peut se subdiviser en trois grands segments :
- **La desserte des territoires peu denses** : la Wallonie picarde a des densités de population très variables. Le nord du territoire, mais aussi le secteur de Bruges – Chièvres – Sully ont peu de centralité et une densité de population très faible. Dès lors, un service « classique » n'est plus approprié. Il est nécessaire de développer une offre spécifique pour ces territoires et de tenter l'expérience de transport à la demande.

- **La desserte des zones d'activités** : si les acteurs de la mobilité de la Wallonie picarde veulent assurer une offre attractive dans les zones d'activités, il sera nécessaire de procurer une offre variée qui s'adapte à plusieurs demandes. Dès lors, parallèlement aux dessertes par le réseau structurant routier, il sera nécessaire d'implanter des services de niche sur les zones d'activités afin de s'adapter aux horaires spécifiques de certaines entreprises ou de pouvoir desservir les zones d'activités qui ne bénéficieraient pas du réseau structurant (Bernissart, Estaimpuis,...).
- **La desserte des pôles touristiques en complémentarité du réseau ferré** : la Wallonie picarde développe une véritable politique du tourisme. Dès lors, il est nécessaire d'accompagner

SCHEMA D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE DE LA WALLONIE PICARDE

Région wallonne - IDETA - IEG

ce développement par la mise en place de dessertes à partir des pôles d'échanges structurants.

La hiérarchisation proposée permettra une couverture complète de la Wallonie picarde et proposera de véritables outils pour infléchir la politique du « tout à la voiture » existant dans la région.

De plus, pour couvrir les différentes **chaînes de déplacement**, il faut un véritable maillage des réseaux, ce qui implique un travail considérable dans le domaine de **l'information, de la billettique et de la tarification**.

Un des premiers outils à mettre en place sera une véritable **centrale de mobilité** des transports et des déplacements à l'échelle de la Wallonie picarde, voire de l'Eurrométropole qui proposerait toutes les possibilités intermodales au sein du territoire.

B. Les pôles d'échanges

L'amélioration de l'attractivité du transport public passe également par la formalisation de points stratégiques de transport public facilement identifiables et accessibles. Ces points d'échanges sont des lieux qui donnent accès à un service de transport public structurant qui permet de rejoindre les principaux pôles d'échanges des régions voisines qui, à leur tour, ouvrent des horizons beaucoup plus larges.

Deux types de pôles sont proposés :

- **Les pôles « gare »** : ce sont les principales gares de voyageurs de la Wallonie picarde et des villes frontalières : Ath, Comines, Enghien, Leuze, Mouscron, Péruwelz, Tournai,...
- **Les pôles « simples »** : ce sont des lieux qui permettent un accès à un réseau structurant de transport autre que le train, comme le métro (4 Cantons,...), le tramway (Eurotéléport, Croix d'Anzin,...) ou le réseau bus. Ils se localisent aux abords de concentration de population résidente (Dottignies, Plaine des Manœuvres à Tournai,...) ou de zones d'emploi (ZAE de Tournai Ouest, ZAE Polaris, ZAE Portemont,...).

Les pôles d'échanges devront être dotés de :

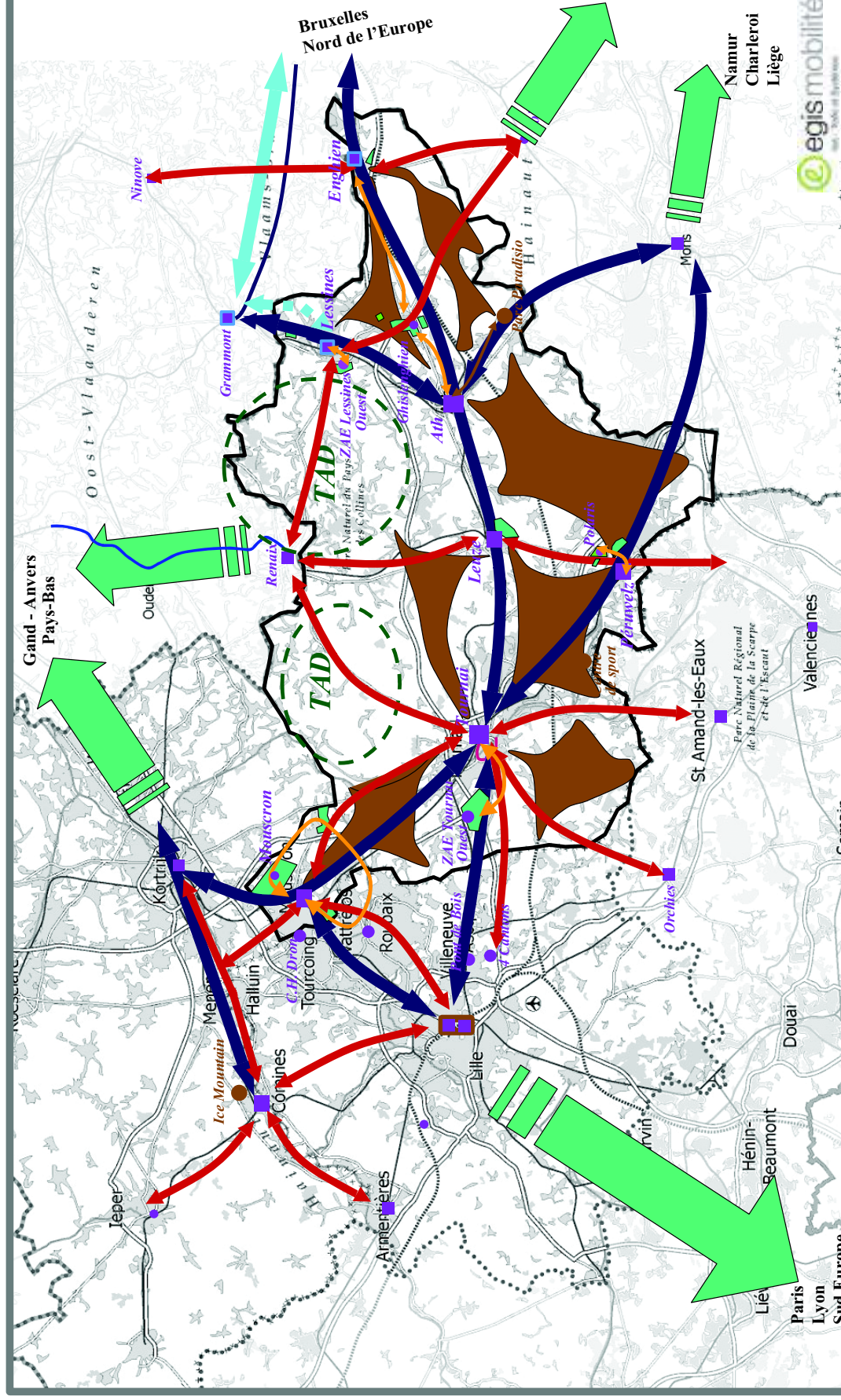
- Accès facilité et rapproché des lignes de bus en correspondance pour plus de confort et une meilleure visibilité.
- Aménagements complémentaires pour l'accès des autres modes : cheminements piétons (+accès PMR), déposes minute, vélos, taxis.
- Adéquation des capacités des parkings de rabattement à la demande enregistrée.
- Offre de services complémentaires de type gardiennage, location de vélos sur les gares principales.
- Des conditions d'attente plus satisfaisantes :



Exemple : pôle d'échanges de la gare de Dijon

SCHEMA D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE DE LA WALLONIE PICARDE

Région wallonne - IDETA - IEG



L'ORGANISATION DES RESEAUX DE TRANSPORT PUBLIC

SCHEMA D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE DE LA WALLONIE PICARDE

Région wallonne - IDETA - IEG

Le réseau routier

Le concept d'organisation

Le diagnostic a montré la nécessité de mettre en service quelques barreaux manquants afin d'éviter des conflits dans des zones urbanisées et d'améliorer le cadre de vie.

Ce schéma (voir carte page suivante) préconise la mise en service des éléments suivants :

- **la route de la Laine** : cet axe désenclavera les pôles d'activités du sud de Mouscron. Dans le cadre de l'implantation d'une nouvelle zone d'activités économiques localisé entre l'A17 et le giratoire du Chêne du Bus, il sera nécessaire de prolonger la route de la Laine jusqu'à l'A17, au niveau de la future station service.
- **La prolongation de la N56 de l'A8 à la Flandre** afin de desservir les zones d'activités de Lessines et de servir de contournement ouest de Lessines. Parallèlement, ce nouveau barreau permettrait de « déclasser » le tronçon de la N57 entre l'A8 et Lessines et d'intensifier la sécurisation dans la traversée d'Ollignies.
- **La route industrielle à Comines** : ce projet consiste à relier la zone d'activités située le long de la Lys à la N58, en évitant le centre ville via un itinéraire qui utilisera une route implantée le long de la Lys.
- **Le raccourcissement de « Tournai Ouest III »** à l'échangeur de Marquain.
- **Le contournement de Péruwelz** afin d'éviter le centre ville pour les liaisons vers Valenciennes.
- **Le contournement d'Enghien** : ce projet est nécessaire pour absorber le flux d'échanges entre l'E429 et la N255 qui alimente le sud du Brabant flamand.
- **L'accès au Parc Paradisio** : celui-ci attire, chaque année, plus d'un demi-million de visiteurs dont la plupart utilise leur voiture, induisant un trafic de près de 10 000 véhicules/jours lors des pics de fréquentation en période estivale. Il en résulte des gênes importantes au centre de Cambron-Casteau. Dès lors, il est nécessaire de trouver

une solution qui évite le village et qui améliore la lisibilité du site. Un projet est actuellement étudié via un axe localisé au sud-est du site.

Parallèlement à ces différents aménagements, il est nécessaire de sécuriser plusieurs tronçons des axes structurants, d'autant plus que les congestions récurrentes des agglomérations bruxelloise et illoise vont induire **des itinéraires alternatifs** qui risquent de détériorer le réseau et induire une insécurité croissante.

Quatre axes vont devenir attractifs :

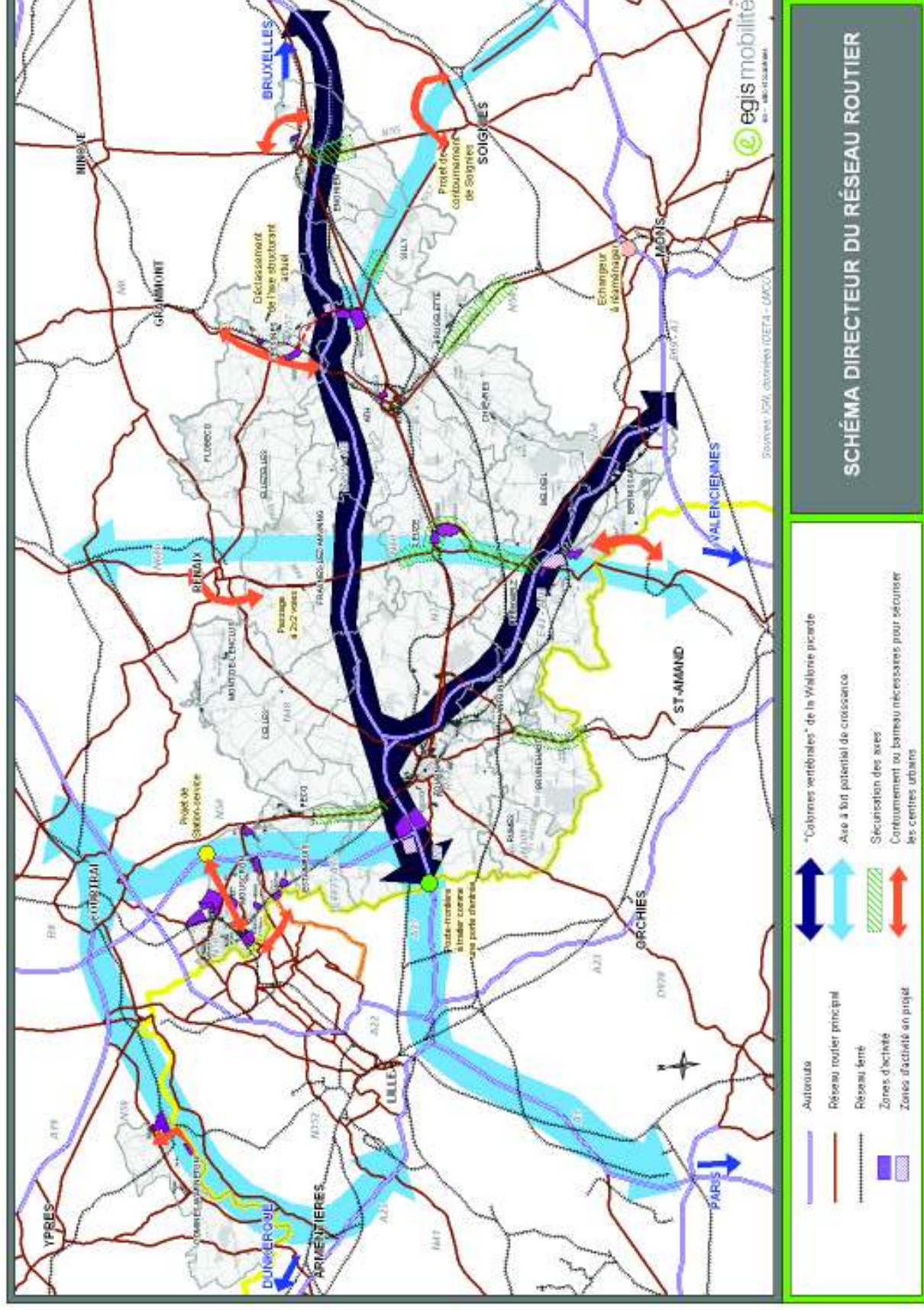
- **L'axe A1 – A27 – A17** – entre le sud de Lille et Courtrai : cet axe va absorber un flux croissant, d'une part par la congestion au sein de l'agglomération illoise, mais aussi par la croissance continue des ports d'Anvers et de Rotterdam.
- **L'axe Gand – Courtrai – Comines – Armentières – Lille** : corridor alternatif au précédent pour absorber le flux, sans cesse croissant, entre le bassin parisien et les ports de la Mer du Nord.
- **L'axe Renaix - Leuze – Péruwelz – Valenciennes** : le renforcement des zones d'activités générera une demande supplémentaire de déplacement, tant pour la main d'œuvre, que pour l'acheminement des marchandises (vers Gand et les ports).
- **Les axes N55 et N57** (Enghien ou Ghislenghien → Soignies → autoroute de Wallonie) : La mise en service du contournement Nord de Soignies (2012) améliorera l'attractivité de ces axes pour rejoindre le sillon autoroutier de la dorsale wallonne (E42).

De plus, en dehors de ces axes à potentiel de développement, il existe également quelques tronçons du réseau structurant à sécuriser :

- La N50 entre Pecq et Tournai où le gabarit ne correspond plus à l'usage.
- La N507 à Brunehaut qui absorbe un charroi de poids lourds difficilement compatible avec les zones urbanisées
- La N56 entre Mons et Brugelette : cet axe absorbe les flux d'échanges entre Ath et Mons (et l'E42), mais aussi le flux à destination du parc Paradisio.

SCHEMA D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE DE LA WALLONIE PICARDE

Région wallonne - IDETA - IEG



SCHEMA D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE DE LA WALLONIE PICARDE

Région wallonne - IDETA - IEG

Le transport des marchandises

Concept d'organisation

Il est nécessaire de pouvoir offrir un accès aux trois modes aux entrepreneurs de la région mais également de pouvoir offrir cette possibilité aux futurs investisseurs.

A. Au niveau du réseau routier

A l'exception des quelques maillons manquants précédemment évoqués, les différentes zones d'activités sont directement branchées sur un réseau structurant qui peut les conduire jusqu'au principaux eurocorridors. Les capacités en Wallonie picarde ne posent aucun problème, néanmoins les congestions récurrentes des agglomérations voisines doivent pousser les acteurs locaux à investir sur les **modes alternatifs présents en Wallonie picarde**.

B. Au niveau du réseau fluvial

Dès lors, il faut pouvoir tirer avantage de la prochaine **ouverture du Canal Seine Nord Europe**, tant pour les liaisons vers le nord (ports de la Mer du Nord) que celles vers le sud (Bassin parisien, Valenciennois,...). Dans ce contexte, la priorité est d'obtenir un accord politique pour lancer les études de faisabilité des différents aménagements nécessaires pour la traversée de Tournai (Pont des Trous, transformation des écluses,...).

Ensuite, il sera nécessaire de doter le fleuve de **quais performants** pour valoriser les nouvelles capacités permises sur l'Escaut (3 000 tonnes, au lieu de 1 500 actuellement) et de créer une **ligne de container** (projet à Pecq et à Vaulx).

Par ailleurs, il est à noter que le développement de la zone d'activités Polaris à Péruwelz prévoit un accès au canal, ce qui apportera la bimodalité pour cette zone d'activités économiques.

Enfin, afin d'augmenter l'usage de la voie fluviale, il sera nécessaire de veiller à ce que **les autres terrains disponibles le long de la voie d'eau** soient affectés en priorité à des entreprises qui l'utiliseront.

C. Au niveau du réseau ferré

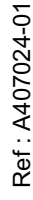
La **voie ferrée** représente également une alternative au « tout routier ». En Wallonie picarde, il existe déjà plusieurs zones ou plateformes qui utilisent le fer. Dès lors, il est nécessaire d'améliorer leur accessibilité locale afin qu'elles puissent être utilisées par un plus grand nombre d'entreprises.

Le **DPML est une plateforme fer – route** qui regroupe essentiellement des containers à destination d'Anvers et de Rotterdam. Une liaison vers le port de Pecq - Hérinnes lui donnerait de nouvelles perspectives afin de consolider son exploitation. Des travaux sont nécessaires pour accueillir des convois plus longs.

La **connexion ferrée de la zone d'activités de Ghislenghien doit pouvoir servir à plusieurs utilisateurs**. Par conséquent, il sera nécessaire d'organiser une accessibilité « publique » pour d'autres entreprises du zoning.

Dans le même ordre d'idée, il est nécessaire de maintenir un potentiel d'utilisation du réseau ferré **pour le secteur carrier** à partir, notamment de l'embranchement de Havinnes. Néanmoins, actuellement, le secteur donne priorité à la voie d'eau.

Région wallonne - IDEF - IEG



SCHEMA D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE DE LA WALLONIE PICARDE

Région wallonne - IDETA - IEG

Le réseau des modes doux

Proposition d'organisation

L'organisation à l'échelle de la Wallonie picarde s'organise suivant la hiérarchie suivante :

- **Le RAVeL** : réseau en site propre qui traverse de part en part le territoire de la Wallonie picarde. Il est la colonne vertébrale du Parc Naturel des Plaines de l'Escaut. Par contre, actuellement, il ne donne pas accès au Parc Naturel du Pays des Collines.

Dès lors, pour amplifier le maillage du réseau cyclable à partir du RAVeL, il serait nécessaire de trouver un axe qui vient terminer la boucle composée des RAVeL 1 et 4, via le Parc Naturel des Collines (L87).

Dans le même ordre d'idée, pour proposer une boucle plus courte, il est proposé de relier le projet en cours du RAVeL de la L86 au RAVeL 1 à la hauteur de Tournai.

- **Les infrastructures cyclables implantées le long des voies régionales** : les voies régionales sont déjà largement dotées d'infrastructures cyclables permettant les liaisons entre les principaux pôles de la Wallonie picarde. Quelques tronçons sont encore à compléter comme par exemple la N7 dans l'agglomération tournaisienne ou la N50 au niveau de Froyennes

- **Les continuités complémentaires hors voiries régionales** : certaines voiries régionales ne possèdent pas le gabarit pouvant accepter une véritable infrastructure cyclable. Dès lors, les continuités sont recherchées sur les axes locaux/ exemple, la N48 Tournai – Renaix ne permet pas à des coûts abordables de créer une infrastructure spécifique. Par contre, il existe des possibilités à travers la commune de Celles de trouver des voies peu circulées tout à fait adaptées à la pratique du vélo.

- **Le réseau spécifique des Parcs Naturels** : la Wallonie picarde compte deux parcs naturels. Ce sont des lieux privilégiés pour la

pratique du vélo. Dès lors, le schéma organise d'une part leur accessibilité, mais préconise de réaliser également un plan spécifique cyclable des deux parcs.

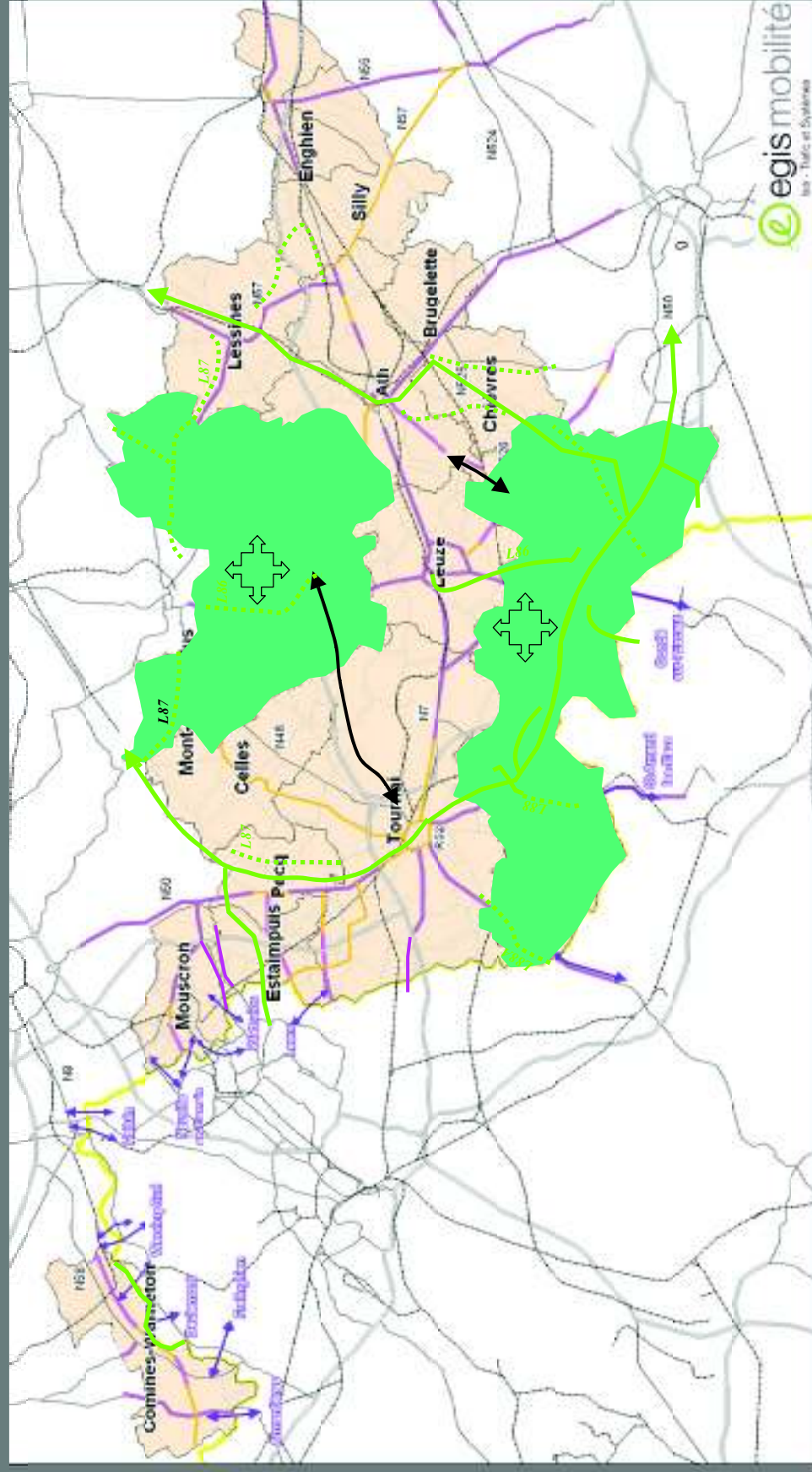
- **Les réseaux cyclables urbains** : l'ensemble des réseaux ci-dessus doit trouver des continuités au sein des pôles urbains via un réseau local.

Si l'infrastructure est un élément essentiel, il ne faudra pas négliger d'y implanter une signalisation claire afin qu'il soit utilisé par le plus grand nombre. La difficulté sera de bien intégrer l'ensemble des réseaux dans un mode de signalisation unique afin de créer des véritables continuités sur l'ensemble de la Wallonie picarde.

Parallèlement à la mise en place du réseau, il faudra renforcer les capacités d'accueil de stationnement vélo dans l'ensemble des pôles d'échanges définis dans le premier chapitre, puisque le vélo peut être considéré comme un véritable atout pour développer l'intermodalité.

SCHEMA D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE DE LA WALLONIE PICARDE

Région wallonne - IDETA - IEG



- Ravel ou assimilé
- Voirie régionale dotée d'aménagement cyclable
- Continuité hors réseau régional
- Liaison à réaliser
- Liaison transfrontalière
- Réseau à renforcer dans le cadre du développement touristique des parcs

SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE

3. Les propositions d'actions : cinq axes, 10 fiches actions et plus de 30 actions spécifiques

SCHEMA D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE DE LA WALLONIE PICARDE

Région wallonne - IDETA - IEG

Axe 1 : Favoriser le développement territorial et renforcer le maillage des infrastructures

Le principal objectif de ce Schéma d'Accessibilité de la Wallonie picarde est de créer les conditions pour favoriser le développement des territoires et d'optimiser les échanges, tant au sein même de la région que vers l'extérieur.

Pour renforcer son attractivité, il est nécessaire que la Wallonie picarde puisse s'appuyer sur un réseau de communication multimodale afin de renforcer le rôle charnière de la région, mais aussi de créer des potentiels de développement en connexion avec les régions voisines puisque les échelles de la mobilité sont de plus en plus étendues et variables.

En particulier, la Wallonie picarde doit être une plaque tournante entre le bassin parisien et la région bruxelloise. Cette volonté se traduit par une continuité de l'amélioration de ses liaisons tant vers la France que vers les autres régions de la Belgique.

Ce premier axe reprend essentiellement les problématiques d'infrastructures des différents modes de transport.

La voie fluviale : des opportunités à saisir pour profiter de ce mode de transport « écologique »

Le transport fluvial connaît un regain d'attractivité ces dernières années. Plusieurs grandes mutations (canal Seine-Nord-Europe, extension des zones d'accueil d'Anvers, Le Havre Port 2000) vont accroître ses potentialités de développement pour les déplacements au sein de l'Europe de l'Ouest. Il est donc fondamental que ce schéma d'accessibilité s'inscrive dans cette mouvance.

La principale action consiste à **accompagner le projet Seine – Nord Europe** en procédant aux mutations nécessaires de l'Escaut dans le Tournaisis.

Un chemin de fer avec des potentiels largement sous utilisés

Le chemin de fer représente une véritable opportunité pour aboutir à une politique de transport durable, tant au niveau régional qu'au niveau national et européen. De bonnes connexions ferroviaires deviennent des véritables images de marque des régions et des agglomérations.

Paradoxalement, l'utilisation de ce mode est très variable : globalement en hausse, particulièrement pour le transport de voyageurs, il est encore peu utilisé pour le fret.

Un des objectifs de ce Schéma est d'optimiser l'utilisation de ce mode de transport qui possède une bonne assise en Wallonie picarde, mais qui risque de créer une disparité au sein des territoires de la région si certaines actions ne sont pas entreprises.

La route : une homogénéisation indispensable du réseau

L'aspect routier de ce Schéma d'Accessibilité se décline en deux grands axes :

- **La création de barreaux manquants** afin de désenclaver certaines zones d'activités et de leur procurer un accès aisé vers le réseau autoroutier.
- Une homogénéisation du réseau routier afin d'assurer une desserte **performante, mais surtout sécurisée** pour l'ensemble des territoires de la Wallonie picarde.

Le **premier axe** s'inscrit dans cette volonté de maintenir une qualité de vie en Wallonie picarde en déviant les charrois lourds des zones urbanisées.

Le **deuxième axe** correspond à une **augmentation de la sécurité** et de l'homogénéité du réseau routier afin qu'il puisse assurer ses rôles de desserte de tous les territoires. Ceci passe nécessairement par une amélioration de la cohérence entre configuration de la voirie, ses fonctions et les milieux traversés.

SCHEMA D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE DE LA WALLONIE PICARDE

Région wallonne - IDETA - IEG

Fiche Projet n°1.1 : Développement de l'infrastructure fluviale

Constat

La Wallonie picarde possède un réseau fluvial de près de 100 km. Ce réseau est intégré dans le réseau ouest-européen, qui relie le bassin parisien au nord des Pays-Bas ou à la Mer Noire. Il est également en lien direct avec les ports d'Anvers et de Rotterdam. Néanmoins sa configuration est variable.

Actuellement, il est impossible de faire transiter par la Wallonie picarde des embarcations de plus de 1500 tonnes.

Or, de nouveaux horizons se profilent pour le transport fluvial avec notamment la création du canal Seine Nord Europe et la possibilité de s'ouvrir sur le bassin parisien et le port du Havre.

Dès lors, il est indispensable que la Wallonie picarde puisse intégrer les régions accessibles aux 3 000 tonnes afin que la voie d'eau soit un des piliers de l'attractivité de la filière logistique de la région. Mais pour arriver à cette attractivité, il est nécessaire d'adapter l'infrastructure pour les 3 000 tonnes, mais aussi de changer les mentalités, notamment de certains entrepreneurs pour qui la voie d'eau reste un mode de déplacement anecdotique.

Objectifs

- ❑ Faire rentrer la Wallonie picarde dans le cercle restreint des régions desservies par les réseaux fluviaux à grand gabarit (3000 T).
- ❑ Améliorer l'attractivité des ports de la Wallonie picarde
- ❑ Offrir un potentiel de développement économique pour la Wallonie picarde dans le cadre de zones logistiques (DPML, Tournai Ouest, Polaris,...) en relation avec les grands ports européens.

Actions et modalités de mise en œuvre

Les actions, en terme d'infrastructure sont essentiellement de deux ordres :

A. Transformer l'infrastructure fluviale (écluses, ponts,...) pour permettre le passage des bateaux de gros gabarit sur l'Escaut.

En Wallonie picarde, il sera nécessaire, pour bénéficier de Seine-Nord-Europe, de réaliser des aménagements conséquents :

- ❑ Passage de l'Escaut à 2 600 tonnes dans un premier temps puis à 3 000 tonnes et la mise au gabarit de 2000 tonnes de la dorsale wallonne. Cette modification nécessite de trouver une solution pour le Pont des Trous à Tournai.



Actuellement, il existe deux pistes de solutions, soit un élargissement de l'arche centrale, solution retenue par le Gouvernement wallon, soit un contournement, projet défendu par la Ville.

La solution de l'élargissement, avec un coût quatre fois moins important et une ampleur moindre des travaux, permettrait de commencer les travaux rapidement. Par contre, le projet de contournement apporterait des possibilités pour utiliser la voie à des fins locales : développement d'un port fluvial de tourisme, mise en valeur de « l'île » à des fins touristiques....



SCHEMA D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE DE LA WALLONIE PICARDE

Région wallonne - IDETA - IEG

- Modification du tirant d'eau de 2 écluses afin d'atteindre le gabarit de 3 000 tonnes.

Grâce à ces travaux, la liaison Bassin parisien – Anvers transitera par la Wallonie picarde. Mais si aucune solution n'est trouvée pour l'Escaut, le flux utilisera la Lys mitoyenne et fera complètement l'impasse sur le Tournaisis.

Le calendrier général de ces travaux (mise en service en 2015) rappelle l'urgence d'une prise de décision des gestionnaires wallons sur la solution adoptée pour le Pont des Trous et les moyens financiers nécessaires pour les travaux d'approfondissement des écluses.

B. Développer l'équipement portuaire (ligne container à Pecq et à Vaulx) pour pouvoir permettre aux acteurs économiques de la Wallonie picarde de profiter des potentiels de la voie d'eau.

Pour tirer profit de Seine-Nord-Europe et valoriser la fonction logistique de la Wallonie picarde, il est nécessaire de renforcer l'utilisation de la voie d'eau (Haut-Escaut).

La création de terminaux portuaires mixtes, avec une activité conteneurs importante (22.500/an) est de nature à consolider et développer l'activité logistique sur les ZAE existantes ou à mettre en œuvre.

Selon le PACO, la zone portuaire de Pecq accueillerait 7 500 conteneurs/an + 400 000 tonnes de vrac/an et celle de Vaulx 15 000 conteneurs/an.

Contribution au développement durable

Très positif.

La mise à niveau des sites et du réseau fluvial pour l'accès aux convois à grand gabarit permettra à la fois :

- De renforcer le potentiel d'accueil d'entreprises (zone logistique, agro-alimentaire,...), tout en minimisant le recours au mode routier
- De minimiser la congestion routière : par son inscription dans la liaison Seine-Escaut, le canal Seine-Nord Europe étend ses effets jusqu'en Belgique. L'accroissement de près de **25 % du trafic fluvial** avec la France consécutif à l'amélioration de l'offre sur l'axe Belgique – Nord-Pas-de-Calais – Grand Bassin parisien contribuera à réduire la **congestion routière en Belgique**, avec environ 250 millions de tonnes-kilomètres retirés annuellement de la route.

Conditions de réussite

- Implication forte des élus, de l'Administration et des acteurs concernés
- Politiques européenne et nationale favorisant le transport fluvial
- Présence d'opérateurs locaux et nationaux
- Mobilisation de financements

SCHEMA D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE DE LA WALLONIE PICARDE

Région wallonne - IDETA - IEG

Fiche Projet n°1.2 : Développement de l'infrastructure ferroviaire

Constat

La Wallonie picarde possède plusieurs faisceaux ferrés. Depuis plusieurs années, certains tronçons sont délaissés et peu entretenus.

Néanmoins, le mode ferré représente une véritable alternative de transport pour un grand nombre d'entreprises de Wallonie picarde, tant au niveau du trafic voyageurs que pour le fret.

Le mode ferré est actuellement quelque peu pénalisé par la mise en place de la politique européenne de libéralisation qui provoque une mutation importante et une certaine réserve des utilisateurs potentiels pour le fret.

Pourtant, suite aux contraintes environnementales et à une mise en place d'une organisation plus structurée, le mode ferré devrait retrouver une attractivité pour absorber la croissance des flux de marchandises.

Objectifs

- ☐ Maintenir des potentiels d'utilisation du mode ferré sur quelques pôles d'activités de la Wallonie picarde.
- ☐ Maintenir un niveau d'entretien sur l'ensemble du réseau afin de faciliter son utilisation.
- ☐ Rendre le réseau le plus performant possible.
- ☐ "Accrocher" la région aux grands pôles économiques européens et aux principaux ports (Anvers, Rotterdam, Le Havre).
- ☐ Donner aux investissements lourds dans le secteur de la logistique les moyens d'un développement pérenne.

Actions et modalités de mise en œuvre

Les actions, en terme d'infrastructure sont essentiellement de deux ordres :

A. Ne pas compromettre les potentiels de raccordement ferroviaire aux zones d'activités économiques les plus importantes de Wallonie picarde.

B. Étudier dès à présent (SNCB, MET, DGATLP) l'opportunité de créer un point d'arrêt pour la ZAE Tournai Ouest III

Contribution au développement durable

Très positive dans l'ensemble. Les actions prévues pour développer le recours aux transports ferroviaires pour le fret et les personnes visent à renforcer l'attractivité économique régionale, à améliorer les services rendus à la population et aux usagers dans leurs déplacements, tout en limitant les transports motorisés individuels et donc leurs émissions de gaz à effet de serre.

Conditions de réussite

- ➔ Bonne coordination entre les différentes échelles de décision
- ➔ Définition d'une stratégie d'aménagement pérenne
- ➔ Partenariats avec les régions ou pays voisins
- ➔ Prise de conscience que la revitalisation du fret ferroviaire passe par une amélioration du réseau capillaire
- ➔ Partage d'information sur l'état du réseau ferré

SCHEMA D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE DE LA WALLONIE PICARDE

Région wallonne - IDETA - IEG

Fiche Projet n°1.3 : Développement des barreaux manquants et sécurisation du réseau routier

Constat

La Wallonie picarde dispose d'un réseau autoroutier et routier de bon niveau. Néanmoins, le diagnostic a mis en évidence un manque de lien structurant entre certaines pôles de développement régional et le réseau autoroutier.

Le réseau présente encore une certaine hétérogénéité préjudiciable, tant aux fonctions résidentielles qu'aux fonctions économiques.

Objectifs

L'objectif est de disposer sur l'ensemble de la Wallonie picarde d'un réseau routier à haut niveau de service, complètement maillé, qui minimise les contraintes pour les zones urbanisées existantes.

Actions et modalités de mise en œuvre

A. Poursuivre la réalisation du réseau routier de désenclavement et viser à son achèvement fin 2020 :

- Achèvement de la Route de la Laine (N518)
- Contournement de Lessines
- Concrétisation de la route industrielle de Comines
- Création du raccordement de Tournai Ouest III à l'E42
- Désenclavement du Parc Paradisio
- Contournement Nord d'Enghien

B. Faciliter l'accessibilité aux régions voisines

- Amélioration des liaisons vers le Valenciennois.
- Elimination du goulet d'étranglement de l'A8 au niveau de Halle, particulièrement pour le sens Bruxelles – Wallonie picarde (l'autre sens est de plus en plus conditionné par la congestion du ring bruxellois).

C. Implanter un jalonnement cohérent des zones d'activités économique de la Wallonie picarde

D. Sécuriser et homogénéiser l'ensemble du réseau routier

- Adopter des profils et des aménagements de voirie en cohérence avec la fonction de la voirie.
- Sécuriser spécifiquement les accès des zones d'activités

E. Développer l'offre de co-voiturage aux abords des échangeurs autoroutiers

Contribution au développement durable

Les travaux d'achèvement et d'amélioration du réseau routier ne généreront pas nécessairement un développement des trafics globaux. Par contre, ils modifieront la répartition de certains trafics en Wallonie picarde.

Ils auront des effets bénéfiques en termes de désenclavement économique de certains territoires et de développement local. La sécurisation des itinéraires et

SCHEMA D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE DE LA WALLONIE PICARDE

Région wallonne - IDETA - IEG

l'optimisation des déplacements sont positives particulièrement pour l'amélioration du cadre de vie.

De plus, dans la plupart des cas, la mise en service des barreaux manquants diminuera la distance d'accès au réseau structurant et minimisera les contraintes locales sur les conditions d'écoulement de trafic (traversée de zones urbanisées, augmentation de carrefour, usure de revêtement non prévus pour un charroi lourd,...). Dès lors, elle contribuera à une diminution de consommation et un gain de sécurité pour l'ensemble de la collectivité.

Conditions de réussite

- Mobilisation et coordination des gestionnaires de réseau en concertation avec les acteurs du transport.
- Maintien sur le long terme d'une stratégie cohérente d'aménagement des réseaux
- Optimisation des budgets disponibles pour mettre en place des continuités

SCHEMA D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE DE LA WALLONIE PICARDE

Région wallonne - IDETA - IEG

Axe 2 : Améliorer la complémentarité entre l'ensemble des modes de transport afin de répondre aux enjeux de mobilité et d'équité sociale

Un des principaux leviers pour le développement d'une mobilité durable est de permettre un rééquilibrage des modes alternatifs à la voiture individuelle, principalement par les transports publics.

Pour rendre celui-ci plus efficace et répondre aux chaînes de déplacements de plus en plus complexes, il est nécessaire de mettre en place, sur l'ensemble de la Wallonie picarde, et vers les régions voisines, une offre cohérente par rapport aux pôles émergents, mais aussi une offre adaptée aux contraintes économiques et sociales de la région. Adaptation de l'offre, intermodalité, complémentarité, lisibilité, accessibilité devront être les lignes de force de l'organisation générale des transports publics dans la Wallonie picarde.

Amélioration de la complémentarité des Autorités Organisatrices

Tous ces éléments passent par une condition préalable, absolument nécessaire mais sans doute pas suffisante : **mise en cohérence** des offres des différentes Autorités Organisatrices.

Dès lors, une des premières missions de ce Schéma est d'insister sur la nécessité d'une **complémentarité** entre les différents acteurs. Celle-ci, pour être efficace, devra se développer **étape par étape**, en intégrant l'ensemble des partenaires. Elle pourrait prendre la forme d'une structure d'échanges qui se réunirait régulièrement.

La **première étape** de ce vaste chantier sera la création d'une centrale de mobilité. Celle-ci aura pour objectif indispensable de créer une plate-forme d'information sur l'ensemble des réseaux qui irriguent la Wallonie picarde mais qui donne également accès aux régions voisines. Elle sera un véritable service

d'aide à la mobilité pour tous les usagers car elle éclairera sur les possibilités d'itinéraire, les modes disponibles, les complémentarités des réseaux,...

La **deuxième étape** consiste à homogénéiser les tarifications. Il existe déjà des solutions entre certains gestionnaires (SNCB – TEC), mais certains points noirs subsistent, notamment pour les déplacements trans-régionaux. L'objectif n'est pas de définir une tarification unique sur la région, mais bien de mettre en évidence des segments qui permettraient de développer une attractivité pour les TC. Cette homogénéité pourrait ensuite s'étendre à l'Eurométropole, en développant particulièrement les trajets transfrontaliers.

Enfin, lorsque les deux premières étapes seront bien en place, il sera possible de réfléchir à une billettique commune, pas nécessairement unique. Un des rôles de cette billettique commune est de pouvoir appréhender finement la demande en transport de l'usager. Grâce à cette connaissance, il est beaucoup plus aisé de proposer des améliorations significatives et rapides aux usagers. La billettique est un outil indispensable pour établir un suivi des habitudes de déplacement en Wallonie picarde et répondre aux nouvelles demandes.

Renforcer et diversifier l'offre de transport public

Si la complémentarité des partenaires est indispensable, elle sera d'autant plus efficace si parallèlement l'offre et l'infrastructure s'adaptent à la complexité croissante des déplacements.

La Wallonie picarde est un territoire charnière qui s'appuie, notamment, sur le développement des agglomérations voisines à vocation européenne (Bruxelles, Lille, Valenciennes, les conurbations Gand – Courtrai et Mons-Charleroi). Il est donc indispensable de développer une offre vers ces pôles structurants pour répondre à la spécificité du territoire.

Au sein de la Wallonie picarde, la demande en déplacement est de plus en plus variée, soit en terme de géographie, soit en terme de motif, soit en terme de période d'utilisation. Dès lors, il est indispensable pour rester attractif de diversifier l'offre en fonction de la demande potentielle. Cette diversification pourra être envisagée via des bus locaux ou du transport à la demande avec

SCHEMA D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE DE LA WALLONIE PICARDE

Région wallonne - IDETA - IEG

rabattement vers les lieux d'intermodalité, les lignes TEC structurantes ou directement sur les pôles de la Wallonie picarde.

Ces deux actions rentrent dans un objectif plus global de favoriser chaque mode sur son échelle de pertinence, en organisant les rabattements nécessaires, comme par exemple :

- ❑ Optimiser l'offre ferrée en organisant les connexions finales indispensables : stationnement à proximité des gares, organisation des navettes vers les pôles d'activités, rabattement vers les gares,...
- ❑ Diffuser l'effet TGV qui se localise aux portes de la Wallonie picarde au profit de l'attractivité des pôles tant touristiques qu'économiques,....

Développer les lieux d'intermodalité

Enfin, devant la complexité des réseaux, il est essentiel d'implanter des lieux stratégiques servant de véritables portes d'entrée. Ces lieux, appelés pôles d'échanges, devront être l'interface entre les différents réseaux de transport public, mais aussi des lieux de vie en cohérence avec leur environnement. Ces pôles d'échanges seront les premiers éléments de l'intermodalité en Wallonie picarde, et par conséquent devront être simultanément lieux d'information, lieux de services, lieux d'échanges, lieux de commerces,....

Fiche Projet n°2.1 : Renforcer les coordinations entre acteurs du transport public

Constat

Les compétences en matière de transport public de voyageurs sont réparties, en Wallonie picarde, entre la SNCB (compétence fédérale) et la SRWT (compétence régionale). Parallèlement, pour toutes les liaisons transrégionales, de nouveaux acteurs apparaissent (De Lijn pour la Flandre, LMCU, le CG59 et la Région NPC pour la France). Enfin, depuis quelques temps, devant l'apparition de nouveaux besoins, certains organismes ou associations sont devenues également des acteurs du transport public.

Cette multiplication d'acteurs rend le paysage des transports public en Wallonie picarde de plus en plus complexe.

Dès lors, les financements sont multiples et le fonctionnement et l'investissement parfois concurrents alors qu'ils tendent vers les mêmes objectifs.

Le volume des déplacements croît de manière constante et parallèlement, les usagers complexifient leurs déplacements et traversent quotidiennement les limites administratives des différents périmètres des Autorités Organisatrices en utilisant plusieurs modes de transport sous la responsabilité de plusieurs transporteurs.

Par conséquent, afin de rendre les chaînes de transport plus efficaces et répondre aux enjeux d'organisation de plus en plus complexes, il est nécessaire de développer les complémentarités, tant au niveau de l'offre de desserte que des aspects tarifaires, de la communication, de la billettique, de l'information,...

Objectifs

- Rendre attractifs, faciliter et développer l'usage des transports collectifs.

- Mettre l'utilisateur au cœur des problématiques des transports.
- Définir en commun des politiques partagées.

Actions et modalités de mise en œuvre

L'amélioration de la coordination mais aussi de l'échange de l'information repose, dans le cadre de ce Schéma d'Accessibilité sur deux actions :

A. Création d'une plate-forme de concertation pour les acteurs des transports publics en Wallonie picarde

- Améliorer la complémentarité des offres via le rabattement (principalement vers les gares), les correspondances (minimiser les temps d'attente) mais aussi le stationnement des voitures particulières
 - Bien définir les lieux d'interconnexion des différents systèmes de transports entre l'urbain et le péri-urbain.
 - Développer une cohérence entre les offres de transports publics et la politique de stationnement (tarification intégrée, stationnement privilégié pour les abonnés des TC, stationnement vélos,...) et d'une manière générale sur l'urbanisation.
- Faciliter l'accès aux différents réseaux de transports par des politiques tarifaires et de billettiques intermodales :
 - Développer une tarification multimodale adaptée à tous les usages : activités professionnelles, scolarité, tourisme,...
 - Développer des services « clients » interactifs à tous les réseaux pour la relation clientèle, le contrôle, la distribution des titres de transport, la divulgation de l'information,...

SCHEMA D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE DE LA WALLONIE PICARDE

Région wallonne - IDETA - IEG

- ☐ Tendre au développement d'un titre de circulation commun à tous les acteurs du transport en Wallonie picarde (voire avec les AOT limitrophes).
- ☐ Promouvoir une image forte, ciblée, valorisée et identifiée du réseau des transports publics de Wallonie picarde:
 - ☐ Utiliser des vecteurs communs de sensibilisation.
 - ☐ Mettre en valeur les lieux d'interconnexion.
- ☐ Développer une plate-forme d'accueil régionale commune pour le transport à la demande.
- ☐ Mettre en place une véritable politique d'information multimodale.

Cette **plate-forme commune** doit permettre d'affiner les incertitudes techniques, de préparer les dossiers communs, de définir les clés de répartition et de mettre en valeur le bénéfice de la complémentarité, tant auprès des élus que des usagers.

B. Mise en service d'une centrale de mobilité à l'échelle de la Wallonie picarde

Les fonctionnalités de la centrale de mobilité :

- ☐ **mettre à disposition une information multimodale :**
 - ☐ d'adresse à adresse pour la recherche d'itinéraires intégrant l'ensemble des modes de déplacement et les principaux points d'intérêt ;
 - ☐ sur les horaires ;
 - ☐ sur le coût global du déplacement ;
 - ☐ sur l'état du trafic (perturbations, travaux, déviations..) ;
- ☐ **délivrer une information personnalisée :**

- ☐ **fournir des services complémentaires :**
 - ☐ transport à la demande du territoire ;
 - ☐ l'information sur les services PMR ;
 - ☐ la gestion éventuelle de services de covoiturage ;
 - ☐ la vente de titres de transport ;
 - ☐ ...
- ☐ **être disponible 24 heures sur 24 :**
- ☐ **Pouvoir être étendu à l'échelle de l'Euroémtpopole, en complémentarité des outils déjà existants dans les régions voisines.**

Contribution au développement durable

Très positive en raison de la recherche de l'optimisation des déplacements des biens et des personnes (aux plans économique et social) et à moindre impact environnemental

Conditions de réussite

- ➔ Volonté de l'ensemble des acteurs à partager leur « science »
- ➔ Nécessité d'un pilotage identifié
- ➔ Souplesse de contribution au sein de l'instance de concertation
- ➔ Transparence des participants
- ➔ Elargir la « plate-forme » aux acteurs sociaux et aux représentants des usagers

SCHEMA D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE DE LA WALLONIE PICARDE

Région wallonne - IDETA - IEG

Fiche Projet n°2.2 : Développer les liaisons de transport public vers les régions voisines

Constat

La Wallonie picarde est principalement desservie par le réseau du TEC Hainaut ; 33 lignes de bus parcourent le territoire et desservent le cœur des villes les plus importantes.

Elles assurent globalement un bon maillage de ce territoire.

Néanmoins, le diagnostic a mis en valeur certaines faiblesses du réseau de transport, comme le manque de fréquence de passage sur certaines lignes, une complémentarité insuffisante avec le réseau ferré et des améliorations à apporter à celui-ci en termes de rapidité et de liaisons offertes, un nombre limité de liaisons interrégionales et transfrontalières.

Ces faiblesses réduisent l'attractivité et la fréquentation du réseau et pénalisent l'accessibilité globale du territoire de la Wallonie picarde.

Objectifs

➔ Mettre en place un réseau de transport public performant transfrontalier et transrégional favorisant les échanges entre de la Wallonie picarde et ses voisins, et plus spécifiquement au sein de l'Eurométropole.

Actions et modalités de mise en œuvre

A. Améliorer les liaisons de transport public à l'échelle de l'Eurométropole :

Au niveau des liaisons ferrées :

- ☐ Améliorer le niveau de service des axes Bruxelles – Ath – Tournai – Mouscron et Mouscron – Courtrai (temps de parcours réduits, qualité des correspondances à Mouscron entre les liaisons Mouscron- Courtrai et Mouscron- Tournai) ;
- ☐ Etudier la faisabilité de liaisons directes entre Tournai et Courtrai
- ☐ Renforcer l'attractivité de la liaison entre Tournai et Lille (rapidité, confort du matériel roulant) ;
- ☐ Mettre en valeur les possibilités de liaisons vers et au départ des deux gares lilloises et de l'aéroport de Lille-Lesquin (correspondance navette à la gare de Lille) ;
- ☐ Etendre le projet Leiedal – SNCB à un projet tri-pôle complet Lille – Courtrai – Tournai :
 - Prolongation systématique des IC Bruxelles – Tournai – Mouscron vers Kortrijk : ceci améliore notamment les liaisons Comines – Tournai en supprimant une correspondance pénalisante. On y gagne aussi des correspondances vers Brugge – Oostende et Gent – Antwerpen.
 - Prolongation systématique des IC Oostende – Kortrijk vers Tourcoing, Roubaix et Lille (avec rebroussement à Kortrijk). Ceci donne une seconde liaison Kortrijk – Mouscron – Lille.
 - En sus de la liaison dorsale Liège – Namur – Mons – Tournai – Lille, qui devrait à l'avenir fonctionner selon un mode strictement cadencé sans plus aucun arrêt intermédiaire entre Lille et Tournai, affecter quelques nouvelles automotrices SNCB Désiro ML bicourant à un service IR Tournai – Lille ou

SCHEMA D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE DE LA WALLONIE PICARDE

Région wallonne - IDETA - IEG

Mons – Tournai – Lille qui serait en correspondance avec l'IC Bruxelles – Tournai et desservirait aussi un certain nombre d'arrêts intermédiaires.

Au niveau des liaisons routières

- ☐ Améliorer le maillage de proximité vers les pôles de correspondance métro/ tramway du réseau illois :
 - Sur le type de la liaison existante MWR (Mouscron- Watrelos-Roubaix), développer des liaisons par autobus assurant les déplacements de proximité et permettant de rejoindre les réseaux tram et métro de l'agglomération illoise :
 - Entre Mouscron et Tourcoing centre (correspondances métro/ tram)
 - Entre Comines Belgique, Comines France et Lille Centre
 - Entre Tournai, Baisieux et Villeneuve d'Ascq 4 Cantons (pôle universitaire)
- ☐ Développer de nouvelles liaisons rapides vers les pôles d'emplois en Flandre et optimiser les correspondances entre les lignes TEC et De Lijn qui permettent déjà aujourd'hui d'assurer des liaisons transrégionales
- ☐ Etudier la possibilité de désenclaver Comines en améliorant fortement les liaisons avec le Hainaut et avec Lille.

B. Améliorer les liaisons transrégionales vers la Région bruxelloise

Les principes d'amélioration des liaisons existantes :

- ☐ Les liaisons ferrées :

Optimiser la performance de la liaison centrale sur le territoire, entre Bruxelles, Ath, Tournai, Mouscron :

 - ➔ Améliorer les temps de parcours sur cet axe majeur
 - ➔ Renforcer la densité de services, avec un accent sur Silly Ath et Lessines

- ➔ Etoffer la desserte en général avec des trains P supplémentaires à destination de Bruxelles sur les lignes 78, 94 et 90

De nouvelles liaisons en projet :



- ☐ Les liaisons ferrées :

Envisager d'étoffer l'exploitation ferroviaire et en particulier le RER :

- prolonger le RER R1 de Geraardsbergen à Lessines (1)
- A long terme, envisager une remise en service partielle de la L87 Bassilly – Lessines avec une variante de la desserte R4 (2)
- Valoriser l'accès à l'aéroport de Zaventem / Bruxelles-National en prolongeant les trains de Schaerbeek à l'aéroport voire au-delà (Antwerpen, Leuven, etc.) (3)

- ☐ Les liaisons par autobus :

SCHEMA D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE DE LA WALLONIE PICARDE

Région wallonne - IDETA - IEG

- Envisager une liaison bus Enghien – N 285 chaussée romaine – N8 Bruxelles desservant quelques zones d'activité en Flandre et aboutissant à Bruxelles via l'ouest (4).

C. Améliorer les liaisons vers la Flandre

- Les liaisons ferrées :

Optimiser la performance de la liaison centrale sur le territoire, entre Bruxelles, Ath, Tournai, Mouscron et Mouscron- Courtrai :

- Améliorer les temps de parcours sur cet axe majeur
- Garantir de bons temps de correspondance à Mouscron entre les liaisons Mouscron- Courtrai et Mouscron- Tournai- Ath- Bruxelles
- Etudier la faisabilité de liaisons directes entre Tournai et Courtrai (le projet Leiedal – SNCB)

- Les liaisons par autobus :

- Soigner les correspondances entre les lignes TEC et De Lijn qui permettent déjà aujourd'hui d'assurer des liaisons transrégionales
- Mieux adapter leurs amplitudes, niveaux de fréquence et capacités aux flux observés et attendus
- Etudier la faisabilité de nouvelles lignes directes vers les principaux pôles d'emplois en Flandre
- Créer également de nouvelles liaisons rapides au départ des principales gares d'entrée du territoire vers les pôles d'emplois de la Wallonie picarde

Les transports en commun wallons Tec et flamands De Lijn ont d'ores et déjà décidé de renforcer en septembre 2008 leurs liaisons interrégionales via 3 nouvelles liaisons :

- Herseaux- Mouscron- Courtrai (TEC)
- Biaton- Renaix- Audenarde et Ath (TEC)
- Lessines- Flobecq- Renaix- Audenarde (TEC)
- Tournai- Courtrai (De Lijn)

D. Améliorer les liaisons transrégionales vers la France

En complément du pont A :

- Etudier la création de nouvelles dessertes TC vers le pôle valenciennois :
 - Étudier la possibilité de créer et prolonger des services semi-directs de l'actuelle ligne 14 du réseau « Transvilles » jusqu'au centre de Péruwelz ;
- Etudier l'opportunité de liaisons bus entre Tournai et Orchies, Tournai et St Amand.

E. Améliorer les liaisons vers la Région montoise

Partie centrale (Frasnes – Leuze – Péruwelz – Biaton – Beloeil.

- amélioration de la liaison routière Beloeil – Sirault – Baudour – Mons par les N526 et N50
- renforcement du rabattement Beloeil – Ath via Chièvres ou via Huissignies puis correspondance train à Ath
- trajet bus Beloeil – Biaton
- Renforcement de l'offre Renaix – Frasnes – Leuze – Péruwelz – Biaton avec correspondance train à Renaix, Leuze, Péruwelz et à Biaton
- Evolution de Beloeil en mini-pôle de correspondance pour les liaisons 1 à 3 ci-dessus.

SCHEMA D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE DE LA WALLONIE PICARDE

Région wallonne - IDETA - IEG

Partie est :

La liaison ferroviaire vers Mons et Charleroi au départ de Silly et Enghien passe par une correspondance à Ath ou Halle, voire Bruxelles-Midi, avec un temps de parcours et une pénibilité de correspondance importante.

- ☐ renforcement des services bus Enghien – Soignies et Enghien – Braine-le-Comte¹
- ☐ création d'une ligne bus Lessines – Ghislenghien – Silly – Soignies / Braine-le-Comte²; cette ligne pourrait s'inscrire dans le cadre d'un prolongement de la ligne Renaix – Lessines, et constituer une dorsale ouest-est sous la forme du « bus des carrières » reliant divers pôles carriers.

Conditions de réussite

- ☐ Renforcement des coordinations entre les acteurs du transport public sur le territoire de la Wallonie picarde
- ☐ Poursuite et approfondissement des collaborations engagées entre les Régions
- ☐ Développement d'actions volontaristes dans le cadre de l'Eurométropole Lille – Courtrai – Tournai

¹ La gare de Braine-le-Comte donne aussi accès à des trains directs vers Manage - Luttre - Charleroi et La Louvière - Binche.

² Outre les meilleurs services ferroviaires exposés ci-dessus, on doit remarquer que la réalisation de la N57b contournement Nord de Soignies assurera la desserte de la ZAE Soignies - Braine-le-Comte et donnera un accès beaucoup plus rapide au centre de Braine-le-Comte.

Fiche Projet n°2.3 : Développer l'intermodalité en Wallonie picarde

Constat

Dans la mesure où il n'est pas toujours possible de satisfaire toutes les demandes de déplacement par des parcours sans ruptures de charge, celles-ci doivent être organisées dans les meilleures conditions, aussi bien sur le plan de l'information des voyageurs, des horaires, de la tarification et de l'organisation des lieux physiques d'échange et de leur accessibilité.

Ainsi, des trajets qui aujourd'hui ne sont pas possibles en transports en commun doivent pouvoir le devenir demain par l'intermédiaire d'une correspondance mise en valeur.

Objectifs

L'objectif est d'assurer sur le territoire de la Wallonie picarde un maillage intermodal, avec des points de correspondance accueillants facilitant les transferts d'un mode à l'autre, et offrant un confort accru aux maillons de la chaîne écomobile marche – vélo – TC.

Actions et modalités de mise en œuvre

L'intermodalité du transport des passagers est un principe visant à offrir au passager un trajet sans rupture utilisant différents modes de transport.

L'intermodalité « voyageur » dépend de trois composantes distinctes :

- L'infrastructure, les réseaux et les possibilités de correspondance ;
- L'information sur l'ensemble des composantes du trajet ;
- La tarification et la billettique.

A. Développer les lieux d'intermodalité

Cette action consiste à multiplier et améliorer le fonctionnement des lieux d'intermodalité en Wallonie picarde à l'instar de ce qui se fait sur certaines gares (Ath, Mouscron, Tournai,...). Ces « portes d'entrée » du réseau doivent bénéficier d'une amélioration de leur fonctionnement (site propre, sécurisation des traversées, information précise,...) mais aussi d'un embellissement de l'espace public afin de mettre en valeur ces points stratégiques du réseau de transport public.

La mise en place de cette action nécessite :

- La multiplication des lieux d'intermodalité
- La hiérarchisation des lieux en fonction des possibilités de connexion sur les réseaux, comme définis dans le Schéma Directeur TC (voir chapitre 2.2):

1. Les gares « régionales », portes majeures du territoire, desservant un centre ville et des générateurs importants et lieux de correspondance nombreux avec le réseau TC : Tournai, Mouscron, Ath, Enghien, Comines.
2. Les gares locales, avec accès possible en VP et quelques correspondances TC offertes : Herseaux, Lessines, Leuze, Péruwelz, Silly, ...
3. Les haltes SNCB avec attraction - diffusion très locale (Brugellette, Cambron-Casteau Froyennes, Houraing, Maffles,...). Le type d'intermodalité est essentiellement du train-modes doux. Dès lors, il est nécessaire de développer des continuités piétonnes entre le point d'arrêt et les pôles qu'il dessert, comme par exemple entre la halte de Cambron et le Parc Paradisio, entre la halte de Froyennes et St-Luc, entre Houraing et la ZAE de Lessines Ouest,...

SCHEMA D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE DE LA WALLONIE PICARDE

Région wallonne - IDETA - IEG

4. Les pôles d'échange routiers : lieux qui permettent un accès à un réseau structurant de transport autre que le train, comme le métro (4 Cantons,...), le tramway (Eurotéléport, Croix d'Anzin,...) ou le réseau bus. Ils se localisent aux abords de concentration de population résidente ou de zones d'emploi.

Ce type de pôle est quasi inexistant en Wallonie picarde. Dès lors ce schéma propose d'implanter un pôle d'échange de ce type dans les lieux suivants :

- Au sein des zones d'activités qui concentrent plus de 1 000 emplois afin de renforcer le rôle des TC.
- A proximité de pôles scolaires ou urbains éloignés de gares SNCB : Plaine des Manœuvres à Tournai, Grand'Place à Mouscron (proposition reprise dans le PCM)

- L'optimisation des correspondances
- La détermination d'une charte d'aménagement en fonction du niveau retenu

B. Développer une tarification et une billettique intermodales

Il existe une intégration tarifaire et billettique entre la SNCB et les différents opérateurs régionaux de bus (TEC, De Lijn, STIB). De plus, on peut signaler, des possibilités de tarification unique incorporant l'abonnement train et le stationnement (seulement si le parking appartient à la SNCB).

Mais il n'existe aucune réflexion sur une véritable « carte transport » qui permettrait d'avoir accès à l'ensemble de l'offre transport présente en Wallonie picarde. Dès lors, il sera nécessaire de :

- Engager à l'échelle régionale et transfrontalière une réflexion visant à la mise en place d'une tarification multimodale attractive

Les grandes étapes de la réflexion :

- Déterminer le territoire d'application le plus pertinent, notamment en fonction des flux migratoires tous modes existants ;
- Renforcer la coordination entre toutes les Autorités de transport concernées du périmètre ;
- Analyser les offres de transport actuelles et les améliorations à apporter ;
- Elaborer une gamme tarifaire intermodale intégrant tous les modes de transport et l'accès aux services associés (parkings, modes doux...), mais qui reste simple d'utilisation et lisible.

C. Améliorer l'accessibilité en transport public des ZAE

- Affiner la connaissance des besoins de déplacement des salariés des principales zones d'activité du territoire
- Mettre en place une offre de desserte performante :

- Des itinéraires irriguant le cœur des zones : centralité de l'itinéraire dans la zone, positionnement adéquat des arrêts de desserte
- Des liaisons efficaces vers la gare la plus proche : relier le cœur de la zone à la gare SNCB et au centre de la ville la plus proche ; favoriser ainsi les correspondances bus/ train et bus/ bus
- Des horaires des lignes de bus correspondant aux besoins des employés : fréquences de passage attractives, services tôt le matin, tard le soir, adaptés au travail posté

SCHEMA D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE DE LA WALLONIE PICARDE

Région wallonne - IDETA - IEG

Quelques actions concrètes à engager :

Zone d'activités d'Ath Ghislenghien (2 400 employés) :

Située à 9 kilomètres du centre d'Ath ainsi que de celui de Lessines, cette zone n'est pas desservie par une gare SNCB et seul un arrêt TC est situé au sud de la zone ;

Ligne 94B vers Ath :

- ⇒ Revoir l'itinéraire de la ligne TEC 94B et le nombre/ positionnement des arrêts afin de mieux irriguer le zoning
- ⇒ Augmenter le nombre de services ciblés par rapport aux besoins des salariés
- ⇒ Mettre en place davantage de services semi-directs vers la gare d'Ath (15 mn de temps de parcours au lieu de 25 mn)

Ligne 87B vers Lessines

- ⇒ Actuellement 1 seul service matin et soir entre la gare de Lessines et le zoning (12 mn de temps de parcours) : revoir la consistance de l'offre
- ⇒ Revoir l'itinéraire de desserte dans la zone

Zone d'activités de Comines/ Bas Warneton (1 300 employés) :

Située sur une commune frontalière, une partie de la zone se trouve à moins d'1 kilomètre de la gare de Comines ;

- ⇒ Prolonger au cœur de la zone des services de la ligne 3 qui relie Mouscron à Comines centre et gare et/ ou de la ligne 6 Comines-Houplines
- ⇒ En fonction des besoins de déplacement des employés de la zone (après enquête), étudier la possibilité de prolongements ciblés de lignes de TC françaises qui font leur terminus dans le centre de Comines et relient ensuite le cœur de l'agglomération lilloise : lignes 18 et Liane 1 (Transpole)

- ⇒ Aménager les cheminements modes doux, piétons et vélos, entre la gare et la zone

D. Mise en place de Plans de Déplacements d'entreprise pour les zones d'activité économique de plus de 1 000 emplois

Afin d'offrir une alternative crédible à l'usage de la voiture particulière et favoriser ainsi l'attractivité des zones d'activité de la Wallonie picarde, il est nécessaire de généraliser l'élaboration de PDE pour les zones d'activité les plus importantes.

Un Plan de Déplacements d'Entreprise regroupe un ensemble de mesures qui visent principalement à rationaliser les déplacements quotidiens des usagers du site d'emploi ou d'activités ; ces mesures vont dans le sens d'une réduction de l'usage individuel de la voiture au profit de modes de déplacements et usages plus respectueux de l'environnement et accessibles au plus grand nombre : transports collectifs, vélo, marche, covoiturage, etc.

Toutes ces améliorations pourront également s'accompagner de **mesures liées à l'organisation du travail** (aménagements horaires, travail à distance, etc.) et, éventuellement, de **mesures dissuasives** à l'utilisation de la voiture (réduction ou suppression des places de stationnement).

E. Lancer un projet pilote de transport à la demande pour optimiser la desserte des zones les moins denses de la Wallonie picarde

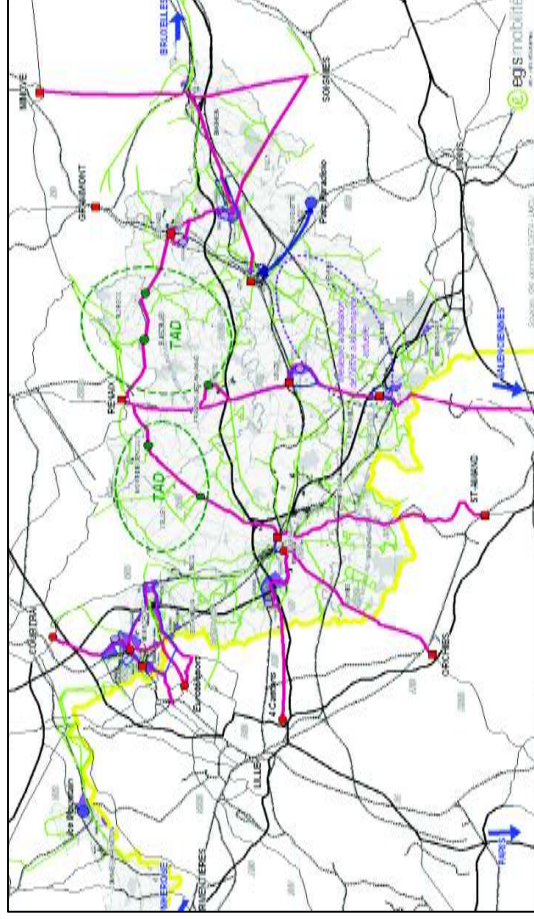
- Mettre en place à titre expérimental un service de desserte à la demande sur les zones les moins denses du territoire :
 - Identifier les secteurs sur lesquels la mise en place d'une telle offre serait la plus pertinente :
 - Zones à faible densité, à dominante rurale, situées entre 5 et 10 kilomètres du centre ville le plus proche

SCHEMA D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE DE LA WALLONIE PICARDE

Région wallonne - IDETA - IEG

- Secteurs sur lesquels la fréquentation des lignes TEC est particulièrement modeste, spécialement en dehors des heures de pointe et des flux scolaires

La carte ci-après illustre des secteurs qui pourraient se révéler adaptés à la mise en place expérimentale, à certaines heures, d'une offre différenciée : il s'agirait du « Pays des Collines », situé de part et d'autre des axes Tournai- Renaix et Renaix- Lessines.



- Déterminer le vecteur de réservation (téléphone, Internet,...)
- Préciser les usagers ciblés du service : étudiants, navetteurs, personnes âgées, personnes à mobilité réduite,...

De nombreuses expériences réalisées dans d'autres régions et pays montrent que de tels systèmes de transport sont particulièrement

appréciés pour la souplesse qu'ils offrent dans l'itinéraire et l'horaire, la convivialité dans la réservation, le confort de prise en charge et de transport.

Le service ne circulant que lorsqu'une demande est exprimée, il est en outre souvent bien plus économique que le maintien de lignes régulières toute la journée ; il l'est d'autant plus quand il permet la réutilisation partielle ou totale de véhicules et conducteurs circulant déjà à d'autres heures.

Contribution au développement durable

Les mesures préconisées s'inscrivent parfaitement dans une logique de développement durable :

- Elles illustrent la possibilité de mettre en place des solutions alternatives au tout voiture, visant à maîtriser la demande de mobilité contrainte induite par les déplacements quotidiens domicile- travail.
- Elles encouragent les différents acteurs du transport public, Collectivités et transporteurs, à adapter l'offre de transports à la diversité des usages, en proposant une offre de mobilité diversifiée, tout en privilégiant les modes peu polluants.
- Elles sensibilisent les entreprises à ces enjeux en leur démontrant les avantages sociaux et financiers de leur mise en œuvre.

Conditions de réussite

- Développer en parallèle les services des différentes AO venant alimenter les points d'intermodalité.
- Améliorer les conditions d'accès du point d'interconnexion pour l'ensemble des services en présence (ex : si création d'un site propre à l'approche d'une gare, il doit également être accessible à tous les véhicules de transport public).

SCHEMA D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE DE LA WALLONIE PICARDE

Région wallonne - IDETA - IEG

Axe 3 : Répondre aux enjeux de développement durable, tout en maintenant des opportunités de développement économique pour la Wallonie picarde

Un des atouts principaux que développe la Wallonie picarde est de mixer une localisation géographique qui la place au cœur d'un marché de plusieurs millions d'habitants, tout en gardant une très bonne qualité environnementale.

Dès lors, le territoire picard wallon est très recherché, particulièrement pour implanter de nouvelles entreprises. Pour répondre aux besoins, les deux Intercommunales (IDETA et IEG) ont développé une politique de développement des zones d'activités économiques qui regroupent actuellement près de 20 000 emplois (18% des emplois totaux). A l'horizon de 2015, les ZAE devraient absorber près de 25% des emplois de la Wallonie picarde.

Dès lors, le renforcement des infrastructures à vocation économique de la Wallonie picarde est devenu une des priorités retenues par le « Projet de région Wallonie picarde ». Ce projet est porté par le Conseil de Développement de Wallonie picarde et, à ce titre, par l'ensemble des acteurs du développement territorial. Cette priorité s'inscrit également dans la mise en œuvre des stratégies de la Région wallonne (SDER, CAWA, Actions prioritaires pour l'Avenir wallon).

Devant la carence progressive de disponibilité foncière, et après plusieurs années de procédure, le Gouvernement wallon a adopté un plan prioritaire le 22 avril 2004, recouvrant plusieurs projets d'extension ou de création de ZAE en Wallonie picarde, offrant une disponibilité supplémentaire, à moyen terme (2011-2013).

Néanmoins, ces différents projets d'extension ne combleront pas complètement leurs besoins futurs en matière de ZAE.

Dès lors, pour améliorer l'offre au sud du territoire, IDETA et IEG développent de nouveaux projets de grande ampleur, le long des axes autoroutiers (Polaris sur Péruwelz et Beloeil, Zone logistique à Ghislenghien, Moulin Rouge à Mouscron,...)

Le développement de ces ZAE va venir complexifier la demande quotidienne en déplacement et renforcer l'usage de la voiture individuelle.

Par conséquent, il est nécessaire d'appliquer une véritable stratégie d'aménagement du territoire pour minimiser les impacts environnementaux de ces nouveaux pôles, en s'assurant de la pertinence de l'implantation tant au niveau de ces besoins de transport de marchandises que des possibilités d'accès pour la main d'œuvre.

Dès lors, il est nécessaire de prendre en compte les possibilités de liaisons en transport public pour desservir ces nouvelles ZAE.

Coordonner la création et le développement des ZAE en fonction de ces besoins et de son profil d'accessibilité

Il est nécessaire de déterminer la localisation d'une entreprise en Wallonie picarde en fonction de ses besoins en terme de transport et de mobilité et non plus seulement en fonction de la disponibilité foncière.

Dès lors, il est nécessaire d'implanter la bonne entreprise au bon endroit comme le préconise la politique ABC mise en œuvre aux Pays-Bas. Cette politique volontariste consiste à localiser les activités (zone A) très dépendantes de la route (génération importante de poids lourds) près des axes structurants de communication (autoroute), et à contrario, les activités tertiaires (zone C) accueillant du public ou comptant de nombreux employés, dans des secteurs bien desservis par les transports publics (gare).

Parallèlement, à cette politique volontariste, il est souhaitable de mettre en valeur les atouts de la Wallonie picarde en terme de variété de mode de transport praticable. Dès lors la politique ABC peut encore s'affiner par rapport aux besoins des différentes entreprises par rapport à la voie d'eau ou au rail.

SCHEMA D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE DE LA WALLONIE PICARDE

Région wallonne - IDETA - IEG

Ainsi les déplacements, la qualité de vie, l'offre d'emploi, la localisation de l'habitat sont interactifs; d'où la nécessité d'une approche globale fondée sur des **objectifs de développement durable**.

Dans ce contexte, les modes de transport les moins agressifs sont à promouvoir. De même, il est nécessaire de chercher la meilleure adéquation possible entre la demande et l'offre d'emplois, ce qui nécessite la mobilisation **d'outils de formation**.

Faire de la logistique un véritable atout de la Wallonie picarde

Pour que les échanges se réalisent dans des conditions optimales de développement durable, la puissance publique doit mettre en place des équipements qui en retour participeront à la dynamique économique. Les responsabilités des gestionnaires régionaux en termes d'aménagement du territoire positionnent la logistique au cœur d'un sujet qui concerne :

- ☐ Les infrastructures de transports terrestres : routes, voies ferrées, canaux ;
- ☐ Les zones d'accueil des investissements logistiques privés;
- ☐ Les services aux hommes, entreprises, machines qui œuvrent dans ce domaine.

La concertation engagée a permis de montrer qu'un consensus général existe pour **faire de la logistique un outil de développement**. Les acteurs institutionnels et professionnels partagent largement la volonté d'instaurer un accompagnement qui serait apte à placer la Wallonie picarde comme une zone d'excellence pour accueillir les entreprises dès lors que les valeurs essentielles de qualité de vie sont préservées.

Cette ambition de "développement maîtrisé" a guidé les actions proposées pour les années à venir.

Deux axes forts charpentent les propositions :

- ☐ Placer la région comme espace pivot entre la façade maritime et les différents hinterlands du nord de l'Europe; pour cela il est impératif de mettre en valeur les possibilités de la Wallonie picarde sur l'ensemble des modes
- ☐ Donner à la Wallonie picarde les moyens d'une croissance à l'heure où la compétition est de plus en plus vive pour accueillir les entreprises de la logistique.

Anticiper et renforcer l'offre de formation pour répondre aux besoins de recrutement et de qualification

La logistique crée des emplois. Ces derniers sont de plus en plus diversifiés et font appel à des compétences allant bien au-delà de la conduite et de la manutention.

Il est primordial de s'assurer de la disponibilité de la main d'œuvre souhaitée à l'heure où celle-ci devient :

- ☐ Une des clés majeures de l'implantation d'entreprises extérieures à la région ;
- ☐ Une donnée qui impacte fortement sur la performance non seulement des prestataires logistiques mais aussi des chargeurs.

Les organismes de formation existent, il y a lieu de les faire connaître et de s'assurer de leur complémentarité au niveau de la Wallonie picarde, en lien avec les professionnels concernés.

SCHEMA D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE DE LA WALLONIE PICARDE

Région wallonne - IDETA - IEG

Fiche projet n°3.1 : Mettre en cohérence les activités et l'habitat avec les réseaux et les systèmes de transports

Constat

La Wallonie picarde possède un réseau dense de voie de communication qui permet une irrigation complète du territoire et une bonne accessibilité externe.

Parallèlement les différents pôles n'ont cessé de s'étendre et de sortir des sites urbains.

Cette péri-urbanisation, nécessaire dans certains cas, a provoqué parallèlement une perte de densification des espaces centraux et une complexification de l'organisation des déplacements et de la mobilité.

Les localisations de nouvelles implantations économiques, de services, de commerces et de tout pôle attractif constituent des paramètres importants générant des déplacements.

Avec la mise en œuvre de ce Schéma, une organisation plus rationnelle du territoire est préconisée en privilégiant des localisations de pôles de façon plus adaptées aux différentes offres de transport.

Objectifs

- Optimiser l'occupation de l'espace de la Wallonie picarde en fonction des atouts de ses différentes territoires.
- Localiser les implantations de grands employeurs ou d'équipements structurants recevant du public dans l'aire de desserte des lignes de transports collectifs.
- Mettre en œuvre des Plans de Déplacements d'entreprises.

- Localiser les activités tributaires et générant des flux poids lourds importants de transports de marchandises à proximité immédiate des grandes infrastructures routières.
- Densifier l'espace urbain en utilisant toutes les friches urbaines existantes.
- Proposer une offre d'implantation suffisamment variée pour permettre le choix de localisation

Actions et modalités de mise en œuvre

L'action consiste à mettre en place, à l'échelle de la Wallonie picarde, une politique volontariste d'aménagement du territoire en fonction des possibilités ou des opportunités de transport, et ce tant pour les activités économiques que pour la fonction résidentielle.

Les principes à mettre en place

- ❑ **Valoriser en priorité les secteurs qui sont déjà bien desservis par les transports publics**, en particulier les espaces situés à proximité des gares. Dans ce cadre, il serait intéressant d'utiliser une partie des surfaces occupées par des sillons ferrés totalement inutilisés actuellement (gare de Tournai, Gare de Mouscron) pour implanter des zones d'activité tertiaire ne générant pas de trafic lourd.
- ❑ **Dresser un profil de mobilité** pour chaque entreprise ou chaque projet urbanistique avant de proposer une affectation.
- ❑ **Les documents de planification locaux** (schéma de structure) devront limiter les phénomènes liés à la périurbanisation qui sont à l'origine de nombreux déplacements motorisés et devront privilégier les densifications de l'espace autour de pôles urbains centralisateurs en insistant sur la revitalisation urbaine des quartiers anciens en restructurant ces espaces et en éliminant les dents creuses.
- ❑ **Au niveau de l'aménagement du territoire**, des mesures évitant l'émission du territoire et réduisant l'amplitude et la fréquence des déplacements motorisés devront être prises :

SCHEMA D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE DE LA WALLONIE PICARDE

Région wallonne - IDETA - IEG

- Coordination dans l'aménagement des zones d'urbanisation future, en fonction de la desserte existante en transport collectif, et de l'organisation de leur offre de stationnement.
- Définir des périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte en transports collectifs permettent de réduire l'offre de stationnement (normes plancher) et d'imposer un nombre maximum d'aires de stationnement à ne pas dépasser (norme plafond), à l'exclusion des bâtiments d'habitation.
- Planifier la localisation des zones d'activité économique, et leur occupation, en fonction des infrastructures de transport et de mobilité, à l'instar de l'exemple néerlandais de l'ABC :
 - **Zone A** : localisation facilement accessible en transport public (centre-ville ou pôle secondaire) ; cette zone est destinée à de grosses entreprises dont les employés sont peu mobiles dans la journée et pourraient utiliser massivement les transports publics .
 - **Zone B** : localisation aisée, à la fois en transport public et en voiture particulière ; s'adressant aux entreprises comprenant un noyau important d'employés sédentaires, mais également de nombreux collaborateurs itinérants.
 - **Zone C** : à l'inverse de la zone A, ces localisations sont facilement accessibles par le réseau routier ; ces sites sont destinés à des entreprises dont l'activité exige l'utilisation de la voiture et des poids lourds.
 - **Zone D** : dans ces périmètres il n'est pas prévu d'implantation de zones d'activités conséquentes. Ces périmètres conservent donc un caractère rural.

Contribution au développement durable

Très positive car optimisation du couple générateur de déplacement – offre de transport.

Conditions de réussite

Les conditions de réussite sont :

- Une prise en compte de l'aménagement du territoire à l'échelle de la Wallonie picarde.
- Une bonne complémentarité entre les différents niveaux de compétence.
- Développer une offre suffisante de zone d'accueil pour permettre un choix
- Travailler sur des échelles de temps qui permettent des remplissages cohérents des zones d'accueil.
- Une bonne complémentarité entre les acteurs économiques

Fiche projet n°3.2 : réserver les terrains à proximité des infrastructures de transport aux entreprises qui les utiliseront

Constat

La Wallonie picarde est dotée d'atouts indéniables pour appartenir aux régions accessibles par l'ensemble des modes de transport (route, rail, eau).

Néanmoins, la voie d'eau et le rail sont ancrés dans le territoire wallon sans réelle possibilité de se déplacer vers les ZAE existantes.

Dès lors, pour maintenir l'atout de la tri-modalité, il est nécessaire d'attribuer les terrains à proximité de la voie d'eau et des embranchements ferrés aux entreprises qui développe une logistique via ces deux modes de transport.

Objectifs

- ➔ Réserver du foncier à proximité de la voie d'eau et du réseau ferré afin de répondre aux besoins d'entreprises recherchant des potentiels d'utilisation des modes alternatifs à la route.
- ➔ Maintenir des possibilités « d'accès public » à la voie d'eau et au rail pour des utilisations occasionnelles.
- ➔ Développer un observatoire des pratiques et des besoins.

Actions et modalités de mise en œuvre

Cette démarche peut se décliner en deux grandes actions :

A. Une action de veille

Celle-ci consiste à dresser très précisément les possibilités existantes ou potentielles de foncier disponible dans un corridor centré sur les grands axes de communication (voie d'eau, sillons ferrés, mais aussi infrastructure routière). Cet observatoire permettrait d'avoir une action prospective en faveur des modes alternatifs à la route.

B. Une action d'attribution des terrains

Celle-ci consiste à déterminer des clés d'attribution (ou une charte) du foncier situé à proximité des sillons ferrés et de la voie d'eau aux entreprises en fonction de leur utilisation de ces modes alternatifs.

Contribution au développement durable

Très positive : l'optimisation des implantations d'entreprises en fonction de leur possibilité d'utilisation des modes de transport permet une rationalisation de la dépense énergétique consommée par la logistique des entreprises.

Conditions de réussite

Les conditions essentielles de réussite sont :

- ☐ Trouver un consensus entre les partenaires sur les critères de choix
- ☐ Trouver les ressources budgétaires et humaines pour mettre en place l'observatoire, mais surtout pour le mettre à jour.

SCHEMA D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE DE LA WALLONIE PICARDE

Région wallonne - IDETA - IEG

Fiche projet n°3.3 : Sensibiliser les entreprises locales à l'utilisation de la voie d'eau et du chemin de fer

Constat

Malgré la présence d'infrastructures ferrées et fluviales qui desservent les grands bassins d'activité de la Wallonie picarde, l'usage de ces modes reste peu important.

Parallèlement, dans le cadre du développement de ces modes alternatifs au tout routier, les différents niveaux de pouvoirs ont mis en place une série de règlements (libéralisation du rail), d'incitation ou d'aide qui ne sont pas toujours bien connus des utilisateurs potentiels.

Objectifs

- Créer un relais local pour sensibiliser les entrepreneurs sur les potentiels d'utilisation des modes fluviaux et ferrés en Wallonie picarde.
- Améliorer l'attractivité des ports de la Wallonie picarde
- Offrir un potentiel de développement économique pour la Wallonie picarde pour les entreprises qui utilisent les grands ports européens.
- Créer un lien entre tous les partenaires économiques et institutionnels de la Wallonie picarde pour mettre en place une véritable politique de transport durable dans une démarche plus générale de développement durable.

Actions et modalités de mise en œuvre

Cette action peut se segmenter en plusieurs « sous-actions » :

- ❑ Créer une plateforme d'échange et de veille entre les différents partenaires économiques de la Wallonie picarde : ce lieu d'échanges devra être fédérateur entre le monde économique et les sphères institutionnelles, gestionnaires des différents réseaux.
- ❑ Servir de relais local « transport et mobilité » pour l'ensemble de partenaires économiques de la Wallonie picarde.
- ❑ Servir de réseau de veille technologique pour l'ensemble des partenaires .

Contribution au développement durable

Positive : toute sensibilisation à une utilisation des modes alternatifs à la route favorise le développement durable.

Conditions de réussite

Les conditions de réussite sont, notamment :

- ❑ L'obtention de budget pour créer une cellule à l'échelle de la Wallonie picarde
- ❑ Une identification clairement établie de rassembleur auprès de l'ensemble des partenaires
- ❑ D'être force de proposition pour justifier son existence

Axe 4 : Répondre aux enjeux touristiques de la Wallonie picarde

Le tourisme est un des leviers du développement économique de la Wallonie picarde. Il s'appuie autant sur des lieux historiques que sur la variété et la qualité de son patrimoine paysager. Plus que jamais, c'est une composante essentielle du développement territorial.

Ce schéma, au travers de ce quatrième axe, préconise de travailler sur deux types d'action :

- Le développement d'un réseau cyclable pour tous les types d'usagers et pour toutes les pratiques.
- L'amélioration de l'accessibilité multimodale des lieux à vocation touristique de la Wallonie picarde.

Développer la pratique du vélo en Wallonie picarde

La mise en place d'un réseau cyclable ambitieux est une des composantes d'une politique volontariste de développement touristique. Les exemples des départements du Gard de la Gironde ou de la Savoie démontrent clairement que la qualité de l'infrastructure cyclable est un véritable atout de valorisation du territoire.

Dès lors, un des axes de ce Schéma est la constitution et la mise en place d'un schéma directeur vélo dont les fonctions seront bien évidemment de déterminer des itinéraires à valoriser et à aménager, mais aussi de favoriser les complémentarités avec les réseaux locaux et de s'inscrire dans des démarches supra-régionales pour constituer un véritable réseau à l'échelle de l'Eurométropole, voire du nord de l'Europe.

Enfin, en complémentarité de la constitution du réseau, il sera nécessaire d'équiper l'infrastructure (jalonnement, zone d'accueil avec point d'information,

zone de service, zone récréative,...) pour améliorer sa lisibilité, sa pratique et d'en faire un véritable « produit » touristique.

Améliorer la desserte multimodale des différents lieux de loisirs de la Wallonie picarde

L'autre action est l'amélioration de l'accessibilité des différents lieux à vocation touristique et en particulier ceux qui induisent, à certains moments de l'année, une massification des flux.

C'est dans cette optique que ce schéma propose une amélioration de l'accessibilité du Parc Paradisio (FA n°1.3.6) afin de minimiser les nuisances pour les riverains.

Cette amélioration d'accessibilité doit concerner l'ensemble des lieux, mais doit s'adapter en fonction des contraintes environnementales. Ainsi, pour limiter le stationnement sauvage aux abords des forêts, des points d'eau, de zones récréatives, il est préférable de multiplier les petites zones d'accueil comprenant des emplacements de stationnement, du mobilier approprié (banc, poubelle,...) et une information sur les possibilités de pratique ou de liaison vers les lieux touristiques.

Enfin, dans un souci d'informer le plus grand nombre, il sera nécessaire de multiplier les vecteurs d'information, de communication et de sensibilisation pour améliorer les pratiques et favoriser une accessibilité en rapport avec le site visité. Le développement d'une centrale de mobilité, proposé dans l'axe 2 de ce schéma, rentre complètement dans cette démarche.

Fiche Projet n°4.1 : Développer l'infrastructure à vocation touristique

Constat

L'ensemble des gestionnaires ont bien compris l'importance croissante de l'usage du vélo et particulièrement dans sa complémentarité des modes de transports afin d'avoir une utilisation plus rationnelle des modes motorisés individuels. Au-delà des bonnes intentions, il est nécessaire d'inscrire sur le terrain cette volonté de partager l'espace publique disponible. D'où l'intérêt de penser le réseau cyclable comme un véritable réseau maillé continu, à l'instar du réseau routier, constitué d'éléments tels que carrefours, système de signalisations, éléments de stationnement,...

Pour qu'un réseau cyclable réponde à la définition générale d'un réseau, il est nécessaire que chaque point du territoire soit rendu accessible dans des conditions de sécurité et de confort acceptable par tous les cyclistes. Le système actuel de voiries tant en milieu urbain qu'en milieu rural, ne répond donc pas en général à ces exigences, non pas en terme de desserte, mais essentiellement au niveau du confort et de la sécurité. Pour un cycliste, la qualité d'un parcours repose non seulement sur la continuité en terme de sécurité des aménagements proposés, mais également sur la continuité de l'itinéraire lui-même.

Objectifs

- ➔ Créer un véritable réseau hiérarchisé qui répondra à l'ensemble des usagers, mais particulièrement à des déplacements à vocation de loisirs et de tourisme.
- ➔ Développer un jalonnement sur l'ensemble du territoire
- ➔ Ancrer le réseau de la Wallonie picarde dans les réseaux européens

Actions et modalités de mise en œuvre

A. Développer des infrastructures cyclables pour valoriser le développement touristique de la région

Le développement à long terme de la pratique du vélo en Wallonie picarde doit pouvoir s'appuyer sur un document de référence et de programmation des liaisons cyclables entre pôles majeurs en vue de l'établissement d'un réseau cohérent.

Ce Schéma Directeur permettra d'éviter des créations de pistes au coup par coup, et posera comme ligne directrice la réalisation des continuités des itinéraires.

Ce Schéma Directeur doit avant tout définir le réseau « armature », le cadre nécessaire, le squelette et n'exclut absolument pas les autres réalisations cyclables effectuées dans le cadre d'une politique spécifique locale.

Ce Schéma Directeur devient le support de réflexion pour la programmation annuelle et en assure la cohérence.

L'élément structurant de ce réseau cyclable sera le RAVeL. Celui-ci sera complété et densifié via l'infrastructure cyclable des voiries régionales. Ensuite, les continuités des différentes boucles seront trouvées sur les réseaux locaux. Le « tout » permettra de multiplier les itinéraires sur la Wallonie picarde, mais aussi vers les régions voisines.

Ces itinéraires auront pour vocation de :

- Proposer un maillage complet du territoire.
- Proposer des continuités pour les itinéraires des régions voisines.
- Mettre en valeur les différents territoires de la Wallonie picarde, en particulier les deux parcs naturels.
- Répondre aux exigences des usagers ciblées par ce schéma directeur (déclivité, sécurité, proximité urbaine des points de départ,...)

SCHEMA D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE DE LA WALLONIE PICARDE

Région wallonne - IDETA - IEG

• ...

Il est nécessaire dans ce schéma de bien définir le type d'utilisateur visé et de proposer des itinéraires pour tous les types de pratique, du VTT au cyclotourisme, en passant par le simple loisir familial.

Ce schéma devra également proposer les équipements nécessaires pour accompagner son développement, notamment les « portes d'entrée du réseau » qui regrouperont des possibilités de stationnement, des informations sur le réseau, des zones de repos,...

B. Mettre en place un jalonnement des itinéraires cyclables pour valoriser le développement touristique de la région

Ce schéma directeur vélo devra être accompagné par une mise en place d'un jalonnement ambitieux afin de rendre lisible et accessible l'ensemble des aménagements cyclables proposés.

Contribution au développement durable

Positive car participant au développement durable puisque par les modes favorisés par cette action ne consomment que très peu d'énergie

Renforce l'image d'une Région « Verte »

Conditions de réussite

- Implication forte des élus, de l'Administration et des acteurs concernés
- Politiques européenne et nationale favorisant le transport fluvial
- Présence d'opérateurs locaux et nationaux pour le développement du transport fluvial
- Trouver les financements

SCHEMA D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE DE LA WALLONIE PICARDE

Région wallonne - IDETA - IEG

Axe 5 : Améliorer l'accessibilité générale des zones d'activités économiques

Les zones d'activité économique jouent un rôle important dans la mobilité de la Wallonie picarde. En effet, elles concentrent près d'un cinquième de l'emploi et sont en perpétuelle croissance. Dès lors, il nous est apparu nécessaire de synthétiser dans des « fiches géographiques » les projets développés dans les pages précédentes concernant les différentes ZAE.

Actuellement la mobilité développée pour pratiquer ces lieux stratégiques est quasi exclusivement tournée vers la voiture particulière. Ceci pose plusieurs problèmes :

- La concentration des voitures aux heures de pointe congestionne de plus en plus le réseau interne des ZAE.
- L'accessibilité pour les personnes non motorisées n'est pas assurée.
- Utilisation de plus en plus de m² pour la fonction de stationnement au détriment des espaces nécessaires pour le fonctionnement des entreprises.
- Détérioration des espaces publics : voirie interne, accotement, trottoir,...

Dès lors, afin d'améliorer les conditions d'accessibilité pour tous les usagers, il est nécessaire de rééquilibrer la pratique modale et donc de proposer des alternatives à l'usage exclusif de la voiture individuelle.

Chaque ZAE a ses particularités, néanmoins plusieurs éléments reviennent systématiquement.

Une desserte en transport public peu attractive

L'implantation des ZAE s'est faite très souvent à l'extérieur des milieux urbains afin de pouvoir disposer de surfaces suffisantes. Mais cet éloignement est très pénalisant pour une desserte attractive en transport public, mais aussi pour l'utilisation du vélo.

Dans le cadre de ce schéma, il est proposé d'améliorer la desserte en amplifiant ou en détournant, dans un premier temps les services existants. Ensuite, en fonction des opportunités et de l'identification de la demande, il est proposé de créer des navettes spécifiques.

Parallèlement, le schéma insiste très fortement pour améliorer les conditions d'attente aux arrêts mais également les cheminements qui y donnent accès.

Un signalisation incomplète et non homogène à l'échelle de la Wallonie picarde

La multitude d'entreprises localisées dans les différentes ZAE nécessite la mise en place d'un jalonnement et d'une signalisation spécifique. Au fur et à mesure du développement des ZAE, les gestionnaires ont implanté un jalonnement au coup par coup. Il en résulte une hétérogénéité sur l'ensemble du territoire de la Wallonie picarde et sur une multitude d'indication aux portes des ZAE.

Dans un souci d'amélioration de lisibilité pour les usagers extérieurs, mais aussi dans un souci de nettoyage et de mise à jour, il est indispensable de mener assez rapidement une réflexion sur le jalonnement extérieur des ZAE et par la suite de rationaliser la signalisation interne de chaque zone.

Ces deux grandes actions (voir FA n°1.3.8) doivent être menées en totale collaboration entre l'IDETA et l'IEG pour définir des principes et des chartes graphiques communes pour l'ensemble du territoire de la Wallonie picarde.

Une meilleure prise en compte des continuités cyclables et piétonnes

SCHEMA D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE DE LA WALLONIE PICARDE

Région wallonne - IDETA - IEG

Les ZAE sont le royaume de l'automobile. Les aménagements des voiries internes ne prennent en compte que les usagers « dotés de 4 roues ».

Le piéton et le cycliste n'ont aucun espace dédié et aucune continuité au sein des sites économiques.

Les points d'arrêt TEC ne bénéficient d'aucun cheminement sécurisé vers les différentes entreprises.

Néanmoins, les différents projets planifiés montre une modification dans la prise en compte des modes doux. En effet, la configuration des voiries internes commence à prendre en compte les continuités cyclables et piétonnes.

Mais il existe un retard conséquent qu'il sera nécessaire de combler progressivement.

4. La mise en œuvre du Schéma d'Accessibilité de la Wallonie picarde

SCHEMA D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE DE LA WALLONIE PICARDE

Région wallonne - IDETA - IEG

Le suivi et le pilotage

Afin que le Schéma d'Accessibilité ne reste pas un catalogue de bonnes intentions, il est nécessaire de mettre en place une véritable politique d'évaluation et de suivi pour la totalité des thèmes abordés.

Pour rappel, le SAMWP est un outil et un référentiel pour la Wallonie picarde, capable d'évoluer en fonction des mutations et des tendances du monde du transport.

Cette volonté oblige d'une part à observer de manière récurrente tous les éléments influençant le secteur des transports, mais aussi à maintenir une structure de suivi de projets capable de faire vivre le SAMWP.

Toutes les actions retenues n'ont pas les mêmes finalités, les mêmes besoins financiers, les mêmes échéances et ne concernent pas l'ensemble des acteurs. Il est donc très difficile de donner des priorités. Néanmoins, il faut pouvoir mener de front l'ensemble des démarches.

Pour être efficace, il n'est pas nécessaire que l'ensemble des partenaires suivent toutes les actions et tous au même rythme.

Dès lors, nous proposons d'organiser la mise en œuvre du SAMWP au travers de deux instances :

- Le Comité de suivi
- Les groupes de travail

Le comité de suivi

Il est la prolongation du Comité de Pilotage qui s'est réuni à plusieurs reprises lors de l'élaboration du SAMWP. C'est donc toujours une structure partenariale qui regroupe l'ensemble des acteurs engagés dans la démarche.

Son rôle consiste à assurer le suivi et à effectuer périodiquement le bilan des propositions reprises dans les différentes fiches actions, il est l'organe de centralisation de toutes les démarches entreprises.

Il commente les résultats obtenus, préconise les actions à mener dans l'année, coordonne les différents groupes de travail en déterminant les priorités à prendre en compte. Il peut également dégager de nouvelles pistes de réflexions ou proposer de réorienter certaines prescriptions en fonction des évolutions politiques et techniques.

Le Comité de suivi du SAMWP se réunira au minimum annuellement afin de dresser l'état d'avancement de la réalisation du programme d'actions défini dans le cadre du schéma.

Le pilote

Pour faire vivre cette structure de suivi, il est nécessaire d'avoir un pilote qui assumera l'organisation et la préparation des réunions du Comité de suivi du SAMWP.

Ce rôle sera assuré par l'une des deux Intercommunales qui a initié le SAMWP.

Cette fonction de pilote recouvre les tâches suivantes :

- Animer des Comités de suivi du SAMWP.
- Assurer le lien avec les groupes de travail.
- Garantir la continuité de la démarche.
- Réaliser annuellement un rapport de synthèse sur l'avancement de la démarche et proposer des actions de communication vers les différents acteurs.

Les groupes de travail

Les groupes de travail sont les lieux d'analyse et de débats soit thématiques, soit géographiques des différentes actions préconisées dans le SAMWP. Leur mission est cadrée par le Comité de suivi du SAMWP.

Dès la constitution du groupe, un membre du Comité de suivi du SAMWP est désigné comme pilote pour assurer la conduite de la mission. Il fixe la

SCHEMA D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE DE LA WALLONIE PICARDE

Région wallonne - IDETA - IEG

composition du groupe de travail, son calendrier et la méthodologie en accord avec le Comité de suivi du SAMWP.

Il établit périodiquement un état d'avancement de la mission mettant en évidence les points forts et les difficultés. Il détermine les besoins pour établir un constat régulier, met en place les plannings, fait intervenir des experts extérieurs,....

Les thématiques du SAMWP :

- Groupe 1 : complémentarité entre Autorités Organisatrices
 - Centrale de mobilité
 - Accessibilité
 - Complémentarité des réseaux
 - Tarification
 - Billettique
 - ...

- Groupe 2 : Intermodalité fret
 - valorisation du réseau fluvial
 - rénovation du réseau ferré
 - Organisation de la logistique en Wallonie picarde

- Groupe 3 : Amélioration et complémentarité des infrastructures
 - l'homogénéisation du réseau
 - la sécurisation du réseau
- Groupe 4 : Valorisation touristique de la Wallonie picarde
 - Schéma cyclable, jalonnement
 - Accessibilité des sites touristiques
 - la valorisation des territoires touristiques

L'évaluation

A mi-parcours, une évaluation quantitative et qualitative sera réalisée sous la direction du Comité de Suivi avec l'assistance d'une expertise extérieure.

Une attention particulière sera apportée à la dimension « développement durable », dénominateur commun à toutes les fiches actions.

SCHEMA D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE DE LA WALLONIE PICARDE

Région wallonne - IDETA - IEG

La programmation des différentes actions

Description des actions	Priorité	Court terme	Moyen terme	Long terme	Remarques
Action n°1.1.1 : Accompagner le développement de Seine-nord-Europe en adaptant le réseau fluvial de la Wallonie picarde - Etude de faisabilité et de projet - travaux	1	X	X	X	
Action n°1.1.2 : Mettre en service une ligne container sur les ports de Pecq et de Vaulx	1	X	X		
Action n°1.2.1 : Maintenir et développer les liaisons potentielles entre les zones d'activités économiques et le réseau primaire SNCB	3	X			
Action n°1.2.2 : Etudier l'opportunité de créer un point d'arrêt pour Tournai Ouest	2		X	X	Cette action ne pourra être réalisée qu'après la mise en service de l'extension de Tournai Ouest III
Action n°1.3.1 : Finalisation de la Route de la Laine (N518) - tronçon entre Martinoire et Chêne du Bus - tronçon entre Chêne du bus et A17	1	X		X	
Action n°1.3.2 : Mettre en service le contournement de Lessines - Finalisation des études - travaux	1	X	X	X	
Action n°1.3.3 : Mettre en service l'accès autoroutier de Tournai Ouest III	1	X	X	X	

SCHEMA D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE DE LA WALLONIE PICARDE

Région wallonne - IDETA - IEG

Description des actions	Priorité	Court terme	Moyen terme	Long terme	Remarques
Action n°1.3.4 : Mettre en service la Route Industrielle à Comines - Etude de faisabilité et de projet - travaux	2	X		X	
Action n°1.3.5 : Améliorer les connexions routières vers le Valenciennois - Etude de faisabilité et de projet - travaux	3	X		X	
Action n°1.3.6 : Réaliser le désenclavement du Parc Paradisio - Finalisation des études - travaux	2	X X			A faire en parallèle avec la sécurisation de la N56
Action n°1.3.7 : Sécurisation des axes structurants N56 et N60 - Etude de faisabilité et de projet - travaux	2	X X	X		A faire en parallèle avec le désenclavement du Parc Paradisio
Action n°1.3.8 : Mettre en service un jalonnement cohérent des ZAE sur l'ensemble de la Wallonie picarde	1	X			
Action n°1.3.9 : Sécuriser les accès des ZAE - Etude de faisabilité et de projet - travaux	3	X	X	X	
Action n°1.3.10: Développer l'offre de parking aux abords des nœuds autoroutiers pour favoriser le co-voiturage	3			X	Petits aménagements que l'on peut lancer « assez » rapidement
Action n°2.1.1 : Mettre en place une plateforme de coordination des transports publics à l'échelle de la Wallonie picarde	1	X			

SCHEMA D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE DE LA WALLONIE PICARDE

Région wallonne - IDETA - IEG

Description des actions	Priorité	Court terme	Moyen terme	Long terme	Remarques
Action n°2.1.2 : Créer une centrale de mobilité multimodale	2	X	X		Ne pourra s'effectuer qu'après la mise en place de la plateforme (FA 2.1.1)
Action n°2.2.1 : Développer les liaisons de transport public à l'échelle de l'Eurométropole - Etude de faisabilité - Mise en service	2	X	X		
Action n°2.2.2 : Améliorer les liaisons transrégionales vers la Région Bruxelloise	2		X		
Action n°2.2.3 : Améliorer les liaisons transrégionales vers la Flandre - Etude de faisabilité et décisions - Mise en service	1	X	X		
Action n°2.2.4 : Améliorer les liaisons transrégionales vers la France - Etude de faisabilité - Mise en service	2	X	X		
Action n°2.2.5 : Améliorer les liaisons transrégionales vers Mons et Charleroi - Etude de faisabilité - Mise en service	2	X	X		
Action n°2.3.1 : Développer des lieux d'intermodalité	2-3	X	X	X	
Action n°2.3.2 : Développer une tarification cohérente à l'échelle de l'Eurodistrict	1	X		X	

SCHEMA D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE DE LA WALLONIE PICARDE

Région wallonne - IDETA - IEG

Description des actions	Priorité	Court terme	Moyen terme	Long terme	Remarques
Action n°2.3.3 : Améliorer l'accessibilité en transport public des zones d'activité économique	1-2-3	X	X	X	
Action n°2.3.4 : Mettre en place des Plans de Déplacements d'Entreprise pour les zones d'activité économique de plus de 1000 emplois	1-2	X	X	X	
Action n°2.3.5 : Lancer un projet pilote de transport à la demande pour optimiser la desserte des zones les moins denses de Wallonie picarde	3		X	X	
Action n°3.1.1 : Mettre en cohérence les activités et l'habitat avec les réseaux et les systèmes de transport	1	X	X	X	Cette action doit pouvoir se décliner en concordance d'un schéma d'aménagement du territoire de la Wallonie picarde
Action n°3.1.2 : Réserver les terrains à proximité des infrastructures de transport aux entreprises qui les utiliseront	1	X			Action en relation avec les FA 1.1.1, 1.1.2 et 1.2.1
Action n°3.1.3 : Sensibiliser les entreprises locales à l'utilisation de la voie d'eau et du chemin de fer	2		X		Moyen terme dans l'attente de mise à disposition des nouveaux terrains
Action n°4.1.1 : Mettre en place un schéma directeur vélo	1	X			
Action n°4.1.2 : Mettre en place un jalonnement vélo à l'échelle de la Wallonie picarde	2	X	X		