

Politique d'accessibilité au territoire : Projet de schéma régional structurant de mobilité collective

Bassin de mobilité de Charleroi Métropole

Table des matières

1.	Un schéma structurant de mobilité collective	3
2.	Principes directeurs	4
2.1.	Le SDT au cœur de la démarche	4
2.2.	Un réseau hiérarchisé	5
2.3.	Prise en compte du potentiel de déplacement.....	6
3.	Livrables	6
4.	Liaisons structurantes	6
4.1.	Principes de connexion des centralités urbaines	7
4.2.	Conformité du réseau ferroviaire fédéral	7
4.3.	Les liaisons structurantes régionales routières.....	8
	Définition d'une liaison structurante bus	8
	Identification des liaisons structurantes potentielles.....	9
	Analyse de la complémentarité entre le bus et le train :	10
4.4.	Enjeux principaux des réseaux structurants pour le bassin de mobilité de Charleroi Métropole	10
5.	Connexion des centralités villageoises non desservies par le réseau structurant.....	13
5.1.	Principes de connexion.....	13
5.2.	Les connexions des centralités villageoises et la mesure des écarts	15
5.3.	L'application pour le bassin de mobilité du Charleroi Métropole.....	17
6.	Liaisons transfrontalières et transrégionales	18
7.	Connexion des points d'intérêts	20
7.1.	Principes de connexion.....	20
7.2.	L'application aux points d'intérêts du bassin de mobilité	20
8.	Les mobipôles	21
8.1.	Identification et types de mobipôles	21
8.2.	L'identification des mobipôles pour le bassin de mobilité de Charleroi Métropole	22
9.	Principaux axes d'amélioration des réseaux structurants de transport collectif.....	26
10.	Parcours d'adoption de la politique d'accessibilité au territoire	26
10.1.	Adoption du Schéma régional structurant de mobilité collective.....	26
10.2.	Vers un schéma structurant multimodal	28
11.	Proposition d'avis de l'Organe	29

1. Un schéma structurant de mobilité collective

Afin de disposer d'une vision partagée de l'offre structurante cible de mobilité collective soutenant les orientations wallonnes de développement du territoire régional, le décret relatif au service de transport public de personnes en Région Wallonne prévoit que l'Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés traduise la vision du Gouvernement en une politique d'accessibilité au territoire. Il s'agit de poser les orientations, principes directeurs et choix structurants pour le transport public à l'horizon 2040 afin de fournir un cadre régional ancré dans le territoire à destination de l'ensemble des acteurs de la mobilité (SNCB, TEC, Service Public de Wallonie, villes et communes, autres opérateurs de mobilité, points d'intérêts générateurs de flux, ...) pour :

- Organiser l'accessibilité aux services des pôles urbains et des points d'intérêts majeurs à travers la Wallonie.

Les centralités du territoire, destinées à être densifiées, sont connectées par une offre de mobilité collective hiérarchisée selon le potentiel de déplacement, basé sur les flux réels.

- Assigner un même niveau de service cible pour un même type de territoire.

Les fréquences et amplitudes de service des liaisons structurantes sont cohérentes avec le niveau des pôles et centralités connectés.

- Orienter l'évolution des mobilités autour des réseaux structurants de mobilité collective et des mobipôles.

Les aménagements et l'évolution des offres de service participent prioritairement aux connexions des centralités et des pôles visées par ce schéma.

Ce **document d'orientation** a pour but à la fois :

- de **soutenir les objectifs d'optimisation spatiale** du Schéma de Développement Territorial (SDT)¹, en ciblant les besoins d'offres structurantes des différentes mobilités pour connecter les centralités ;
- de guider la **priorisation des programmations** des projets de développement d'infrastructures et de services, au regard des écarts entre l'ambition du schéma et les réseaux existants des mobilités de personnes et de marchandises sur le territoire, cette démarche permettant de repérer les territoires présentant un déséquilibre actuel ou prévisible entre l'offre et la demande, en tenant compte de l'évolution démographique, afin d'établir des priorités géographiques pour ajuster l'offre ;

¹ <http://sdt.wallonie.be>

- et enfin de favoriser le **développement des modes de transport plus durables** comme le vélo, le covoiturage, les transports en commun, le transport fluvial ou intermodal permettant progressivement de réduire la dépendance de la Wallonie à la voiture individuelle ou au transport routier.

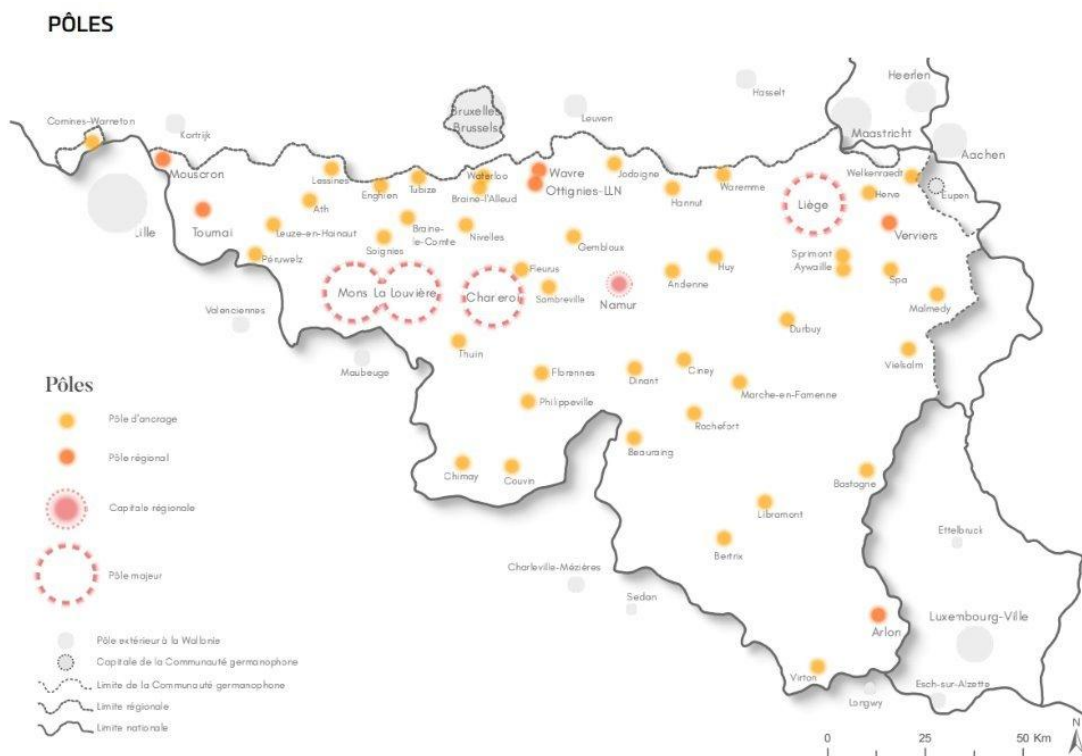
2. Principes directeurs

2.1. Le SDT au cœur de la démarche



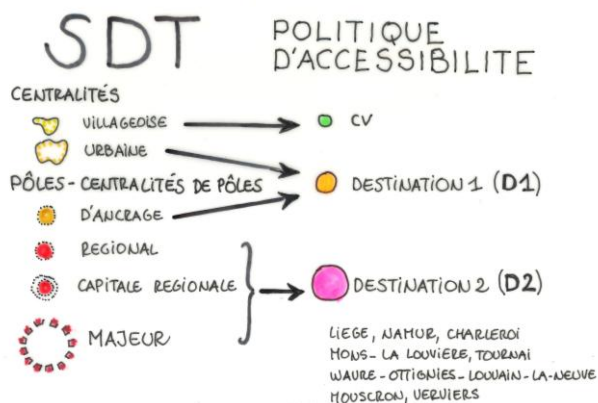
Ce schéma s'inscrit dans les orientations d'optimisation spatiale du récent Schéma de Développement Territorial (SDT) adopté par le Gouvernement wallon le 23 avril 2024. Y sont définies des centralités qui seront au cœur de la définition de la politique d'accessibilité au territoire. L'ambition est que la mobilité puisse contribuer à renforcer la stratégie territoriale wallonne de limitation de l'étalement urbain, en garantissant notamment une bonne offre de transport en commun dans les centralités pour connecter les pôles.

Carte des pôles (SDT 2024)



L'intérêt d'améliorer l'accessibilité aux pôles définis dans le SDT réside dans l'objectif d'améliorer l'accessibilité aux services et équipements essentiels qu'ils offrent pour les citoyens. Chaque niveau de centralité défini par le SDT correspond à un niveau de service disponible.

Dans le cadre de cet exercice, les différents niveaux de centralité et de polarité du SDT sont rassemblés en 3 niveaux :



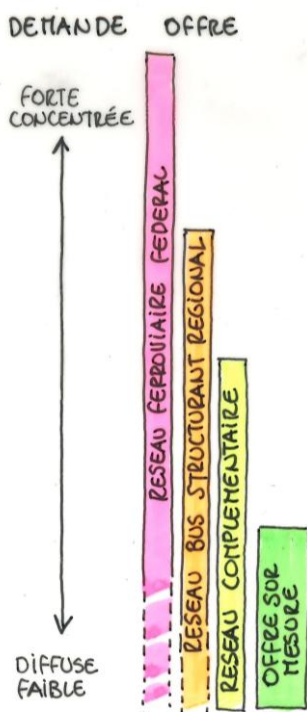
- **Niveau de base** : Les Centralités Villageoises du SDT

- **Destination 1ère** : Les centralités urbaines et les centralités urbaines de pôle d'ancrage

- **Destination 2** : Les 8 centralités urbaines de pôles régionaux, majeurs et capitale régionale

2.2. Un réseau hiérarchisé

La hiérarchisation de l'offre de transport vise à structurer les services en fonction de leur rôle, de leur pertinence territoriale et de leur potentiel de fréquentation. Elle répond à plusieurs objectifs stratégiques :



• Lisibilité accrue pour l'utilisateur

Une offre structurée facilite la compréhension du réseau, améliore l'expérience utilisateur et encourage l'usage des transports collectifs.

• Maîtrise des coûts économiques et environnementaux

En attribuant à chaque mode de transport sa zone de pertinence, on favorise la complémentarité des modes et on réduit les redondances. Cela permet une utilisation plus rationnelle des ressources publiques et une réduction de l'empreinte écologique du système de transport.

• Adaptation au potentiel de demande

La hiérarchisation permet d'ajuster l'offre en fonction des besoins réels de déplacement, en tenant compte des densités de population, des flux de mobilité et des spécificités locales.

Elle nécessite de faciliter la chaîne de déplacement par l'organisation de l'intermodalité: développement de mobipôles, coordination des correspondances horaires entre trains et

bus et développement de solutions complémentaires (autopartage, covoiturage, transport à la demande) dans les zones où le transport collectif n'est pas pertinent.

2.3. Prise en compte du potentiel de déplacement

L'établissement du Schéma prend en compte l'analyse des flux de déplacements (Tous Modes et Tous Motifs² notamment), la performance des offres existantes (fréquentation des lignes actuelles, résultats des évaluations de lignes, ...), des points d'intérêt majeurs générateurs de flux (zones d'activités économiques, sites touristiques majeurs, hôpitaux, pôles d'enseignement supérieur, ...), et s'inscrit dans les ambitions de développement de l'habitat et de services du SDT comme cadre prospectif pour l'évolution de la demande.

3. Livrables

Le Schéma régional structurant de mobilité collective :

- Définit, avec la mesure des écarts par rapport à la situation existante :
 - L'offre des liaisons structurantes par bus (+/- 1/3 de l'offre TEC) entre les pôles urbains, desservant sur leur parcours des centralités villageoises et des points d'intérêt majeurs, permettant de compléter le maillage de l'offre ferroviaire;
 - Les connexions des centralités villageoises et des points d'intérêt majeurs non desservis par une liaison structurante bus ou par le train ;
 - La localisation des mobipôles, lieu où des correspondances et/ou du rabattement local doivent s'organiser prioritairement.
- Fixe des orientations régionales, avec la mesure des écarts par rapport à la situation existante, pour :
 - L'offre ferroviaire fédérale ;
 - Les relations transrégionales et transfrontalières de transport public.

L'ensemble de ces éléments (liaisons, connexions, localisation des mobipôles) sont présentés sous forme d'une carte en annexe de ce document.

Les offres cibles urbaines au sein des pôles urbains majeurs et régionaux ne sont pas définis dans ce projet de Schéma régional à ce stade.

4. Liaisons structurantes

Les liaisons structurantes de mobilité collective structurantes (train, bus) relient les pôles urbains wallons et extérieurs, en valorisant le réseau ferroviaire partout où il est présent,

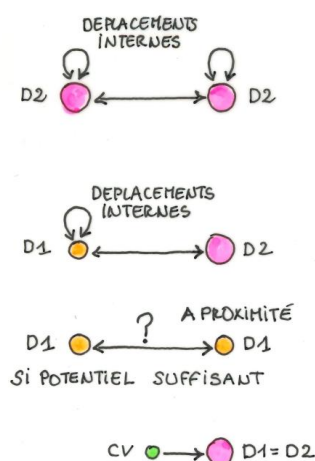
² Les données utilisées sont les données Floating Mobile Data-Proximus 2022 (Données de téléphonie mobile permettant d'appréhender les déplacements « tous modes – tous motifs »), à l'échelle des anciennes communes.

complété par de l'offre régionale routière structurante. Ces offres sont performantes, lisibles, rapides, fréquentes, de large amplitude et avec des correspondances organisées.

Elles sont complétées par des offres plus locales. Un rabattement vers un mobipôle déterminé doit permettre aux centralités villageoises non desservies directement par le réseau structurant de s'y connecter pour accéder au pôle urbain le plus pertinent.

4.1. Principes de connexion des centralités urbaines

Les liaisons structurantes définies dans le cadre de la politique d'accessibilité visent à assurer la connexion des centralités urbaines entre eux (D1 et D2) et répondent aux principes suivants de connexion en transport collectif :



1. Tout **pôle urbain majeur** est connecté à un ou plusieurs autres **pôles majeurs** si le potentiel est suffisant ;
2. Toute **centralité urbaine** est connectée directement à son **pôle majeur ou régional** prioritaire ;
3. Les **centralités urbaines** à proximité sont connectées entre elles si le potentiel est suffisant ;
4. Les **centralités villageoises suburbaines** sont connectées à leur **pôle majeur de proximité** si le potentiel est suffisant.

4.2. Conformité du réseau ferroviaire fédéral

Le rail constitue par essence un réseau de transport structurant, durable et sûr. Le réseau belge est relativement dense et en Wallonie, le maillage qu'il permet entre les pôles offre une ossature forte pour le transport collectif. En effet, si l'on répertorie toutes les centralités urbaines dans lesquelles se trouvent une ou plusieurs gares ferroviaires, il apparaît que 78 centralités urbaines sur 98 sont desservies par le train.

Le rail est donc la solution privilégiée pour connecter les pôles majeurs de Wallonie entre eux et pour les connecter aux pôles majeurs extérieurs à la Région avec lesquels ils ont le plus d'échanges.

Afin de vérifier les autres connexions que le réseau ferroviaire permet, une analyse de flux (Tous Modes – Tous Motifs et Domicile Travail) a été menée afin d'identifier le pôle majeur auquel chaque centralité urbaine doit être connectée prioritairement. Cet exercice montre que 74 centralités urbaines sur les 78 desservies par le rail sont effectivement connectées directement à leur pôle majeur principal. L'offre SNCB répond dès lors actuellement à 95% des besoins de connexions entre pôles urbains et majeurs.

Pour chacune des centralités urbaines desservie par le train, son pôle majeur, la liaison ferroviaire existante qui permet de répondre aux besoins de connexion ainsi que les principaux enjeux d'évolution sont identifiés (cf. tableau ci-dessous).

4.3. Les liaisons structurantes régionales routières

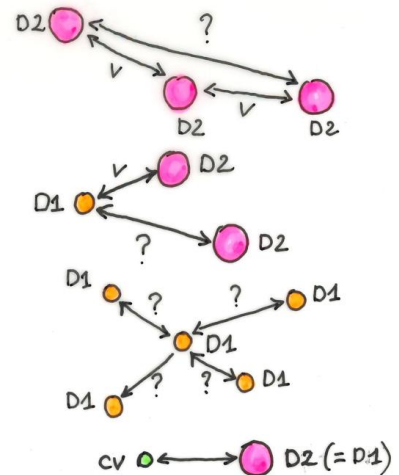
Définition d'une liaison structurante bus

Afin d'assurer l'accessibilité à des services de l'ensemble des centralités urbaines, le réseau ferroviaire doit être complété par des liaisons bus. Pour qu'une liaison soit retenue comme structurante, il est nécessaire qu'elle réponde aux trois critères suivants :

1. **Le potentiel de déplacement est suffisant** : la liaison cumule des flux au-dessus d'un certain seuil³.

Ce flux est composé des éléments suivants :

- *Flux directs* : les flux des centralités traversées vers toutes les autres centralités traversées (les flux internes à une centralité ainsi que les flux du lieu d'origine à la destination (OD) pouvant être couverts par du train ne sont pas comptabilisés) ;
- *Flux de correspondance* : si un objectif de correspondance est assigné à la liaison, les flux des centralités traversées par la liaison en destination du terminus de correspondance sont ajoutés.



2. **Elle bénéficie d'une infrastructure structurante** : route régionale disponible.
3. Si une ligne TEC répond actuellement au besoin de liaison identifié, elle doit enregistrer des chiffres de **fréquentation satisfaisants** : une vérification de la fréquentation actuelle est menée (notamment sur base du travail d'évaluation de l'offre).

Cas particuliers :

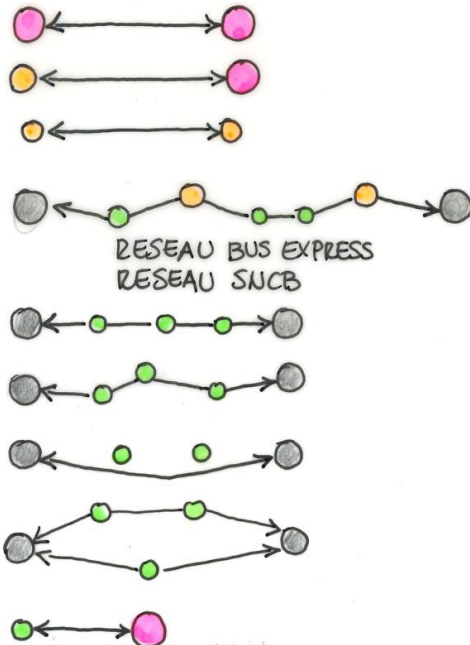
- **Accessibilité de l'ensemble des centralités urbaines** :
Quelques centralités urbaines ne rencontrent pas le potentiel suffisant pour être connectées via une liaison structurante : Bouillon, Saint-Hubert et Stavelot.
Etant donné que l'objectif premier est d'offrir l'accès à des services à l'ensemble des centralités urbaines, pour ces quelques cas où le potentiel est insuffisant, une liaison offrant une connexion au réseau structurant est définie pour accéder au pôle « D2 » avec une correspondance.
- **Lignes existantes** :
Il apparaît que certaines lignes de bus actuelles occupent un rôle structurant sans pour autant remplir les seuils de flux TMTM. Elles sont intégrées au Schéma structurant lorsqu'elles combinent les caractéristiques suivantes :

³ Le seuil retenu est celui d'un flux Tous modes tous motifs supérieur à 2800 déplacements/jour (aller et retour). Ce seuil permet pour un service de base d'1 bus/h de 6h à 20h (soit 28 passages/jour) de viser en moyenne 10 personnes à bord à chaque voyage, en partant de l'ambition FAST d'une part modale de 10%.

- Niveau de service équivalent à 1 bus/h de 6h à 20h en semaine + offre régulière le weekend ;
- Circulant sur voirie régionale ;
- Indicateur V/N (soit le nombre moyen de validations par parcours) supérieur à 15.

Identification des liaisons structurantes potentielles

1. Identification des liaisons « autosuffisantes » : le flux entre origine et destination est



suffisant à lui seul (flux au-dessus du seuil) pour justifier une liaison structurante entre 2 centralités urbaines ;

2. Analyse du réseau Express existant au regard des critères énoncés ci-dessus ;

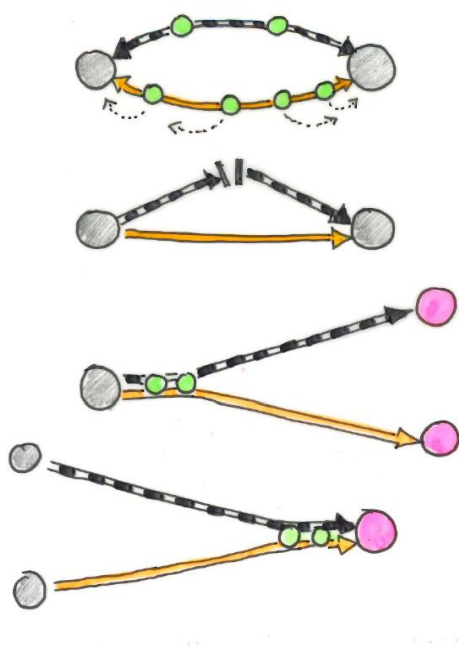
3. Analyse de liaisons de proximité : analyse des couples de centralités urbaines proches l'une de l'autre au regard des critères énoncés ci-dessus ;

4. Si une liaison O-D est déjà effectuée par le train mais qu'une route nationale parallèle permet de desservir d'autres centralités et que le potentiel de déplacement des centralités

intermédiaires justifie à lui seul la liaison, une liaison routière est identifiée comme structurante également.

5. Identification de liaisons suburbaines (d'une centralité villageoise à une centralité de pôle majeur) à potentiel (flux au-dessus du seuil).

Analyse de la complémentarité entre le bus et le train :



Lorsqu'une liaison routière présente les mêmes origine-destination que certains tronçons ferroviaires, la "double offre" est considérée comme structurante dans les cas suivants :

- Le potentiel de déplacement des centralités intermédiaires justifie à lui seul la liaison routière (exemple : la ligne E20 Marche – Liège et la ligne ferroviaire 43) ;
- La connexion ferroviaire nécessiterait une correspondance pénalisante pour l'usager (exemple : la ligne E5 Namur – Nivelles plutôt que Nivelles – Charleroi, Charleroi – Namur en train) ;
- Le tronçon en commun est très réduit par rapport à l'ampleur de la liaison (exemple : le tronçon Couvin – Philippeville de la ligne E86 Couvin – Namur) ;
- Le temps de parcours en train est pénalisant par rapport à l'alternative routière (exemple : Virton - Arlon) ;
- Les réseaux convergent à proximité des grandes villes.

4.4. Enjeux principaux des réseaux structurants pour le bassin de mobilité de Charleroi Métropole

Liaisons ferroviaires

Centralités urbaines	Pôle majeur prioritaire	Liaison	Relation existante	Correspondance	Enjeux offre	Enjeux infrastructure
Charleroi	La Louvière	Charleroi - La Louvière	IC-19 Lille - Tournai - Namur	Entre les trains S et les IC vers/depuis Bxl	Augmenter l'amplitude et la fréquence le samedi	
			IC-25 Mons - Liège			
			S-62 Charleroi - La Louvière - Luttre			
Luttre	Charleroi	Luttre - Charleroi	IC Anvers - Bruxelles - Charleroi	En gare de Charleroi vers/depuis Namur		
			S-19 Charleroi - Nivelles - Brussels Airport			
Pont-à-Celles	Charleroi	Pont-à-Celles - Charleroi	S-62 Charleroi – La Louvière - Luttre (Charleroi)	En semaine : correspondance en gare de Luttre vers/depuis Charleroi	Circuler en boucle complète en semaine pour améliorer la lisibilité et le temps de parcours; augmenter l'amplitude en semaine et le	

					samedi et augmenter la fréquence le weekend	
Fleurus		Fleurus - Charleroi	IC-24 Charleroi - Ottignies - Leuven	En gare de Charleroi vers/depuis Nivelles et Bruxelles		
Jemeppe-sur- Sambre		Jemeppe-sur- Sambre - Charleroi	S-61 Wavre - Charleroi - Namur - Jambes		Augmenter l'amplitude le samedi	
Tamines		Tamines - Charleroi		IC-19 Lille - Tournai - Namur		
			IC-25 Mons - Liège			
Couvin		Couvin - Charleroi	S-64 Charleroi - Couvin	En gare de Charleroi vers/depuis Bxl et Namur	Augmenter l'amplitude en semaine et le samedi et augmenter la fréquence le weekend	Ligne non électrifiée et à voie unique entre Walcourt et Couvin
Thuin		Thuin - Charleroi	S-63 Charleroi - Erquelinnes - Maubeuge	En gare de Charleroi, vers/depuis Bxl et Mons	Horaires non symétriques; augmenter l'amplitude en semaine et le samedi et augmenter la fréquence le weekend	Ligne à voie unique entre Hourpes et Lobbes
Lobbes		Lobbes - Charleroi				
Erquelinnes		Erquelinnes - Charleroi				
Maubeuge		Maubeuge - Charleroi				

Liaisons structurantes bus

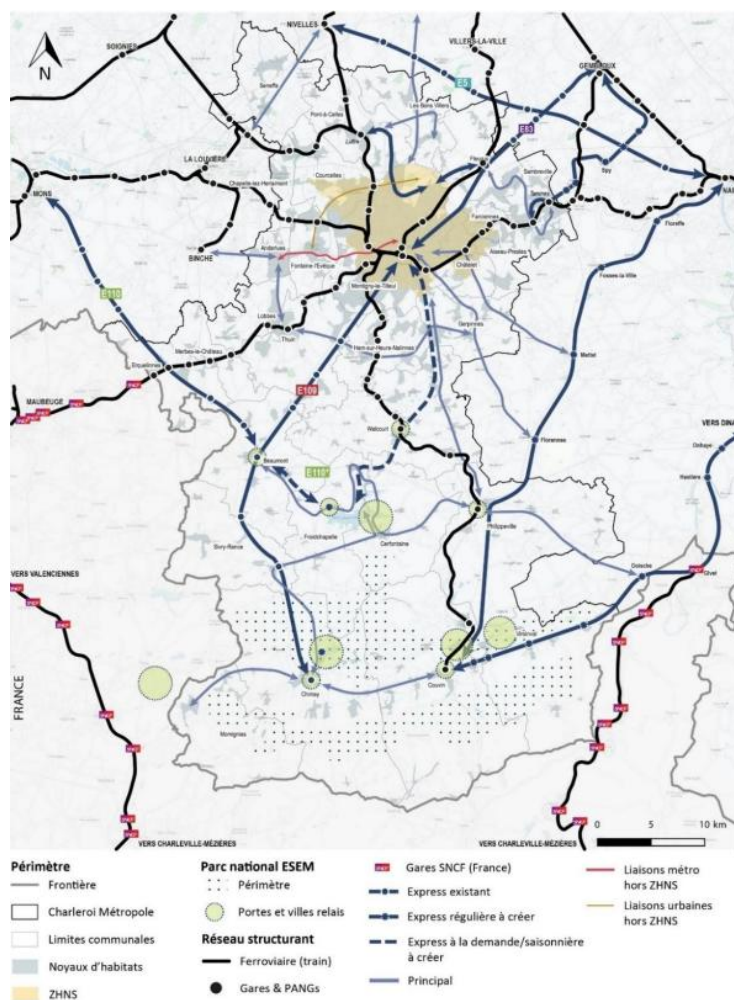
Liaison	Lignes TEC existantes	Centralités à desservir	POI à desservir	Enjeux desserte POI	Correspondances à organiser	Enjeux évolution de l'offre
Chimay Charleroi	E109, 109a	Chimay, Beaumont, Gozée, Bomerée, Charleroi	/	/	/	Augmenter la fréquence (le weekend) Double offre sur la liaison à réorganiser
Gembloux Fleurus Charleroi	E83	Gembloux, Sombreffe, Ligny, Fleurus, Martinrou, Charleroi	PAE Fleurus-Farciennes, PAE Martinrou, GHDC	/	En gare de Gembloux, vers/de Bruxelles	Augmenter l'amplitude horaire (toute la semaine) et la fréquence (le dimanche)
Couvin Philippeville Florennes Fosses-la-Ville Namur	E86	Namur, Floreffe, Fosses-la-Ville, Mettet, Florennes, Philippeville, Mariembourg, Nismes, Couvin	Brasserie des Fagnes, pôles universitaires namurois	Brasserie des Fagnes	/	Augmenter l'amplitude horaire (toute la semaine) et la fréquence (le weekend)
La Louvière Nivelles	72, E7	La Louvière, Manage, Seneffe, Arquennes, Nivelles	Centres hospitaliers Jolimont (La Louvière, Nivelles), Centre psychiatrique St-Bernard, PAE Seneffe-Manage	Desservir Centre hospitalier Jolimont La Louvière, Centre psychiatrique St-Bernard	/	Double offre entre Nivelles et Manage à réorganiser

Binche Anderlues	136	Binche, Epinois, Anderlues	/	/	Au métro d'Anderlues, vers/de Charleroi	Augmenter l'amplitude horaire (semaine et samedi) et la fréquence (le dimanche)
Anderlues Charleroi	M1-M2	Anderlues, Fontaine-l'Evêque, Goutroux, Marchienne-au- Pont, Charleroi	/	/	/	Augmenter l'amplitude horaire (toute la semaine)
Anderlues Lobbes Thuin	91	Thuin, Lobbes, Anderlues	Centre hospitalier Jolimont (Lobbes)	/	/	/
Florennes Charleroi	138b	Florennes, Morialmé, Gerpennes, Acoz, Charleroi	/	/	En gare de Charleroi vers Bruxelles	Augmenter l'amplitude horaire et la fréquence (le weekend)
Fleurus Wanfercée Baulet Sambreville	77, 155- 156	Fleurus, Wanfercée-Baulet, Tamines	CHR Sambre- Meuse	/	/	Double offre sur la liaison à réorganiser
Montigny-le- Tilleul Charleroi (suburbain)	70, 71	Montigny-le-Tilleul, Charleroi	CHU André Vésale	/	/	Augmenter l'amplitude horaire (toute la semaine) Double offre sur la liaison à réorganiser
Nalinnes Charleroi (suburbain)	52	Nalinnes, Bruyère, Charleroi	/	/	/	Augmenter l'amplitude horaire (toute la semaine)
Wanfercée- Baulet/Lambusart Charleroi (suburbain)	155-156	Wanfercée-Baulet, Lambusart, Gilly	GHDC	GHDC	Avec le MLC de Soleilmont, vers le réseau urbain de Charleroi	Offres à réorganiser Augmenter la fréquence (toute la semaine) et l'amplitude horaire (le samedi)
Bultia Charleroi (suburbain)	451, 19	Bultia, Loverval, Charleroi	/	/	/	Augmenter la fréquence le weekend

Le réseau structurant défini dans le cadre du PMCM

Le Plan de Mobilité de Charleroi Métropole adopté en 2024 esquisse notamment un réseau dit structurant à l'échelle de Charleroi Métropole. Si 9 liaisons⁴ du PMCM sont bien reprises comme liaisons structurantes dans le présent Schéma régional, le solde des liaisons identifiées dans le PMCM⁵ ne présentent pas le caractère structurant visé. Il s'agit de liaisons⁶ n'ayant pas suffisamment de potentiel pour justifier une desserte toute la journée et toute la semaine ou celles reliant des centralités villageoises entre elles ou démarrant de centralités villageoises (cfr point 5 de la présente note), ainsi que des connexions spécifiques de Points d'intérêt (cfr point 7 de la présente note).

Extrait du Plan de Mobilité de Charleroi Métropole (2024)



5. Connexion des centralités villageoises non desservies par le réseau structurant

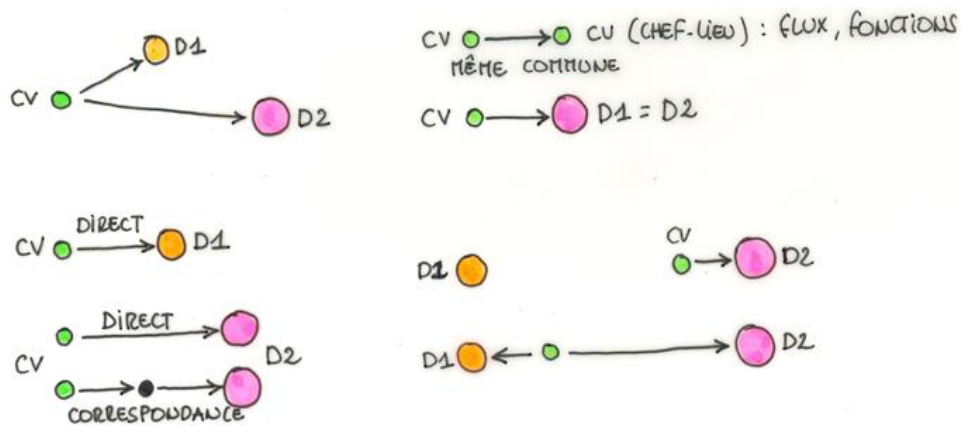
5.1. Principes de connexion

⁴ Nivelles – Namur, Gembloux – Charleroi, Chimay – Charleroi, Couvin – Namur, Tamines – Fleurus, Nivelles – La Louvière, Florennes – Charleroi, Binche – Anderlues et Anderlues – Thuin

⁵ Tamines – Gembloux (E85), Beaumont – Mons (E110), Philippeville – Charleroi, Couvin – Dinant, Chimay – Couvin, Beaumont – Philippeville, Frasnes-lez-Gosselies – Luttre, Mettet – Charleroi, Philippeville – Doische, Momignies – Chimay, Thuin- Gerpennes, Fleurus-Aéropôle, Luttre-Aéropôle, Chimay – Lacs de l'Eau d'Heure, Beaumont – Lacs de l'Eau d'Heure, Charleroi – Lacs l'Eau d'Heure

⁶ Flux inférieur à 2.800 déplacements/jour TMTM calculés depuis les centralités

Les connexions des centralités villageoises sont établies selon les principes suivants :



- Chaque « centralité villageoise » doit pouvoir accéder à une « centralité urbaine » où sont localisées une série de fonctions en lien avec le commerce, l'éducation, le travail, l'administration ou les loisirs. Il s'agit de sa destination D1.

La connexion d'une « centralité villageoise » à une « centralité urbaine » définie comme destination D1 doit être directe. Les distances à parcourir étant généralement courtes, l'instauration d'une rupture de charge serait rédhibitoire pour les usagers des transports collectifs.

- Chaque « centralité villageoise » doit pouvoir également accéder, à un « pôle urbain majeur » où le citoyen pourra trouver les services et fonctions auxquels il n'a pas accès dans une centralité urbaine comme une université, un hôpital, certaines infrastructures culturelles, des commerces particuliers, etc. Il s'agit de sa destination D2.

La connexion entre une « centralité villageoise » et un « pôle urbain majeur » identifié comme destination D2 peut être effectuée de manière directe ou moyennant l'organisation d'une correspondance selon les opportunités qu'offre le réseau. Les temps de parcours étant généralement plus importants pour rallier un « pôle urbain majeur », une correspondance est dès lors plus facilement acceptable. Si l'offre en transport collectif est trop faible ou inexistante, le rabattement vers une gare disposant d'une offre adéquate est alors privilégié pour rejoindre la destination D2. Afin de ne pas multiplier inutilement les kilomètres de réseau à renforcer, est choisie alors la gare la plus proche ou celle située au sein de la « centralité urbaine » définie comme D1.

- Dans le cas où une centralité villageoise se trouve à proximité d'un pôle urbain majeur, le citoyen devrait y trouver directement l'ensemble des services et fonctions qu'il cherche. Dans ce cas, les destinations D1 et D2 sont confondues.
- Lorsque la commune dispose de deux centralités villageoises, si les services et fonctions proposés y sont en nombre suffisant, la destination D1 peut être le chef-lieu de la commune. Le citoyen aura au minimum accès aux services communaux.

Dans ce cas, la destination D1 est une centralité villageoise. Il s'agit d'une exception et une situation que l'on rencontre à de très rares endroits.

- Les destinations D1 et D2 ont été déterminées sur base des flux Tous Modes Tous Motifs ainsi que des flux Domicile-Travail. Cependant, certains arbitrages sont réalisés en fonction du contexte local, de la présence ou non de certaines fonctions dans les différentes polarités et de la sur-représentativité des flux de proximité. En cas d'hésitation, si les flux sont sensiblement les mêmes, la ville la plus proche a systématiquement été privilégiée pour le choix de la destination D1 ou D2. L'objectif est que le citoyen puisse accéder en transport collectif à un panel de services et fonctions à un coût qui reste raisonnable pour la société.
- La connexion entre une « centralité villageoise » et un « pôle urbain majeur » identifié comme destination D2 peut être effectuée de manière directe ou moyennant l'organisation d'une correspondance selon les opportunités qu'offre le réseau actuel ou projeté. Les temps de parcours étant généralement plus importants, une correspondance est dès lors plus facilement acceptable. Si l'offre en transport public est trop faible ou inexistante, le rabattement vers une gare disposant d'une offre adéquate est alors privilégié pour rejoindre la destination D2. Afin de ne pas multiplier inutilement les kilomètres de réseau à renforcer, on choisira alors la gare la plus proche ou celle située dans ou au sein de la « centralité urbaine » définie comme D1.

5.2. Les connexions des centralités villageoises et la mesure des écarts

Les connexions des centralités villageoises ont été établies sur bases des différentes destinations D1 et D2, identifiées pour chacune des centralités (voir tableau ci-après).

Pour des questions de représentation graphique (voir cartographie en annexe), les connexions, qui convergent vers une même destination et empruntent un axe commun, sont regroupées en un seul trait. Concernant les connexions vers les pôles majeurs (destination D2), le trait est volontairement interrompu soit au point de correspondance envisagé (arrêt TEC ou gare SNCB mentionnée sur la carte comme « mobipôle de connexion ») ou aux limites de la polarité⁷. Ainsi cartographiées, les différentes connexions donnent un premier aperçu du réseau nécessaire pour garantir l'accessibilité en transport collectif des différentes centralités villageoises retenues dans le cadre du SDT.

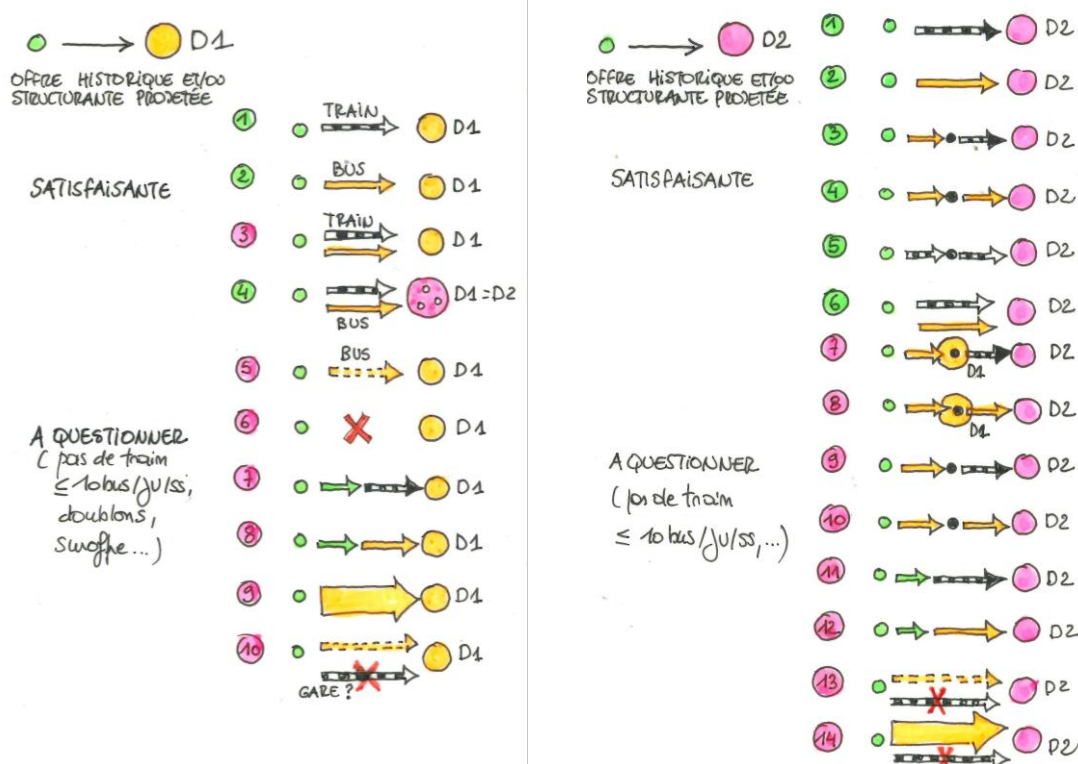
Dans la grande majorité des cas, force est de constater que ce réseau que l'on pourrait qualifier de prospectif correspond déjà dans les grandes lignes au réseau TEC existant.

Pour chaque centralité villageoise, la question posée est la suivante : comment les citoyens peuvent-ils actuellement ou, comment pourraient-ils de manière plus optimale,

⁷ Le TEC établit le point d'aboutissement de la connexion en fonction de sa connaissance du terrain (par exemple le centre-ville, la gare principale ou le premier arrêt de tram en entrant dans la ville).

se rendre en transport collectif aux destinations D1 et D2 qu'ils semblent privilégier dans leurs déplacements Tous Modes Tous Motifs confondus ? Selon la localisation de la centralité villageoise et l'offre de transport TEC et SNCB, une multitude de configurations peuvent être rencontrées. Le citoyen peut s'y rendre en bus, en train, parfois il a le choix entre ces deux modes, dans d'autres cas, il devra les combiner et dans d'autres situations encore, aucune alternative crédible à la voiture n'est proposée,

C'est pourquoi une typologie de chaînes de déplacement a été arrêtée tant pour rejoindre la « destination D1 », c'à-d la « centralité urbaine » la plus proche que pour la « destination D2 » c'à-d « le pôle urbain majeur » (voir typologie ci-après).



Contrairement aux liaisons structurantes, aucun niveau de service cible n'est défini. Seuls sont précisés des points d'attention que le TEC prendra en compte dans l'organisation de son offre (cf : bulles numérotées rouges).

Pour rejoindre une destination D1 sont considérées comme problématiques les situations suivantes :

- Une offre en bus en doublon avec le train (bulle 3) sauf si les destinations D1 et D2 sont confondues (situation courante de convergence des réseaux à l'approche de grandes villes, cf. bulle 4). Dans ce cas, il s'agit de vérifier si les deux offres parallèles sont complémentaires (desserte fine du territoire à plus d'un kilomètre des gares, horaires et temps de parcours différents) et non concurrentes.
- Une offre en bus à première vue insuffisante à savoir moins de 10 bus/sens/jour de vacances scolaires (bulles 5 à 8). Dans cette hypothèse, l'offre en bus existante doit être vérifiée au regard de la demande locale potentielle. Peut-être est-elle simplement adéquate au regard du peu d'habitants ? Des renforts doivent-ils être

envisagés ? Une réorganisation de l'offre sous la forme d'un « TEC à la demande » n'est-elle pas préférable ? D'autres alternatives de déplacements peuvent aussi être envisagées comme l'aménagement d'un cheminement cyclopédestre qualitatif permettant de rejoindre un mobipôle (gare ou arrêt de bus structurant) situé à proximité immédiate de la centralité villageoise (bulles 7 et 8) ou encore la réouverture d'une gare (cf. bulle 9). Plusieurs situations de ce type sont relevées sur le territoire wallon.

- Une offre à première vue surnuméraire (plus de 40 bus bus/sens/jour de vacances scolaires) qui nécessite d'être optimisée au regard de la demande réelle et au besoin qui devra être ajustée (bulle 10).

Pour rejoindre une destination D2 sont considérées comme problématiques les situations suivantes :

- Une offre en bus à première vue insuffisante à savoir moins de 10 bus/sens/jour de vacances scolaires (bulles 7 à 10). Dans cette hypothèse, l'offre en bus existante doit être vérifiée au regard de la demande locale potentielle. Les mêmes questions que celles évoquées précédemment doivent être posées, notamment celle de l'instauration d'un « TEC à la Demande ». Parallèlement, le rabattement vers un mobipôle (gare ou arrêt de bus structurant) disposant d'une offre adéquate doit alors être privilégié pour rejoindre la destination D2. Afin de ne pas multiplier inutilement les kilomètres de réseau à renforcer ou à réorganiser, est choisi alors soit la gare ou l'arrêt de bus situé au sein de la centralité urbaine D1 (bulles 7 et 8) ou le plus proche de la centralité villageoise (bulles 9 et 10). Comme pour l'accessibilité à la destination D1, d'autres pistes doivent aussi pouvoir être envisagées comme l'aménagement d'une courte liaison de mobilité active vers une gare ou un arrêt de bus situé sur une liaison structurante (bulles 11 et 12).
- La cohabitation d'une ligne ferroviaire dépourvue de gare au niveau de la centralité villageoise avec une ligne de bus proposant soit une offre trop faible, qu'il faut impérativement renforcer (bulle 13) ou trop forte qui mériterait d'être allégée au profit du train (bulle 14). Cette situation doit par exemple être envisagée pour connecter les centralités villageoises situées le long de la ligne ferroviaire 40 au nord de l'agglomération liégeoise.

5.3. L'application pour le bassin de mobilité du Charleroi Métropole

Pour le bassin de mobilité de Charleroi Métropole, le tableau suivant reprend pour chaque « centralité villageoise » non desservie par les réseaux structurants, les connexions et la typologie de chaîne de déplacements préconisés, incluant le mobipôle de connexion visé :

NOM_CENTRALITES	Destination 1	Typo D1	Destination 2	Typo D2	Correspondance
Acoz	Charleroi	2	Idem D1		
Aiseau	Tamines	2	Charleroi	2	
Arquennes	Nivelles	2	La Louvière	2	
Berzée	Ham-sur-Heure-Nal	1	Charleroi	1	
Biercée	Thuin	6	Charleroi	7	Thuin gare
Bomerée	Charleroi	2	Idem D1		
Bomerée/Haies	Charleroi	2	Idem D1		
Boussu-lez-Walcourt	Froidchapelle	5	Charleroi	9	Walcourt gare
Bultia	Charleroi	2	Idem D1		
Cerfontaine	Philippeville	5	Charleroi	9	Walcourt gare
Familleureux	La Louvière	4	Idem D1		
Fontaine-Valmont	Thuin	1	Charleroi	1	
Forchies-la-Marche	Fontaine-l'Evêque	2	Charleroi	1	
Frasnes-lez-Gosselies	Pont-à-Celles/Luttre	6	Charleroi	4	Gosselies mobipôle
Froidchapelle	Chimay	5	Charleroi	10	Rance mobipôle
Gerpinnes	Charleroi	2	Idem D1		
Goutroux	Charleroi	2	Idem D1		
Gouy-lez-Piéton	Charleroi	4	Idem D1		
Gozée	Charleroi	2	Idem D1		
Grand-Reng	Erquelinnes	2	Mons	2	
Ham-sur-Heure-Nalinne	Charleroi	4	Idem D1		
Jamioulx	Charleroi	4	Idem D1		
Labuissière	Thuin	1	Charleroi	1	
Landelies	Charleroi	4	Idem D1		
Mariembourg	Couvin	3	Charleroi	1	
Martinrou	Fleurus	9	Charleroi	2	
Merbes-le-Château	Erquelinnes	5	La Louvière	9	Binche gare
Momignies	Chimay	2	Charleroi	4	Chimay mobipôle
Montigny-le-Tilleul	Charleroi	2	Idem D1		
Nalinnnes	Charleroi	2	Idem D1		
Nismes	Couvin	2	Charleroi	3	Couvin gare
Obaix-Buzet	Nivelles	3	Charleroi	1	
Piéton	Chapelle-lez-Herlain	2	Charleroi	1	
Seneffe	Nivelles	2	La Louvière	2	
Sivry-Rance	Chimay	5	Charleroi	10	Sivry gare mobipôle
Solre-sur-Sambre	Erquelinnes	3	Charleroi	1	
Somzée	Charleroi	2	Idem D1		
Thuillies	Thuin	5	Charleroi	2	
Treignes	Couvin	5	Namur	8	Couvin gare
Velaine-sur-Sambre	Auvelais	2	Charleroi	2	
Walcourt	Charleroi	1	Idem D1		
Wanfercée-Baulet/Lam	Fleurus	2	Charleroi	2	
Yves-Gomezée	Florennes	5	Charleroi	6	

6. Liaisons transfrontalières et transrégionales

Outre identifier les différentes centralités de Wallonie et les caractériser selon leur type (villageois, urbain, urbain de pôle), le Schéma de Développement du Territoire définit également une série de « pôles extérieurs à la Wallonie », que ceux-ci soient belges (en

Flandre ou Bruxelles) ou étrangers (en France, Allemagne, Pays-Bas et Luxembourg). Ainsi, la Wallonie doit connecter les territoires transfrontaliers aux Régions et aux États voisins.

Le SDT stipule notamment que

- « Le réseau ferroviaire pour le transport des personnes tire parti des gares de Liège-Guillemins et de Bruxelles-Midi pour les connexions au réseau à grande vitesse. La liaison entre Bruxelles, Namur et Luxembourg est développée dans le cadre des connexions internationales et transfrontalières. Les connexions ferroviaires transfrontalières existantes (Tournai-Lille, Mons-Aulnoy, Liège-Aix-la-Chapelle, Liège-Maastricht, Liège-Luxembourg, Charleroi-Maubeuge via Jeumont, Athus-Luxembourg) sont consolidées et celles entre Mons et Valenciennes via Quiévrain et entre Dinant et Charleville-Mézières via Givet sont rétablies. »
- « Le réseau de l'opérateur de transport de Wallonie (OTW) doit connecter les pôles entre eux par des lignes rapides et desservir les bassins de mobilité ».

Pour le bassin de Charleroi, cela se traduit par deux liaisons structurantes ferroviaires (cf point 4.4 de la présente note) :

- Charleroi - Bruxelles
- Charleroi – Maubeuge (FR)

Une réflexion reste à mener avec la Région Grand-Est (FR) sur l'opportunité d'une liaison transfrontalière pour connecter le bassin de Charleroi (au niveau de la gare de Couvin) à Charleville-Mézières (via Rocroi).

7. Connexion des points d'intérêt

7.1. Principes de connexion

Un travail a été effectué pour identifier les points d'intérêt majeurs (POI, *points of interest*) de Wallonie. Les critères suivants ont été employés :

- **Zonings d'activité économique** : sites regroupant plus de 1.000 emplois ;
- **Hôpitaux** : établissements de plus de 100 lits ;
- **Sites touristiques** : sites enregistrant plus de 100.000 visiteurs/an (ne sont considérés que les sites ayant un système de billettique renseignés par le Commissariat général au Tourisme) ;
- **Établissement d'enseignement supérieurs** : établissements de plus de 400 étudiants.

214 points d'intérêt majeurs ressortent du tamis de ces critères à l'échelle de toute la Région, dont :

- 116 se trouvent au cœur d'un réseau urbain ou à proximité immédiate (moins de 1,5 km) d'un mobipôle ;
- 65 se retrouvent directement sur l'itinéraire d'une liaison structurante cible ou d'une connexion villageoise ;
- 34 ont fait l'objet d'une analyse spécifique afin de définir comment les connecter au réseau structurant (vers quel mobipôle organiser leur connexion).

7.2. L'application aux points d'intérêts du bassin de mobilité

Les points d'intérêt majeurs du bassin de Charleroi seraient desservis de la manière suivante :

Points d'intérêt	Type de connexion	Lieu de connexion
CHR Sambre et Meuse	Liaison structurante	Liaison "Fleurus-Sambreville"
PAE Fleurus-Farciennes	Liaison structurante	Liaison "Gembloux-Charleroi"
PAE Fleurus-Martinrou	Liaison structurante	Liaison "Gembloux-Charleroi"
Brasserie des Fagnes	Liaison structurante	Liaison "Couvin - Namur"
Centre hospitalier universitaire André Vésale	Liaison structurante suburbaine	Liaison "Montigny-le-Tilleul – Charleroi"
Centre hospitalier de Wallonie Picarde - Chwapi	Liaison structurante suburbaine	Liaison "Montigny-le-Tilleul – Charleroi"
Haute École Louvain en Hainaut	Réseau urbain	
Haute École provinciale de Hainaut - Condorcet	Réseau urbain	

Haute École provinciale de Hainaut	Réseau urbain	
Centre hospitalier universitaire de Charleroi	Réseau urbain	
GHDC	Réseau urbain + liaisons structurantes	Liaisons "Gembloux - Charleroi" et « Wanfercée-Baulet/Lambusart – Charleroi »
GHDC - site Fabiola	Réseau urbain	
Aéropôle	Réseau urbain	
PAE Gosselies II	Réseau urbain	
PAE de Jumet	Réseau urbain	
Centres hospitaliers Jolimont (hôpital de Lobbes)	Train et liaison structurante	Gare de Lobbes et liaison « Anderlues – Lobbes – Thuin »
PAE de Courcelles	Rabattement spécifique à organiser	Gare de Luttre
Chimay Expérience (abbaye)	Rabattement spécifique à organiser	Mobipôle de Chimay
Site des Lacs de l'Eau d'Heure	Rabattement spécifique à organiser	Direct depuis la gare de Charleroi et via la gare de Walcourt

8. Les mobipôles

« Les Mobipôles sont des lieux physiques, des « hubs » où convergent différentes offres et infrastructures de mobilité et où les usagers devront se rendre pour accéder à une offre qualitative et performante. Cette offre (et l'infrastructure qui l'accompagne) pourra être de plusieurs formes et sera dimensionnée selon la situation et le contexte local »⁸.

8.1. Identification et types de mobipôles

Le travail de définition des liaisons structurantes et de connexion des centralités villageoises ont permis d'identifier les besoins d'intermodalité. Conformément au chantier 13 de la Stratégie Régionale de Mobilité⁹, les mobipôles proposés sont :

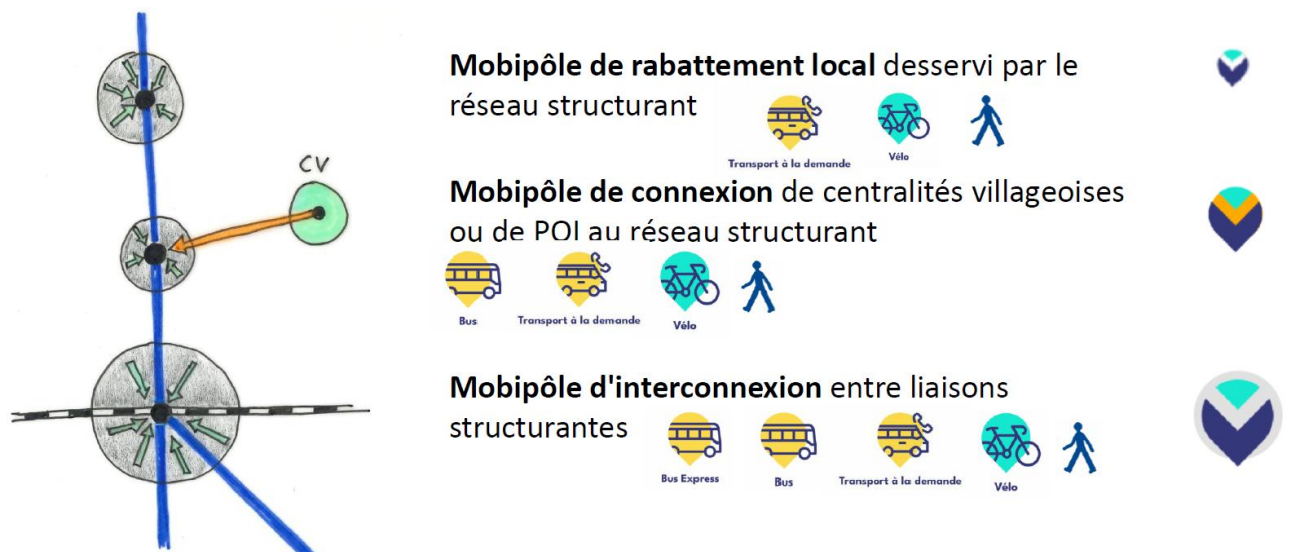
- situés sur le réseau structurant
- en lien avec une centralité.

⁸ SRM – Chantier n°13 Développer les points de connexion sur le réseau structurant : les mobipôles

⁹ Extrait de la SRM - 13. DÉVELOPPER LES POINTS DE CONNEXION SUR LE RÉSEAU STRUCTURANT : LES MOBIPÔLES
Ils seront situés sur des voiries structurantes pour minimiser les détours tout en étant le plus près possible des principaux centres de vie et d'activité et seront progressivement reliés aux villages environnants par des cheminements piétons (en priorité dans un périmètre d'1,5 kilomètre) et cyclables (en priorité dans un périmètre de 5 kilomètres) conviviaux, sécurisés et accessibles à tous les publics et genres. Les types de localisations possibles sont les suivants :

- à la gare ferroviaire (ou terminus tram),
- au cœur de la commune /ville si la disponibilité en espace et l'accessibilité en transport public le permettent,
- en amont de la congestion sur les pénétrantes des pôles urbains (e ; a. P+R ou pôles d'échange) permettant d'accéder au réseau structurant urbain de transport public,
- à l'intersection des voiries structurantes régionales (sans être éloigné d'un centre de vie de la commune de plus d'1,5 kilomètre).

Trois types de mobipôles sont définis dans le Schéma régional structurant de mobilité collective :



I. **Les mobipôles de rabattement** : Pour lequel uniquement des rabattement locaux (principalement cyclo-piétons) sont à organiser pour permettre d'assurer la connexion de la centralité aux pôles urbains visés.

II. **Les mobipôles de connexion** : outre leur fonction locale de mobipôle de rabattement, ils permettent aux centralités villageoises ou des POI aux alentours d'assurer leur connexion, avec correspondance, aux pôles urbains visés. Il s'agit de lieux de connexion entre les réseaux structurant (ferroviaire ou bus) et le réseau de bus complémentaire ou de transport à la demande. Des rabattements cyclo-piétons supra-locaux y sont également à aménager.

III. **Les mobipôles d'interconnexion** : outre leur fonction locale de mobipôle de rabattement et leur fonction de mobipôle de connexion pour les centralités ou POI des alentours, ils sont le lieu où des correspondances entre liaisons structurantes (ferroviaire ou bus) doivent être organisées.

Des enjeux d'organisation de correspondance bus-bus et bus-train sont ainsi identifiés pour les mobipôles de connexion et d'interconnexion.

8.2. L'identification des mobipôles pour le bassin de mobilité de Charleroi Métropole

Chacun des mobipôles localisé a été catégorisé selon sa fonction et sa typologie.

Le tableau ci-dessous reprend les éléments suivants :

- La centralité concernée ;
- Son format au regard de la typologie régionale (S à XL)
- Le réseau principal concerné (gare SNCB ou arrêt TEC express) et son libellé ;

- Sa fonction structurante principale (interconnexion, connexion ou rabattement) ;
- Les besoins de correspondance ciblée.

Mobipôles d'interconnexion :

Centralité	Format	Réseau principal	Libellé	Fonction structurante	Interconnexion
Anderlues	S	ARRET Métro	ANDERLUES arrêt Monument	Interconnexion	Binche - Anderlues vers/de Charleroi
Charleroi	XL	GARE	CHARLEROI CENTRAL	Interconnexion	Charleroi - Bruxelles (ferroviaire) vers Namur, La-Louvière/Mons et Fleurus/Ottignies Charleroi - Maubeuge (ferroviaire) vers/de Bruxelles et Mons-La Louvière Florennes - Charleroi vers Bruxelles Couvin - Charleroi (ferroviaire) vers Bruxelles, Namur, La Louvière
Charleroi GHDC	M	Métro	GILLY GHDC	Interconnexion	Wanforcée- Baulet avec le M5 vers Charleroi et Montignies sur Sambre
Charleroi Soleilmont	M	Métro	GILLY Soleimont	Interconnexion	Gembloux – Fleurus – Charleroi avec le M4 vers Gilly et Charleroi
Luttre	M	GARE	LUTTRE	Interconnexion	Charleroi - Bruxelles (ferroviaire) entre S et IC

Mobipôles de connexion :

Centralité	Format	Réseau principal	Libellé	Fonction structurante	Connexion
Charleroi Aéroport	M	ARRET	CHARLEROI AIRPORT	Connexion	Aéroport vers Charleroi
Charleroi JUMET (urbain)	M	P+R Métro	JUMET Madeleine	Connexion	Frasnes-lez-Gosselies vers Charleroi
Chimay	S	ARRET EXPRESS	CHIMAY Gare	Connexion	Momignies vers Charleroi POI Chimay expérience
Couvin	M	GARE	COUVIN	Connexion	Nismes vers Charleroi Treignes vers Namur
Fleurus	L	GARE	FLEURUS	Connexion	POI Aéroport vers Charleroi
Florennes	S	ARRET EXPRESS	FLORENNES Place de la Chapelle	Connexion	Doische vers Charleroi
Froidchapelle	S	ARRET EXPRESS	RANCE Place François	Connexion	Froidchapelle vers Charleroi
Sivry	S	ARRET EXPRESS	SIVRY Gare	Connexion	Sivry gare vers Charleroi
Tamines	M	GARE	TAMINES	Connexion	Aiseau vers Charleroi
Thuin	M	GARE	THUIN	Connexion	Biercée vers Charleroi
Walcourt	M	GARE	WALCOURT	Connexion	Boussu-lez-Walcourt vers Charleroi Cerfontaine vers Charleroi

Mobipôles de rabattement local :

Centralité	Format	Réseau principal	Libellé	Fonction structurante
Acoz	S	ARRET	ACOEZ Gare	Rabattement de proximité
Aiseau	M	GARE	AISEAU	Rabattement de proximité
Arquennes	S	ARRET	ARQUENNES Pont Warchais	Rabattement de proximité
Beaumont	S	ARRET EXPRESS	BEAUMONT Athénée	Rabattement de proximité
Beignée	M	GARE	BEIGNEE	Rabattement de proximité
Berzée	M	GARE	BERZEE	Rabattement de proximité
Bomerée	S	ARRET EXPRESS	MONTIGNY-LE-TILLEUL GB Bomérée	Rabattement de proximité
Bultia	S	ARRET	NALINNES Bultia	Rabattement de proximité
Chapelle-lez-Herlaimont	S	ARRET	CHAPELLE-LEZ-HERLAIMONT Bascoup	Rabattement de proximité
Erquelines	M	GARE	ERQUELINNES	Rabattement de proximité
Fontaine-l'Evêque	S	ARRET METRO	FONTAINE-L'EVEQUE Fontaine (M)	Rabattement de proximité
Fontaine-Valmont	M	GARE	FONTAINE-VALMONT	Rabattement de proximité

Forchies-la-Marche	M	GARE	FORCHIES-LA-MARCHE	Rabattement de proximité
Gerpennes	S	ARRET	GERPINNES Centre	Rabattement de proximité
Godarville	M	GARE	GODARVILLE	Rabattement de proximité
Goutroux	S	ARRET METRO	GOUTROUX Morgnies	Rabattement de proximité
Gouy-lez-Piéton	M	GARE	GOUY-LEZ-PIETON	Rabattement de proximité
Gozée	S	ARRET EXPRESS	GOZEE Place (R. de Beaumont)	Rabattement de proximité
Jamioulx	M	GARE	JAMIOULX	Rabattement de proximité
Labuissière	M	GARE	LABUISSIERE	Rabattement de proximité
Lambusart	S	ARRET	LAMBUSART	Rabattement de proximité
Landelies	M	GARE	LANDELIES	Rabattement de proximité
Lessines	M	GARE	LESSINES	Rabattement de proximité
Lobbès	M	GARE	LOBBES	Rabattement de proximité
Maisières	S	ARRET	MAISIERES Place	Rabattement de proximité
Marchiennes-au-Pont	L	GARE	MARCHIENNE-AU-PONT*	Rabattement de proximité
Mariembourg	M	GARE	MARIEMBOURG	Rabattement de proximité
Nalennes	S	ARRET	NALINNES Place du Centre	Rabattement de proximité
Nismes	S	ARRET EXPRESS	NISMES Eglise	Rabattement de proximité
Obaix-Buzet	M	GARE	OBAIX-BUZET	Rabattement de proximité
Philippeville	M	GARE	PHILIPPEVILLE	Rabattement de proximité
Piéton	M	GARE	PIETON	Rabattement de proximité
Pont-à-Celles	M	GARE	PONT-A-CELLES	Rabattement de proximité
Familleureux	M	GARE	FAMILLEUREUX	Rabattement de proximité
Seneffe	S	ARRET EXPRESS	SENEFFE Centre	Rabattement de proximité
Solre-sur-Sambre	M	GARE	SOLRE-SUR-SAMBRE	Rabattement de proximité
Sombreffe	S	ARRET EXPRESS	SOMBREFFE Place du stain	Rabattement de proximité
Wanfercée-Baulet	S	ARRET	WANFERCEE-BAULET Place	Rabattement de proximité
Yves-Gomezée	M	GARE	YVES-GOMEZEE	Rabattement de proximité

L'état d'équipement du mobipôle est défini en fonction de sa fonction, typologie et correspondances identifiées. Différents audits (à l'initiative de la Région, de l'OTW ou des communes) permettent de préciser les éléments les plus adéquats et prioritaires à implémenter. Une charte graphique régionale¹⁰ a été élaborée.

9. Principaux axes d'amélioration des réseaux structurants de transport collectif

Ce schéma structurant de mobilité collective permet d'identifier les principaux axes d'amélioration des réseaux de transport collectif à l'avenir :

• Fiabilité et attractivité

- Réduction des parcours supprimés et amélioration de la ponctualité ;
- Confort des véhicules et qualité du service pour fidéliser et attirer de nouveaux usagers.

• Intermodalité

- Connexion fluide avec les autres modes (train, vélo, mobilité partagée) ;
- Intégration tarifaire et information des voyageurs en temps réel ;
- Optimisation des correspondances.

• Adaptation de la desserte

- Ajustement des itinéraires pour desservir les points d'intérêts (POI) et zones à forte demande.

• Amplitude horaire et offre le week-end

- Extension des horaires de service en soirée et le week-end.

• Capacité

- Gestion dynamique en fonction des pics de demande (véhicules de plus grande capacité vs renfort de fréquence).

• Amélioration des infrastructures

- Modernisation des arrêts (accessibilité, confort, information) ;
- Mise en place de priorités bus (voies bus, feux intelligents).

10. Parcours d'adoption de la politique d'accessibilité au territoire

10.1. Adoption du Schéma régional structurant de mobilité collective

Les principales étapes d'élaboration du Schéma sont les suivantes :

¹⁰ <https://securotheque.wallonie.be>

Janvier – Novembre 2025 : Élaboration par l'administration

L'administration prépare le projet schéma structurant de mobilité collective de la politique d'accessibilité au territoire basée sur l'analyse des flux de déplacements (tous modes et tous motifs notamment), la performance des offres existantes, les points d'intérêt majeurs générateurs de flux (zones d'activités économiques, sites touristiques majeurs, ...), et d'éléments de prospective.

Septembre – Novembre 2025 : Consultation des parties prenantes

Afin de recueillir leurs points d'attention et suggestions, les parties prenantes suivantes sont consultées :

- SPW MI - Département de la Stratégie et la Mobilité et de l'Intermodalité
- OTW
- IWEPS
- UVCW
- SPW Territoire – Département de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme
- SNCB.

Novembre – décembre 2025 : Présentation aux différents Organes de consultation par bassin de mobilité (OCBM)

L'avis de l'Organe est sollicité en séance sur les liaisons structurantes proposées sur le bassin.

Janvier - février – mars 2026 : Avis des communes

Si l'avis de l'Organe (OCBM) sera sollicité en séance sur les liaisons structurantes cibles du bassin, chaque commune est par ailleurs invitée à formuler un avis sur les propositions de connexion de ses centralités et sur la localisation des mobipôles. Cet avis, sous forme de délibération du conseil communal, sera à transmettre à l'Autorité Organisatrice des Transports dans les 3 mois à dater de l'envoi du procès-verbal définitif de l'OCBM. Au-delà de ce délai, l'avis est réputé favorable.

Pour chacune des centralités non desservies de la commune, l'avis confirmera la connexion prioritaire au pôle urbain et au pôle majeur, ou proposera une alternative justifiée. Pour ces connexions et/ou pour la desserte directe des centralités de la commune par une liaison de train ou structurante bus, l'avis confirmera également le(s) mobipôle(s) identifié(s) par le Schéma régional.

Premier semestre 2026 : Adoption en Gouvernement

L'Administration soumettra au Ministre pour adoption en Gouvernement le Schéma régional structurant de mobilité collective, prenant en compte les retours des pouvoirs locaux.

Le Schéma régional structurant sera complété par :

- L'identification des **zones de transport à la demande** : le réseau structurant et les connexions de centralités non desservies par le réseau structurant permettent d'offrir une desserte à +/- 70% de la population wallonne. Pour 30% restant (résidant principalement dans des zones à faible densité de population hors centralités), un travail d'identifications de zones de rabattement par des solutions de mobilité collective plus flexibles reste à réaliser.
- Des **schémas urbains** de mobilité collective dans les pôles urbains majeurs qui détermineront :
 - L'ampleur de l'offre structurante et les modes préconisés (ferroviaire suburbain, ferré urbain (metro/tram), busway, bus) ;
 - Les mobipôles urbains de correspondance ;
 - Les principes de connexion des quartiers ;
 - La mesure des écarts : évolutions du réseau actuel nécessaires pour aboutir aux ambitions régionales.

10.2. Vers un schéma structurant multimodal

Le Schéma de mobilité collective est le premier volet d'un schéma structurant multimodal. Il sera prioritairement soumis au Gouvernement en vue de servir de cadrage pour l'optimisation de l'offre TEC visée dans le contexte de révision du Contrat de service public de l'Opérateur de Transport de Wallonie.

La **politique d'accessibilité au territoire** comprendra un schéma structurant multimodal pour l'ensemble de la Wallonie et les pôles frontaliers, qui comprendra à terme :

- Les liaisons cibles de **mobilité collective structurantes** (train, bus, tram, mobipôles de correspondance ou de rabattement) avec pour objectifs de déployer un réseau qui relie les pôles wallons et externes et dessert les pôles urbains régionaux et majeurs, en valorisant le réseau ferroviaire partout où il est présent, complété par de l'offre régionale structurante. Ces offres sont performantes, lisibles, rapides, fréquentes, de large amplitude et avec des correspondances organisées, et sont complétées par des offres secondaires plus locales. Un rabattement vers le mobipôle le plus proche devra permettre aux centralités villageoises non connectées à ce réseau structurant d'accéder au pôle urbain le plus pertinent.
- Les liaisons cibles de **mobilité active structurantes** (cyclostrade/Ravel, réseau supra local) avec pour objectif de développer un réseau cyclable structurant sûr, cohérent, rapide, confortable et agréable pour connecter les pôles ;

- Les liaisons cible de **covoiturage** sur les axes structurants (aires, bandes réservées et lignes de covoiturage) avec pour objectif d'encourager un taux de remplissage plus important des voitures ;
- Une hiérarchisation du **réseau routier régional** avec pour objectifs d'agir sur la mobilité automobile, de mieux partager l'espace public, d'améliorer la lisibilité du réseau, de définir des niveaux de service attendus selon le type de voie et d'améliorer la sécurité routière en cohérence avec les travaux des Etats généraux wallons de la sécurité routière ;
- Les ambitions en matière d'**intermodalité** avec pour objectif de cibler les points de connexion entre réseaux structurants, d'y développer les fonctionnalités des mobipôles (dont l'offre croissante de services de mobilité partagée) et de déployer une signalétique directionnelle plus multimodale.

11. Proposition d'avis de l'Organe

L'Organe prend connaissance du projet de Schéma régional structurant de mobilité collective, basé sur le Schéma de Développement Territorial de la Wallonie, et des étapes d'adoption de la politique d'accessibilité au territoire.

Il prend acte des possibilités de connexion qu'offre le réseau ferroviaire fédéral ainsi que des principaux enjeux d'amélioration identifiés pour ce dernier.

Il émet les remarques suivantes (*remarques à formuler en séance*) sur les liaisons structurantes routières visées sur le bassin.

Il prend connaissance de la procédure d'avis communal relative à la connexion des centralités villageoises non desservies par le réseau structurant et à la localisation des mobipôles.