



Plan de Mobilité de Charleroi Métropole

Projet de PMCM (version du 15 décembre 2023)

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|---|----|
| Table des Matières | 2 |
| Table des Figures..... | 5 |
| Liste des Tableaux | 9 |
| Lexique | 10 |
| 1. Introduction..... | 14 |
| 1.1 Contexte | 15 |
| 1.2 Méthodologie de l'étude | 17 |
| 2. Diagnostic du territoire | 18 |
| 2.1 Présentation du territoire..... | 19 |
| 2.1.1 Affectation et utilisation du sol | 19 |
| 2.1.2 Présentation des 4 sous-territoires | 20 |
| 2.1.3 Démographie..... | 21 |
| 2.1.4 Foncier et logements..... | 23 |
| 2.1.5 Emplois | 26 |
| 2.1.6 Activités économiques | 27 |
| 2.1.7 Enseignement..... | 29 |
| 2.1.8 Zones de développement territorial | 30 |
| 2.2 Situation actuelle au niveau de la mobilité | 31 |
| 2.2.1 Flux de mobilité | 31 |
| 2.2.2 Réseau de mobilité active | 32 |
| 2.2.3 Réseau de transports publics – SNCB..... | 34 |
| 2.2.4 Réseau de transports publics – TEC..... | 37 |
| 2.2.5 Intermodalité et services de mobilité | 40 |
| 2.2.6 Réseau routier | 42 |
| 2.2.7 Stationnement..... | 44 |
| 2.2.8 Réseau transport de marchandises..... | 45 |
| 2.3 Dynamiques territoriales | 46 |
| 2.3.1 Présences au sein du territoire..... | 47 |
| 2.3.2 Flux de déplacement – Répartition spatiale des déplacements..... | 49 |
| 2.4 Principaux enjeux identifiés pour le PMCM | 54 |
| 3. Ambitions | 56 |
| 3.1 Introduction..... | 57 |
| 3.1.1 Des ambitions qui s'inscrivent dans la vision régionale | 57 |
| 3.1.2 Perspectives au niveau de la mobilité à l'horizon 2035 | 61 |
| 3.1.3 Introduction à la Zone à Haut Niveau de Services de Charleroi Métropole | 64 |

| | | |
|-------|--|-----|
| 3.1.4 | Ambitions de répartition modale pour Charleroi Métropole à l'horizon 2035 | 65 |
| 3.1.5 | Orientations stratégiques du PMCM | 69 |
| 3.1.6 | Ambitions du PMCM | 70 |
| 3.2 | Orientation Stratégique A : Mettre en place une politique d'aménagement du territoire au service d'une mobilité vertueuse | 71 |
| 3.2.1 | Ambition A.1 : Endiguer le phénomène d'étalement urbain pour réduire la dépendance à la voiture individuelle et ses coûts | 71 |
| 3.3 | Orientation Stratégique B : Apaiser le territoire | 74 |
| 3.3.1 | Ambition B.1 : Réduire les nuisances induites par le trafic motorisé, en particulier dans les centralités | 74 |
| 3.4 | Orientation Stratégique C : Développer un système de transport multimodal sécuritaire, crédible et attractif | 76 |
| 3.4.1 | Ambition C.1 : Faire de la marche et du vélo des modes de déplacements évidents et privilégiés dans les centralités | 76 |
| 3.4.2 | Ambition C.2 : Favoriser l'utilisation du vélo pour les déplacements de courtes et de moyennes distances | 77 |
| 3.4.3 | Ambition C.3 : Faire des transports collectifs et partagés une alternative attractive et crédible aux déplacements entre centralités | 78 |
| 3.4.4 | Ambition C.4 : Optimiser le réseau routier et gérer le stationnement en accord avec la politique de mobilité | 81 |
| 3.5 | Orientation Stratégique D : Faciliter et accompagner les citoyens vers de nouveaux comportements de mobilité | 82 |
| 3.5.1 | Ambition D.1 : Pouvoir passer aisément d'un mode de transport à l'autre | 82 |
| 3.5.2 | Ambition D.2 : Informer et accompagner les citoyens en vue d'une mobilité plus durable | 83 |
| 3.6 | Orientation Stratégique E : Dynamiser le report modal en répondant aux besoins des filières | 84 |
| 3.6.1 | Ambition E.1 : Favoriser le transfert modal du transport de marchandises | 84 |
| 3.7 | Tableau récapitulatif des ambitions et indicateurs associés | 85 |
| 4. | Plan d'actions | 87 |
| 4.1 | Approche | 88 |
| 4.1.1 | Des actions déclinées par thématique mais s'inscrivant dans une vision d'ensemble qui se veut multimodale et intermodale | 88 |
| 4.1.2 | Des actions déclinées en fiche action | 88 |
| 4.2 | Orientation Stratégique A : Mettre en place une politique d'aménagement du territoire au service d'une mobilité vertueuse | 90 |
| 4.2.1 | Ambition A.1 : Endiguer le phénomène d'étalement urbain pour réduire la dépendance à la voiture individuelle et ses coûts | 90 |
| 4.3 | Orientation Stratégique B : Apaiser le territoire | 94 |
| 4.3.1 | Ambition B.1 : Réduire les nuisances induites par le trafic motorisé, en particulier dans les centralités | 94 |
| 4.4 | Orientation Stratégique C : Développer un système de transport multimodal sécuritaire, crédible et attractif | 103 |

| | | |
|-------|--|-----|
| 4.4.1 | Ambition C.1 : Faire de la marche et du vélo des modes de déplacements évidents et privilégiés dans les centralités | 103 |
| 4.4.2 | Ambition C.2 : Favoriser l'utilisation du vélo pour les déplacements de courtes et moyennes distances..... | 110 |
| 4.4.3 | Ambition C.3 : Faire des transports collectifs et partagés une alternative attractive et crédible aux déplacements entre centralités | 120 |
| 4.4.4 | Ambition C.4 : Optimiser le réseau routier et gérer le stationnement en accord avec la politique de mobilité | 171 |
| 4.5 | Orientation Stratégique D : Faciliter et accompagner les citoyens vers de nouveaux comportements de mobilité..... | 182 |
| 4.5.1 | Ambition D.1: Pouvoir passer aisément d'un mode de transport à l'autre | 182 |
| 4.5.2 | Ambition D.2 : Informer et accompagner les citoyens en vue d'une mobilité plus durable | 201 |
| 4.6 | Orientation Stratégique E : Dynamiser le report modal des marchandises | 214 |
| 4.6.1 | Ambition E.1 : Favoriser le transfert modal du transport de marchandises | 214 |
| 4.7 | Analyses des cas historiques | 218 |
| 4.7.1 | Préambule | 218 |
| 4.7.2 | Le cas de la zone sud-est (N5) | 218 |
| 4.7.3 | Le cas de la zone sud-ouest (N54) | 224 |
| 5. | Gouvernance | 227 |
| 5.1 | Structure et organes de gouvernance | 228 |
| 5.2 | Organisation de la gouvernance | 229 |
| 5.2.1 | Comité PMCM et Organe de représentation des communes | 230 |
| 5.2.2 | Comités thématiques | 232 |
| 5.2.3 | Comités de projets | 236 |
| 5.2.4 | Organe d'évaluation | 236 |
| 5.3 | Conclusion | 237 |
| | Tableau récapitulatif – Etapes de mise en œuvre du Plan d'actions du PMCM | 238 |
| | Annexes..... | 252 |
| | Annexe 1 : Note méthodologique relative aux données FMD utilisées dans le cadre du PMCM | 252 |
| | Annexe 2 : Anciennes communes avec le plus de présences en journée (à 11h)..... | 254 |
| | Annexe 3 : Perspectives d'évolution de la population entre 2020 et 2035 en Wallonie (IWEPS) | 254 |
| | Annexe 4 : Utilisation de la voiture au niveau de la Région wallonne..... | 255 |
| | Annexe 5 : Offre cible minimum – Fréquences et amplitudes des relations ferroviaires | 256 |
| | Annexe 6 : Niveaux de services pour les lignes Express | 262 |
| | Annexe 7 : Niveaux de services pour les lignes intercommunales | 264 |
| | Annexe 8 : Niveaux de services pour les lignes de Métro et Busway | 271 |
| | Annexe 9 : Offres de transport structurantes projetées aux principaux Mobipôles (XL à M) | 273 |
| | Annexe 10 : Offre cible pour le stationnement vélo en gare (Mobipôles XL à S) | 275 |

TABLE DES FIGURES

| | |
|---|----|
| Figure 1 : Vue d'ensemble de Charleroi Métropole et délimitation des zones PUM et PMPS. | 16 |
| Figure 2 : Utilisation du sol de Charleroi Métropole. | 19 |
| Figure 3 : Présentation des 4 sous-territoires identifiés à Charleroi Métropole (communes urbaines, 1 ^{ère} et 2 ^{ème} couronne et communes rurales. | 20 |
| Figure 4 : Perspectives d'évolution (en %) de la population des communes du PMCM de 2021 à 2035. | 22 |
| Figure 5 : Taux d'offre foncière sur le territoire de Charleroi Métropole. | 23 |
| Figure 6 : Perspectives d'évolution (en %) des ménages privés au sein du PMCM de 2021 à 2035. | 24 |
| Figure 7 : Delta entre le potentiel de logements total et les besoins en logements à l'horizon 2035 au sein du PMCM. | 25 |
| Figure 8 : Vue d'ensemble des parcs d'activités économiques à Charleroi Métropole. | 28 |
| Figure 9 : Total d'élèves de l'enseignement maternel, primaire et secondaire par commune et part des élèves fréquentant une école de leur commune parmi ce total (année scolaire 2020-2021). | 29 |
| Figure 10 : Vue d'ensemble des principales zones de développement territorial actuelles et/ou futures sur le territoire de Charleroi Métropole à l'horizon 2035. | 30 |
| Figure 11 : Nombre de véhicules par ménage en 2020. | 31 |
| Figure 12 : Préférence d'utilisation des différents modes de déplacements domicile-travail. | 31 |
| Figure 13 : Piétonnier du centre-ville de Charleroi. | 32 |
| Figure 14 : Communes sélectionnées pour le Plan Wallonie Cyclable en 2020. | 33 |
| Figure 15 : Réseau ferroviaire de Charleroi Métropole. | 34 |
| Figure 16 : Réseau express régional. | 35 |
| Figure 17 : Comparaison des performances des arrêts du réseau ferroviaire en semaine. | 36 |
| Figure 18 : Répartition des lignes principales à travers le territoire de Charleroi Métropole. | 37 |
| Figure 19 : Réseau de transports publics actuel. | 38 |
| Figure 20 : Communes adhérentes à la Centrale Locale de Mobilité de Charleroi Métropole. | 41 |
| Figure 21 : Réseau routier. | 42 |
| Figure 22 : Place du Général Piron à Couvin. | 44 |
| Figure 23 : Communes avec le delta de présences le plus élevé entre le matin et le soir au sein de la zone PUM. | 47 |
| Figure 24 : Communes avec le delta de présences le plus élevé entre le matin et le soir au sein de la zone PMPS. | 47 |
| Figure 25 : Delta de présences un jeudi entre 11h et 21h au sein du PMCM. | 48 |
| Figure 26 : Flux au sein et entre les territoires liés à Charleroi Métropole un jeudi moyen (hors congés scolaires). | 49 |
| Figure 27 : Répartition des flux en lien avec les territoires voisins de Charleroi Métropole un jeudi moyen (hors congés scolaires). | 50 |
| Figure 28 : Part des déplacements internes aux communes. | 51 |
| Figure 29 : Flux de déplacements de plus de 500 personnes par sens un jeudi moyen (hors congés scolaires) au sein du PMCM. | 52 |

| | |
|---|-----|
| Figure 30 : Flux de déplacements de plus de 250 personnes par sens un jeudi moyen (hors congés scolaires) au sein du PMCM. | 53 |
| Figure 31 : Principaux enjeux formulés à l'issue du diagnostic du territoire de Charleroi Métropole. | 54 |
| Figure 32 : Principe STOP. | 57 |
| Figure 33 : Comparaison de l'évolution du nombre de kilomètres parcourus à pied et à vélo à politique inchangée et selon la vision FAST 2030. | 61 |
| Figure 34 : Comparaison de l'évolution du nombre de kilomètres parcourus en train à politique inchangée et selon la Vision FAST 2030. | 62 |
| Figure 35 : Comparaison de l'évolution du nombre de kilomètres parcourus en bus/tram/métro à politique inchangée et selon la Vision FAST 2030. | 62 |
| Figure 36 : Comparaison de l'évolution du nombre de kilomètres parcourus en voiture (individuelle) à politique inchangée et selon la Vision FAST 2030. | 63 |
| Figure 37 : Zone à Haut Niveau de Services (ZHNS) de Charleroi Métropole. | 64 |
| Figure 38 : Ambition de répartition modale pour Charleroi Métropole à l'horizon 2035. | 65 |
| Figure 39 : Ambition de répartition modale par sous-zones à l'horizon 2035 (en kilomètres parcourus). | 66 |
| Figure 40 : Évolution des ambitions de répartition modale pour Charleroi Métropole (2020 – 2035). | 67 |
| Figure 41 : Objectifs de répartition modale (du nombre de déplacements) pour Charleroi Métropole selon la distance de déplacements (2035). | 68 |
| Figure 42 : Enjeux et Orientations Stratégiques du PMCM. | 69 |
| Figure 43 : Orientations Stratégiques et Ambitions du PMCM. | 70 |
| Figure 44 : Potentiel de logements dans les centralités (par commune) de Charleroi Métropole. | 72 |
| Figure 45 : Vue d'ensemble des PAE de Charleroi Métropole sur la carte d'accessibilité du territoire. | 73 |
| Figure 46 : Objectifs de répartition modale de la Vision FAST à l'horizon 2030 (en kilomètres parcourus). | 74 |
| Figure 47 : Ambitions en matière de services de partage de véhicules. | 80 |
| Figure 48 : Ambitions en matière de taux de motorisation. | 80 |
| Figure 49 : Carte des traversées de villages à sécuriser à Charleroi Métropole. | 99 |
| Figure 50 : Réseau de voies structurantes pour les déplacements piétons de la commune de Les Bons Villers. | 105 |
| Figure 51 : CeMathèque. | 107 |
| Figure 52 : Liaisons structurantes à développer. | 112 |
| Figure 53 : Schéma d'intention du réseau cyclable structurant. | 113 |
| Figure 54 : Liaisons proposées pour la mise en place du réseau cyclable structurant. | 114 |
| Figure 55 : Liaisons proposées pour la mise en place du réseau structurant au niveau de la ZHNS. | 115 |
| Figure 56 : Liaisons proposées pour la mise en place du réseau structurant (avec ordre de priorité). | 116 |
| Figure 57 : Liaisons proposées pour la mise en place du réseau structurant au sein de la ZHNS (avec ordre de priorité). | 117 |
| Figure 58 : Evaluation des éléments clefs du parcours client. | 124 |
| Figure 59 : Plan communal de Francheville (Métropole de Lyon). | 125 |
| Figure 60 : Encourager l'intermodalité via la signalétique aux arrêts. | 126 |

| | |
|---|-----|
| Figure 61 : Communication à propos de l'arrêt à la demande pour les femmes à Strasbourg..... | 127 |
| Figure 62 : Proposition de réorganisation de la relation S62 (parmi d'autres)..... | 129 |
| Figure 63 : Schématisation du mode d'exploitation proposé pour la relation S64 (ligne 132)..... | 133 |
| Figure 64 : Structure de l'offre ferroviaire actuelle (et cible) en semaine)..... | 140 |
| Figure 65 : Structure de l'offre ferroviaire actuelle (et cible) le samedi. | 141 |
| Figure 66 : Structure de l'offre ferroviaire actuelle (et cible) le dimanche..... | 142 |
| Figure 67 : Réseau structurant projeté à l'échelle de Charleroi Métropole. | 150 |
| Figure 68 : La ZHNS et le réseau structurant projeté..... | 155 |
| Figure 69 : Zones d'attention particulière pour la mise en place d'un service TEC à la demande en zone rurale. | 160 |
| Figure 70 : Parkings de covoiturage existants et à développer..... | 164 |
| Figure 71 : Parkings de covoiturage et existants au niveau de la zone PUM..... | 165 |
| Figure 72 : Services de voiture partagés à implanter..... | 168 |
| Figure 73 : Vélo bi-place de l'opérateur Pony à Grenoble. | 170 |
| Figure 74 : Affiche de communication pour les marches exploratoires. | 170 |
| Figure 75 : Voies routières prioritaires à optimiser | 173 |
| Figure 76 : Limites de vitesses proposées sur les voies pénétrantes et le R9 de Charleroi. | 175 |
| Figure 77 : Réseau de Mobipôles à l'échelle de Charleroi Métropole Classe S-XL..... | 186 |
| Figure 78 : Réseau de Mobipôles à l'échelle de la ZHNS Classe S-XL | 187 |
| Figure 79 : Stationnement vélo aux gares (Mobipôles) souhaité à l'horizon 2035..... | 190 |
| Figure 80 : Stationnement vélo à la gare de Leuven..... | 191 |
| Figure 81 : Accessibilité du Brussels South Charleroi Airport. | 195 |
| Figure 82 : Places de stationnement sécurisées dans les parcs relais de la Métropole de Lyon. | 197 |
| Figure 83 : Plan de développement du réseau P+R. | 198 |
| Figure 84 : Espace TEC de Namur..... | 200 |
| Figure 85 : Parcs d'activités économiques prioritaires à Charleroi Métropole..... | 205 |
| Figure 86 : Sensibilisation à la mobilité dans les écoles secondaires..... | 209 |
| Figure 87 : Extraits du guide Mobil'été 2023 du Grand Annecy – Source : Office du tourisme du lac d'Annecy | 211 |
| Figure 88 : Campagne de Bruxelles Environnement en faveur de la LEZ pour un air plus sain. | 213 |
| Figure 89 : « Rose des modes » depuis la place Bellecour à Lyon..... | 213 |
| Figure 90 : Charges de trafic sur le réseau routier régional un jour moyen de semaine (6h – 22h)..... | 219 |
| Figure 91 : Charges de trafic poids lourds sur le réseau routier régional un jour moyen de semaine (6h – 22h). | 220 |
| Figure 92 : Temps de parcours sur la N5 entre Jamagne et le rond-point de Couillet..... | 221 |
| Figure 93 : Enjeux N54, Charges de trafic PL (+3,5t) un jour ouvré moyen. | 224 |
| Figure 94 : Structure de gouvernance du PMCM..... | 229 |
| Figure 95 : Dynamique de fonctionnement de la structure de gouvernance du PMCM. | 230 |

| | |
|---|-----|
| Figure 96 : Ensemble des TACS. | 252 |
| Figure 97 : Cartographie de la granularité des cellules. | 252 |
| Figure 98 : Cartographie des limites des pays limitrophes. | 253 |
| Figure 99 : Perspectives d'évolution de la population entre 2020 et 2035 en Wallonie. | 254 |
| Figure 100 : Carte représentant, au niveau de la Région wallonne, la part de population utilisant la voiture, du covoiturage ou une moto comme moyen de transport principal par lieu de travail. | 255 |
| Figure 101 : Offres de transport structurantes projetées aux principaux Mobipôles (XL à M). | 273 |
| Figure 102 : Offres de transport structurantes projetées aux principaux Mobipôles (XL à M) au sein de la ZHNS. | 274 |

LISTE DES TABLEAUX

| | |
|--|-----|
| Tableau 1 : Objectifs de répartition des parts modales (kilomètres) pour la mobilité des personnes..... | 57 |
| Tableau 2 : Objectifs de répartition des parts modales (tonnes*kilomètres) pour la mobilité des marchandises. | 57 |
| Tableau 3 : Tableau récapitulatif des 5 grandes orientations stratégiques du PMCM et des 9 ambitions qui en découlent. | 86 |
| Tableau 4 : Fréquences cibles proposées du lundi au samedi. | 139 |
| Tableau 5 : Amplitudes cibles minimum proposées du lundi au samedi. | 143 |
| Tableau 6 : Les principaux PAE et grosses entreprises sur le territoire de Charleroi Métropole..... | 204 |
| Tableau 7 : Tableau récapitulatif du plan d’actions du PMCM. | 251 |
| Tableau 8 : Top 10 des anciennes communes avec le plus de présences en journée (à 11h) à Charleroi Métropole. | 254 |
| Tableau 9 : Offre prévue par le Plan de Transport 2023-2026..... | 261 |

LEXIQUE

| | |
|--------------------|---|
| Arrêté | Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 relatif à la définition des bassins cohérents en terme de déplacements autour des grandes agglomérations urbaines wallonnes. |
| BEP | Le Bureau Économique de la Province (BEP) de Namur est chargé du développement économique, social et environnemental de la Province de Namur, en coordination avec les autorités wallonnes. Les actionnaires sont la Province de Namur et les 38 communes qui la composent. 6 communes de la zone d'étude en sont membres : Cerfontaine, Couvin, Philippeville, Sambreville, Viroinval et Walcourt. |
| BFP | Le Bureau fédéral du Plan (BFP) est un organisme indépendant d'intérêt public. Il réalise des études et des prévisions sur des questions de politique économique, sociale, environnementale et leur intégration dans une perspective de développement durable. |
| Centralité | Selon la définition du Schéma de Développement Territorial (SDT) de la Wallonie, les centralités sont définies comme des parties des villes et des villages cumulant une concentration en logements, une proximité aux services et équipements et une bonne accessibilité en transports en commun. Le maillage de ces centralités est un atout de premier plan pour soutenir et structurer le développement du territoire. Ces territoires demandent à être renforcés notamment pour y développer le logement ainsi que les activités commerciales et tertiaires. |
| Cyclostrade | Itinéraires identifiables qui constituent l'épine dorsale du réseau cyclable structurant et relie des zones à haut potentiel de déplacements, en offrant une alternative attractive aux déplacements en voiture. Les cyclostrades sont potentiellement utilisées de manière intensive et bénéficient d'une infrastructure de grande qualité permettant de se déplacer dans les meilleures conditions de confort, de sécurité et d'efficacité sur des distances moyennes à longues et sur des aménagements cyclables reconnaissables. |
| Décret | Décret du 1 ^{er} avril 2004 relatif à la mobilité durable et à l'accessibilité. Ce Décret définit le principe de PUM. |
| FEDER | Fonds Européen de Développement Régional (FEDER). |
| FMD | Les « Floating Mobile Data » (FMD) ou « données mobiles flottantes » sont des données de déplacement anonymisées issues de la téléphonie mobile au service de l'information du trafic routier. |
| GES | Les Gaz à Effet de Serre (GES) sont des composants gazeux qui absorbent le rayonnement infrarouge émis par la surface terrestre et contribuent ainsi à l'effet de serre. L'augmentation de leur concentration dans l'atmosphère terrestre est l'un des facteurs à l'origine du réchauffement climatique. |
| IDEA | L'Intercommunale de développement économique et d'aménagement du cœur du Hainaut (IDEA) est une Intercommunale multisectorielle active dans divers domaines d'intérêt général tels que les infrastructures économiques et les conseils aux entreprises, les études urbanistiques et d'aménagement du territoire ou bien encore le secteur de l'eau, les expertises techniques pour les communes, les |

| | |
|--|--|
| | énergies durables, etc. 5 communes de la zone d'étude en sont membres (Anderlues, Chapelle-lez-Herlaimont, Erquelines, Merbes-le-Château et Seneffe). |
| IGRETEC | L'Intercommunale pour la Gestion et la Réalisation d'Etudes Techniques et Economiques (IGRETEC) est une Intercommunale active dans différents pôles d'activités tels que le développement économique et territorial de la Région de Charleroi et Sud-Hainaut, la gestion des ouvrages d'épuration et de démergement pour cette même zone géographique que celle précitée ou encore les missions de bureau d'études spécialisé en conception, réalisation et mise en œuvre de projets au service de partenaires publics ou privés où les projets développés concernent des domaines très variés : bâtiments industriels ou citoyens, infrastructures, urbanisme et environnement. 21 communes de la zone d'étude en sont membres (Aiseau-Presle, Beaumont, Charleroi, Châtelet, Chimay, Courcelles, Farciennes, Fleurus, Fontaine-l'Évêque, Froidchapelle, Gerpennes, Ham-sur-Heure-Nalinnes, Les Bons Villers, Lobbes, Momignies, Montigny-le-Tilleul, Pont-à-Celles, Sivry-Rance, Thuin ainsi que 2 communes également membres d'IDEA ; Erquelines et Merbes-le-Château). |
| IWEPS | L'Institut Wallon de l'Évaluation, de la Perspective et de la Statistique (IWEPS) est un institut scientifique public d'aide à la prise de décision à destination des pouvoirs publics. Depuis le 1 ^{er} janvier 2016, l'IWEPS a été désigné par le Gouvernement wallon comme l'Autorité Statistique de la Région wallonne. |
| MaaS | « Mobility as a Service » (MaaS) ou « Mobilité comme Service » est un outil facilitant la multimodalité, en permettant aux utilisateurs de planifier, réserver et payer un trajet multimodal via une plateforme numérique unique. |
| Mobilité active | Aussi appelée « mobilité douce », la mobilité active est une forme de transport de personnes (et parfois de biens) qui n'utilise que l'activité physique humaine comme source d'énergie (marche à pied, vélo, trottinette, etc.). |
| Mobipoint | Équivalent d'un Mobipôle à l'échelle de l'agglomération urbaine, un Mobipoint contribue à la transition vers la voiture partagée et les déplacements doux. Les Mobipoints sont également des centres de mobilité qui combinent différents types de mobilité partagée et durable. Ceux-ci s'articulent essentiellement autour des transports en commun et de la voiture partagée (carsharing). |
| Mobipôle | Un lieu physique, « hub » où convergent différentes offres et infrastructures de mobilité et où les usagers devront se rendre pour accéder à une offre qualitative et performante. |
| Multimodalité | Utilisation de plusieurs modes de transports au cours d'un même déplacement. |
| Objectifs régionaux (et fédéraux) | Les objectifs régionaux (et fédéraux) tiendront compte des objectifs formulés dans la Vision FAST 2030 et autres documents stratégiques de la Région wallonne (tels que le Plan de Relance, le PACE, etc.) et du Gouvernement fédéral. |
| PAC | Port Autonome de Charleroi (PAC). |
| PACE | Le Plan Air Climat Énergie (PACE) décrit de manière intégrée les actions menées dans la lutte contre les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) et de polluants atmosphériques, ainsi qu'en faveur de la diminution de notre consommation d'énergie. |

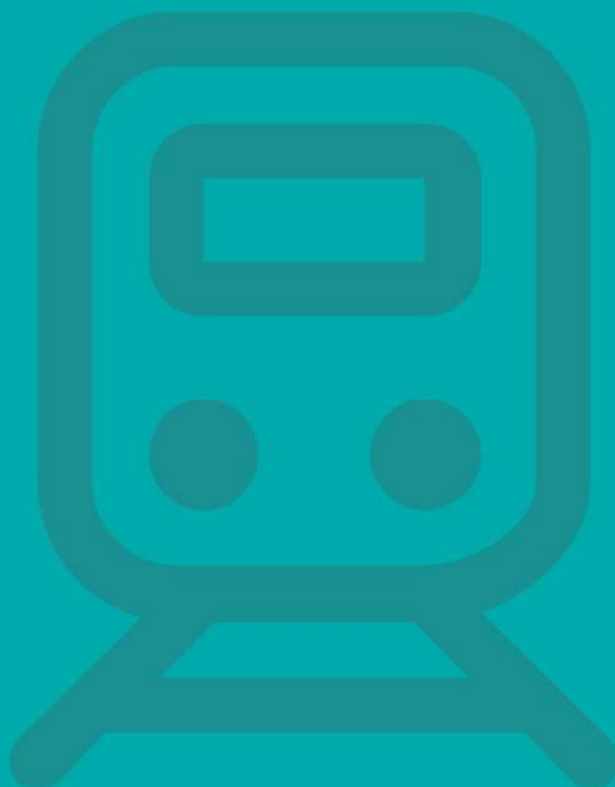
| | |
|---------------------------|--|
| PACO | Port Autonome du Centre et de l'Ouest (PACO). |
| PAE | Les Parcs d'Activités Économiques (PAE) sont des espaces regroupant des entreprises de divers secteurs d'activités, là où de nombreux projets d'implantation sont en cours de développement. |
| PAN | Port Autonome de Namur (PAN). |
| PANG | Les Points d'Arrêts Non-Gardés (PANG) se caractérisent par l'absence de personnel en gare. |
| PCDR | Plan Communal de Développement Rural (PCDR). |
| PIC | Plan d'Investissement Communal (PIC). |
| PIMACI | Plan d'Investissement Mobilité Active Communale et Intermodalité (PIMACI). |
| PIMPT | Plan Mobilité et Infrastructures Pour Tous (PIMPT). |
| PMPS | Le Plan de Mobilité du Périmètre de Soutien (PMPS) couvre 13 communes rurales et complète le Plan Urbain de Mobilité (PUM), représentant lui 17 communes. |
| P.P. | Point de Pourcentage. C'est l'unité de la différence de deux pourcentages calculée par la soustraction des deux valeurs indiquées en pourcent. |
| Principe « BIMBY » | Le principe « Build In My Back Yard » (BIMBY), littéralement « construire dans mon jardin », vise à offrir la possibilité aux propriétaires de vendre une partie de leur terrain pour la construction d'un nouveau logement, dans l'idée de densifier les zones déjà habitées. |
| PUM | Le Plan Urbain de Mobilité (PUM – Décret du 1 ^{er} avril 2004) de l'agglomération de Charleroi couvre 17 communes et est complété par le Plan de Mobilité du Périmètre de Soutien (PMPS), couvrant lui 13 communes, venant en soutien de l'agglomération de Charleroi. |
| RER | La mise en œuvre progressive d'une offre de transport public rail et bus intégrée par la concrétisation des Réseaux Express Régionaux (RER) est l'un des principaux objectifs de la Stratégie Régionale de Mobilité (SRM). |
| Réseau structurant | Lignes de transport public principales offrant un niveau de service suffisant pour influencer l'organisation d'un territoire. Ce niveau de service varie selon la nature urbaine ou interurbaine de la liaison. |
| RGPD | Le Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD) est un règlement de l'Union européenne qui constitue le texte de référence en matière de protection des données à caractère personnel. Il renforce et unifie la protection des données pour les individus au sein de l'Union européenne. |
| SDCW | Le Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie (SDCW) est un outil d'orientation visant à identifier les axes cyclables à aménager en priorité à l'échelle du territoire wallon. Ce Schéma est le résultat de l'étude d'un maillage de la Wallonie en itinéraires cyclables de qualité (notamment le RAVeL), reliant des pôles sélectionnés en Wallonie et dans les régions ou pays voisins selon des critères bien précis. Ces |

| | |
|--|--|
| | itinéraires ont pour objectif de constituer la colonne vertébrale du réseau cyclable wallon. |
| SDT | Le Schéma de Développement Territorial (SDT) est l'outil de nature juridique à travers lequel les autorités régionales définissent la stratégie qu'elles comptent mettre en œuvre pour traduire le projet qu'elles proposent sur le territoire. |
| SRM | La Stratégie Régionale de Mobilité (SRM) vise à orienter les décisions et plans d'actions jusqu'en 2030 afin de rencontrer les objectifs de transfert modal prévus dans la Vision FAST 2030. |
| Tendance à politique inchangée | Les tendances à politique inchangée se basent sur l'évolution historique de différents indicateurs liés aux différentes thématiques qui seront présentées dans ce document. |
| Vision FAST 2030 | La Vision FAST 2030 (Fluidité, Accessibilité, Sécurité, Santé, Transfert modal), adoptée par le Gouvernement wallon en 2017, définit les objectifs régionaux en matière de mobilité à l'horizon 2030. |
| WalStat | WalStat est le portail d'informations statistiques locales sur la Wallonie. Son objectif est de rassembler, au même endroit, des indicateurs clés au niveau local sur la Wallonie. |
| ZEC | La Zone d'Enjeu Communal (ZEC) constitue un outil au service de la stratégie communale en visant la dynamisation des centres urbains et ruraux. |
| ZH | Les zones d'habitat sont les zones du plan de secteur destinées principalement à l'habitat d'après le Code du développement Territorial (CoDT). |
| Zone de développement territorial | Une zone de développement territorial est une zone d'amplification de la fonction métropolitaine, de développement économique, de renforcement des fonctions, et de restructuration du territoire. Ce type de zone, parfois pluri communale, regroupe plusieurs espaces de projet en cours, ou en réflexion ainsi qu'un certain potentiel foncier. |

1. INTRODUCTION

1.

INTRODUCTION



1.1 Contexte

Pourquoi un Plan de Mobilité ?

La volonté de réaliser des Plans urbains de mobilité remonte à 2004, au moment de l'adoption du Décret relatif à la mobilité durable et à l'accessibilité. Ce dernier vise l'élaboration d'outils de planification en matière de mobilité dans les communes et les bassins urbains. En tant que grande ville wallonne, Charleroi et son agglomération sont, à ce moment, identifiés comme un bassin pour lequel il est pertinent d'élaborer un Plan Urbain de Mobilité (désigné ci-après comme PUM). Il faudra attendre plusieurs années avant d'entamer la réalisation de ces plans et c'est finalement l'ensemble du périmètre de Charleroi Métropole, avec ses quelques 580.000 habitants qui s'impose comme bassin pour réaliser l'étude.

La zone PUM, un bassin urbain de 17 communes...

Le bassin urbain tel qu'il a été défini dans l'Arrêté d'origine couvre 17 communes, à savoir Aiseau-Presles, Anderlues, Chapelle-lez-Herlaimont, Charleroi, Châtelet, Courcelles, Farciennes, Fleurus, Fontaine-l'Évêque, Gerpinnes, Ham-sur-Heure-Nalinnes, Les Bons Villers, Lobbes, Montigny-le-Tilleul, Pont-à-Celles, Thuin et Walcourt. Rappelons qu'un bassin urbain n'est pas une entité administrative. Au contraire, il s'agit d'une échelle plus sensible, dans laquelle les déplacements quotidiens s'organisent. Il existe en effet une cohérence et une cohésion territoriale propres à cette zone. Le bassin de Charleroi défini en 2004 est une zone que l'on peut qualifier d'urbaine. Il s'agit donc là du périmètre de référence pour le PUM.

...complémenté par la zone PMPS et ses 13 communes

En complément, afin d'assurer la cohérence avec le territoire de Charleroi Métropole, ont été intégrées dans la réflexion 13 communes périphériques, pour la plupart situées au Sud de Charleroi : Beaumont, Cerfontaine, Chimay, Couvin, Erquennes, Froidchapelle, Merbes-le-Château, Momignies, Philippeville, Sambreville, Seneffe, Sivry-Rance et Viroinval. Il s'agit, pour la plupart de ces communes, de communes plus rurales, qui s'intègrent dans le bassin de vie de Charleroi Métropole. Ces dernières sont également couvertes par le plan et forment donc le Périmètre de Soutien à l'agglomération carolorégienne (désigné ci-après comme PMPS).

Le PMCM, Plan de Mobilité de Charleroi Métropole

Dans la suite du document et pour la facilité, le terme « Plan de Mobilité de Charleroi Métropole » (« PMCM » ou « le Plan ») est un titre générique qui réfère à la description du PUM (17 communes) conformément au Décret et celle du PMPS (13 communes) ; il sera utilisé tout au long de cette étude pour faire référence aux 30 communes.

Le PMCM est donc un document de type stratégique, ce qui signifie qu'il n'a pas vocation à dessiner des projets détaillés, mais plutôt à définir et donner les grandes orientations stratégiques qui pourront guider les actions à mener pour induire des changements de comportement vers une mobilité plus durable. Le rôle du plan n'est pas de descendre à une échelle géographique trop précise ou communale. Ce sera en revanche celui des autres documents stratégiques réalisés à une échelle plus locale (Masterplans, Schémas de Développement Communaux, PCM, réflexions sur les réseaux locaux, ...) qui devront quant à eux trouver in fine leur fondement dans ces nouveaux documents de référence. L'objectif de cette étude est ainsi de guider le développement de Charleroi Métropole pour au moins les 10 prochaines années.

Le concept de PUM, son contenu ainsi que les modalités de définition et mécanismes de concertation sont prévus par les articles 3 à 11 du Décret relatif à la mobilité durable et à l'accessibilité¹. Ainsi, le PUM est un document d'orientation de l'organisation et de la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité générale relevant de l'échelle d'une agglomération urbaine. Il s'applique donc à une échelle urbaine, en fonction des bassins de vie, et crée également un cadre et une dynamique de l'information, sensibilisation, concertation et de coordination des acteurs locaux. Il prend également en compte des éléments de développement territorial liés à l'accessibilité.

Quant au PMPS, il n'est défini par le Décret.. L'ambition est néanmoins de disposer d'une vision cohérente et globale sur l'ensemble du périmètre de Charleroi Métropole et dès lors, de disposer d'un document de nature stratégique identifiant les défis principaux et les actions stratégiques à mettre en œuvre au niveau de cette zone.

¹wallex.wallonie.be/eli/loi-decret/2022/11/24/2022207146#686ee69e-754a-4955-a8cf-2bd7130af968

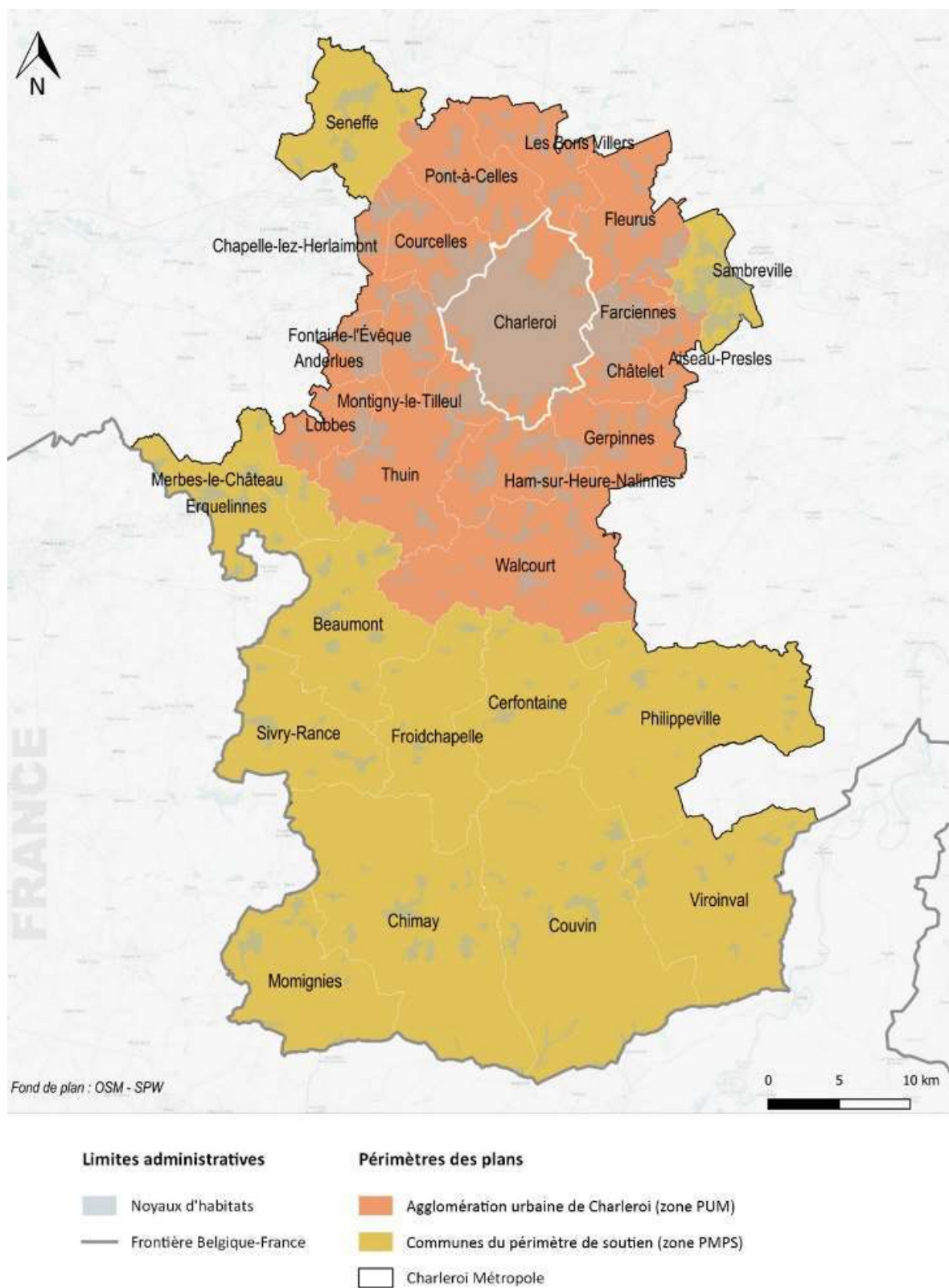


Figure 1 : Vue d'ensemble de Charleroi Métropole et délimitation des zones PUM et PMPS.
Source : Géoportail de la Wallonie.

1.2 Méthodologie de l'étude

Quelle méthode de travail pour le PMCM ?

Le PMCM a été réalisé sur base de données provenant de sources variées :

- **Données statistiques** publiquement disponibles ou transmises dans le cadre de cette étude, principalement issues de l'Institut Wallon de l'Évaluation, de la Perspective et de la Statistique (IWEPS) (via WalStat) ;
- **Stratégies et études existantes** (ex. Vision FAST, Stratégie Régionale de Mobilité-SRM, Projet de Territoire de Charleroi Métropole, Plan Air Climat Énergie, etc.).
- Données « **Floating Mobile Data** » (FMD) permettant d'identifier les principaux mouvements de personnes au sein du territoire de Charleroi Métropole sur la période courant de mars à juin 2022 ;
- **Entretiens individuels** menés d'avril 2022 à septembre 2023 avec les 30 communes de Charleroi Métropole et autres acteurs de la mobilité (ex. SNCB, TEC, SPW-AOT, Intercommunales, etc.) ;
- **Enquête en ligne du Plan de Mobilité Charleroi Métropole (PMCM)** rassemblant des informations sur les habitudes du quotidien des citoyens en matière de mobilité (novembre 2022). 947 citoyens ont répondu à l'enquête mise en ligne dans le cadre de cette étude. Certaines informations tirées de cette enquête seront présentées dans ce document mais devront toutefois être interprétées avec une certaine précaution. En effet, l'enquête n'a pas visé spécifiquement un échantillon représentatif de citoyens, ce qui peut induire une sous-représentation de certaines catégories ;
- **Ateliers des 4 groupes de travail** ayant pris place de janvier à avril 2023 rassemblant différents experts autour des thèmes suivants :
 - 1) Les infrastructures cyclables structurantes ;
 - 2) Les transports publics, transports partagés et intermodalités ;
 - 3) La logistique et le transport de marchandises ;

- 4) Le réseau routier, les infrastructures routières et la sécurité routière.

Un PMCM structuré en 4 grands chapitres

- 1) **Diagnostic du territoire²** : présentation du portrait du territoire de Charleroi Métropole au niveau du développement territorial, de la mobilité des personnes et des marchandises, et analyses des dynamiques territoriales ;
- 2) **Ambitions** : rappel de la vision régionale, présentation des perspectives au niveau de la mobilité à l'horizon 2035, introduction de la Zone à Haut Niveau de Service (ZHNS) et présentation des différentes orientations stratégiques et ambitions du PMCM ;
- 3) **Plan d'actions** : présentation des différentes actions du PMCM sous forme de fiches-actions et lien avec les ambitions poursuivies par chaque action ;
- 4) **Gouvernance** : présentation de la structure et des modalités de suivi envisagées dans le cadre du PMCM.

² La version la plus actualisée du diagnostic du territoire du PMCM (présente dans ce document) a été élaborée de mars à septembre 2022.

2. DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE

2.

DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE



2.1 Présentation du territoire

2.1.1 Affectation et utilisation du sol

De fortes disparités s'observent entre l'agglomération urbaine de Charleroi et le reste de la Métropole quant à l'utilisation des sols

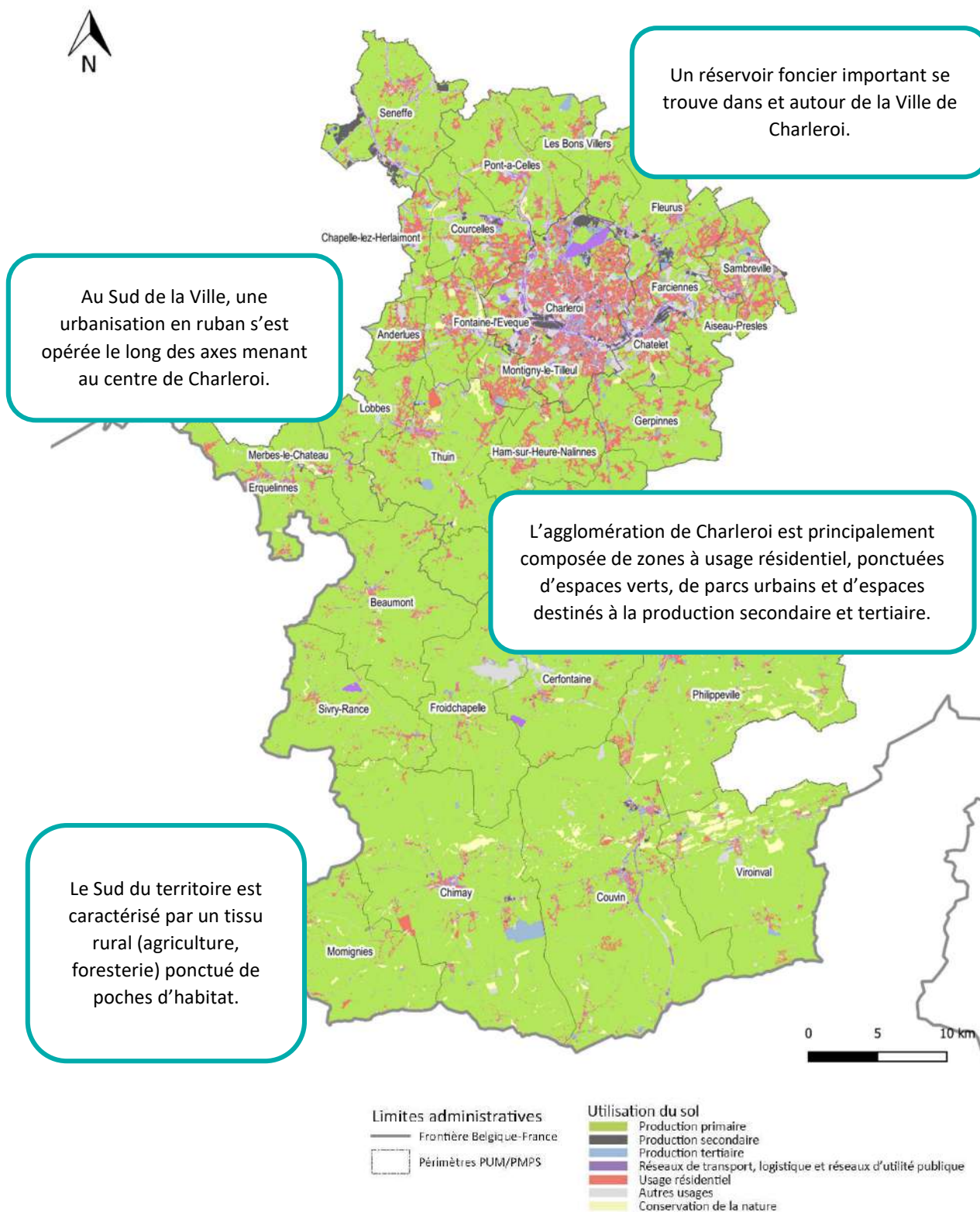


Figure 2 : Utilisation du sol de Charleroi Métropole.

Source : Géoportail de la Wallonie.

2.1.2 Présentation des 4 sous-territoires

Sur base de l'analyse du portrait de territoire de Charleroi Métropole et de la densité de population des différentes communes du PMCM, quatre sous-territoires ont été identifiés pour cette étude.

Cette division en sous-territoires vise à présenter de manière plus granulaire les principaux constats, enjeux et perspectives qui seront détaillés dans la suite de ce document. Ainsi, le territoire est présenté sur la base des communes urbaines, communes de 1^{ère} couronne, communes de 2^{ème} couronne et communes rurales telles que reprises sur la carte ci-dessous.

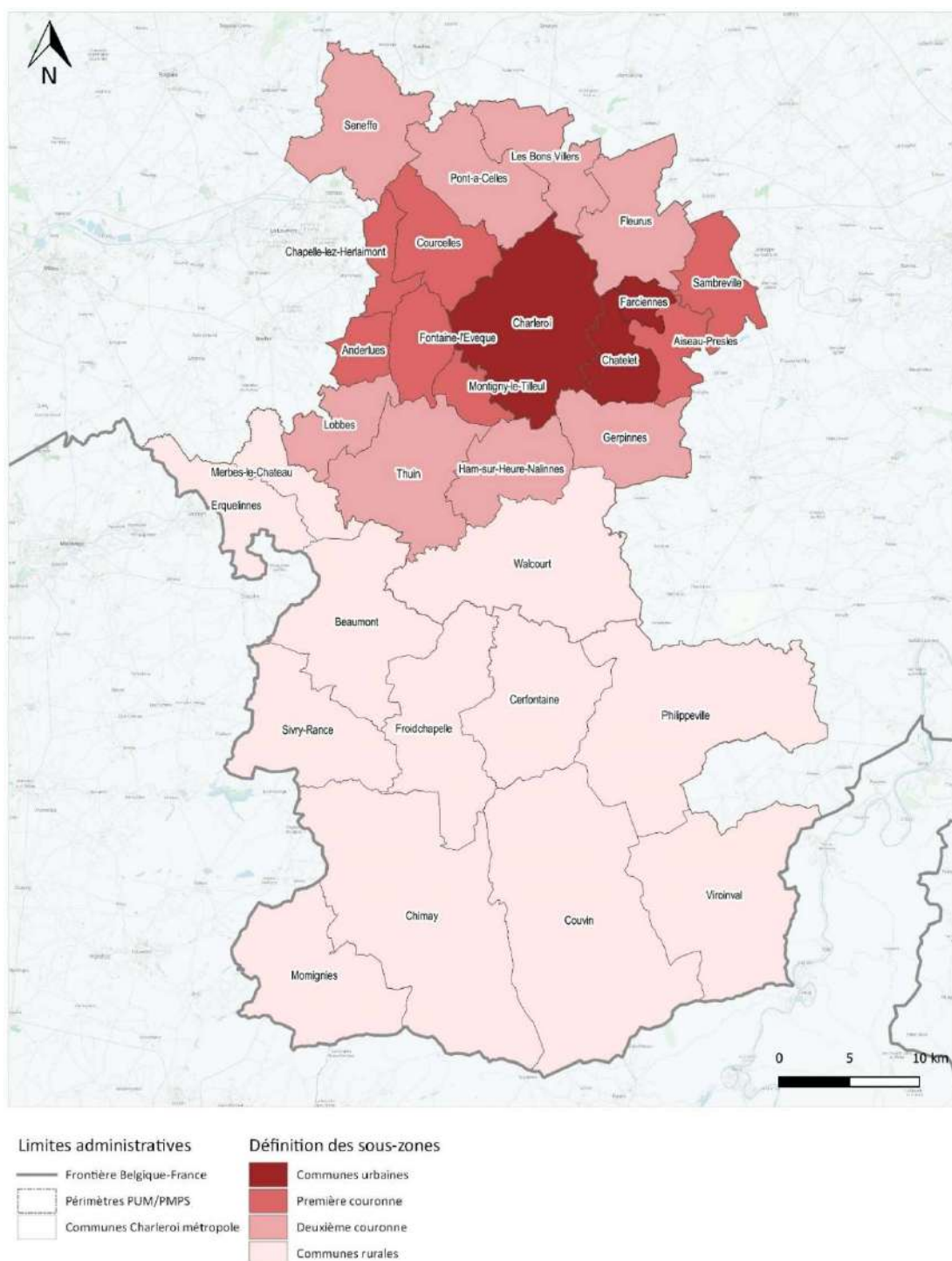


Figure 3 : Présentation des 4 sous-territoires identifiés à Charleroi Métropole (communes urbaines, 1^{ère} et 2^{ème} couronne et communes rurales).

2.1.3 Démographie

Une croissance conséquente sur l'ensemble du territoire depuis 2006

Charleroi Métropole compte une population de 579 490 habitants. La zone PUM recense la majorité des habitants de la Métropole. En effet, 460 919 personnes y habitent, tandis que la zone PMPS compte 118 571 habitants. Notons que 34,8% de la population de la Métropole se trouve dans la Ville de Charleroi, ce qui en fait la commune la plus peuplée du PMCM.

La population de Charleroi Métropole a augmenté de 2006 à 2021 (+ 5% soit à un rythme approximativement moitié moins élevé que la moyenne wallonne). De fortes croissances furent enregistrées dans des communes rurales telles que Philippeville, Froidchapelle et Cerfontaine mais aussi de 1^{ère} couronne et 2^{ème} couronne telles qu'Anderlues, Fontaine-l'Évêque ou encore Seneffe. Charleroi a également enregistré une croissance de sa population (+ 4,5%) au cours de cette période même si cette croissance s'est relativement stabilisée ces dernières années.

Des mouvements de la population au Nord et à l'Ouest de la Ville de Charleroi, notamment en raison de la pression foncière à Bruxelles

D'après une étude de l'IWEPS³, certaines communes du Brabant wallon ont perdu progressivement de leur attrait pour les habitants wallons, en raison notamment de prix élevés de l'immobilier. Des flux migratoires plus éloignés de Bruxelles, vers des communes wallonnes au Sud et à l'Est, où l'immobilier est plus abordable pour les jeunes ménages, sont observés. De plus en plus de Bruxellois et de Brabançons déménagent dans des communes du territoire de Charleroi Métropole telles que Seneffe, Pont-à-Celles et Les Bons Villers, subissant la pression foncière de la capitale. Ces communes forment un territoire influencé par le phénomène de périurbanisation bruxelloise, comme le souligne également le diagnostic du projet de territoire de Charleroi Métropole.

Une intensification de la périurbanisation observée à Charleroi Métropole et un habitat de plus en plus étalé dans le Sud du territoire

La périurbanisation désigne le processus d'extension des agglomérations urbaines, dans leur

périphérie, entraînant une transformation des espaces ruraux.

Elle est pour la plupart du temps liée à l'arrivée d'une part de nouveaux habitants, dont une partie quitte les centralités pour s'installer en périphérie, et d'autre part d'activités consommatrices d'espace (grandes surfaces, infrastructures de transport).

Toujours d'après l'IWEPS, une intensification des phénomènes de périurbanisation est observée à Charleroi. Entre 1994 et 2014, Charleroi a continuellement perdu des habitants au profit des autres communes wallonnes et plus fortement depuis 2006. Le solde migratoire est négatif pour la Ville de Charleroi et son agglomération, alors que les espaces plus éloignés de cette centralité sont attractifs pour les wallons. Au sein même de la zone PUM, des phénomènes de migration directe depuis la Ville de Charleroi vers les communes périphériques est observée. Ces communes sont relativement moins chères que d'autres communes situées au Nord du territoire et en raison de leur proximité avec Bruxelles.

Ce phénomène est aussi observé envers l'ensemble des communes de la zone PMPS et du reste de la Wallonie. Toutefois, la zone PUM connaît un solde migratoire négatif en raison de l'attractivité d'autres communes wallonnes avec un exode depuis Charleroi vers la Province de Namur et la Louvière notamment.

Une population qui stagnerait à l'horizon 2035

Selon les perspectives d'évolution de la population établies par l'IWEPS, Charleroi Métropole enregistrerait une très légère augmentation de sa population de 2021 à 2035 (+ 0,25%).

La zone PUM devrait, elle, enregistrer une légère diminution de sa population de -0,12% pouvant s'expliquer par le phénomène de périurbanisation que subissent les communes urbaines depuis ces dernières années et expliqué ci-dessus. Au niveau de zone PMPS, celle-ci connaîtrait une augmentation de sa population de 1,72%, qui peut être expliquée par le vieillissement des populations ainsi que par le renforcement du nombre de migrations depuis la zone PUM.

³ IWEPS (2016), « Mouvements résidentiels en Wallonie (1994-2014) : analyses des migrations intercommunales et construction de bassins résidentiels », Working Paper de l'IWEPS n°21.

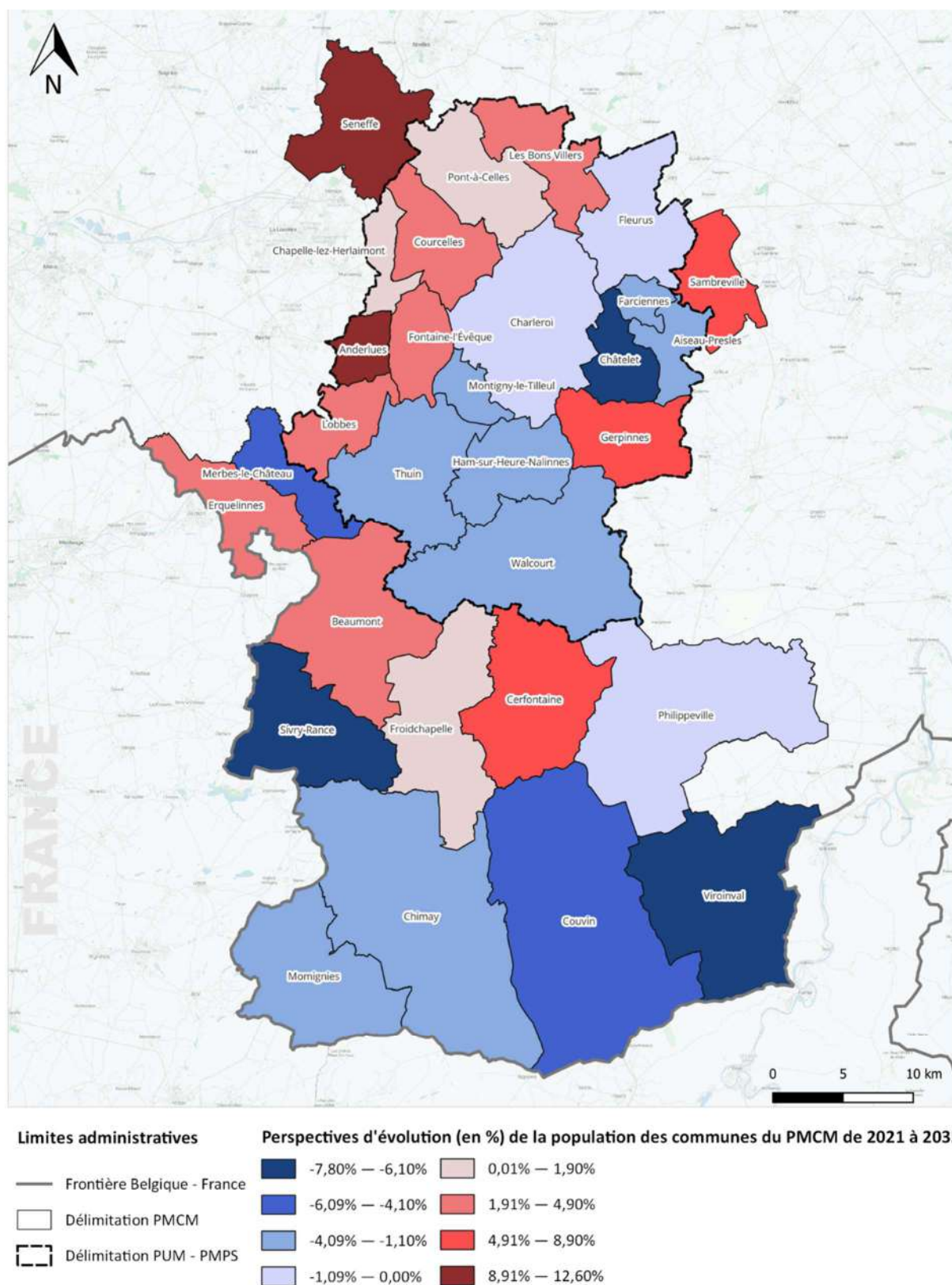


Figure 4 : Perspectives d'évolution (en %) de la population des communes du PMCM de 2021 à 2035.

Source : IWEPS.

2.1.4 Foncier et logements

Une offre foncière déséquilibrée

Depuis une trentaine d'années, les zones destinées principalement à l'habitat à Charleroi Métropole ne cessent de s'urbaniser, réduisant ainsi l'offre foncière pour l'habitat et créant certaines tensions sur le marché foncier.

En 2021, l'offre foncière potentielle théorique wallonne destinée à l'habitat était estimée à environ 54 360 ha, soit 30,1% du total des zones destinées à l'habitat du Plan de Secteur. La carte ci-dessous montre que les zones d'habitat du périmètre PUM présentent moins de 23% de terrains non-artificialisés. Il s'agit des communes installées au Nord de la Métropole, avec une plus forte tension le long de la Sambre et à Seneffe, sous l'influence de la périurbanisation bruxelloise. C'est également au niveau du sillon Sambre-et-Meuse que l'on trouve de nombreuses friches occupant un espace non négligeable dans la zone⁴.

Pour le Sud de Charleroi Métropole, les taux sont supérieurs à la moyenne régionale (entre 31 et 48%) avec une urbanisation moindre.

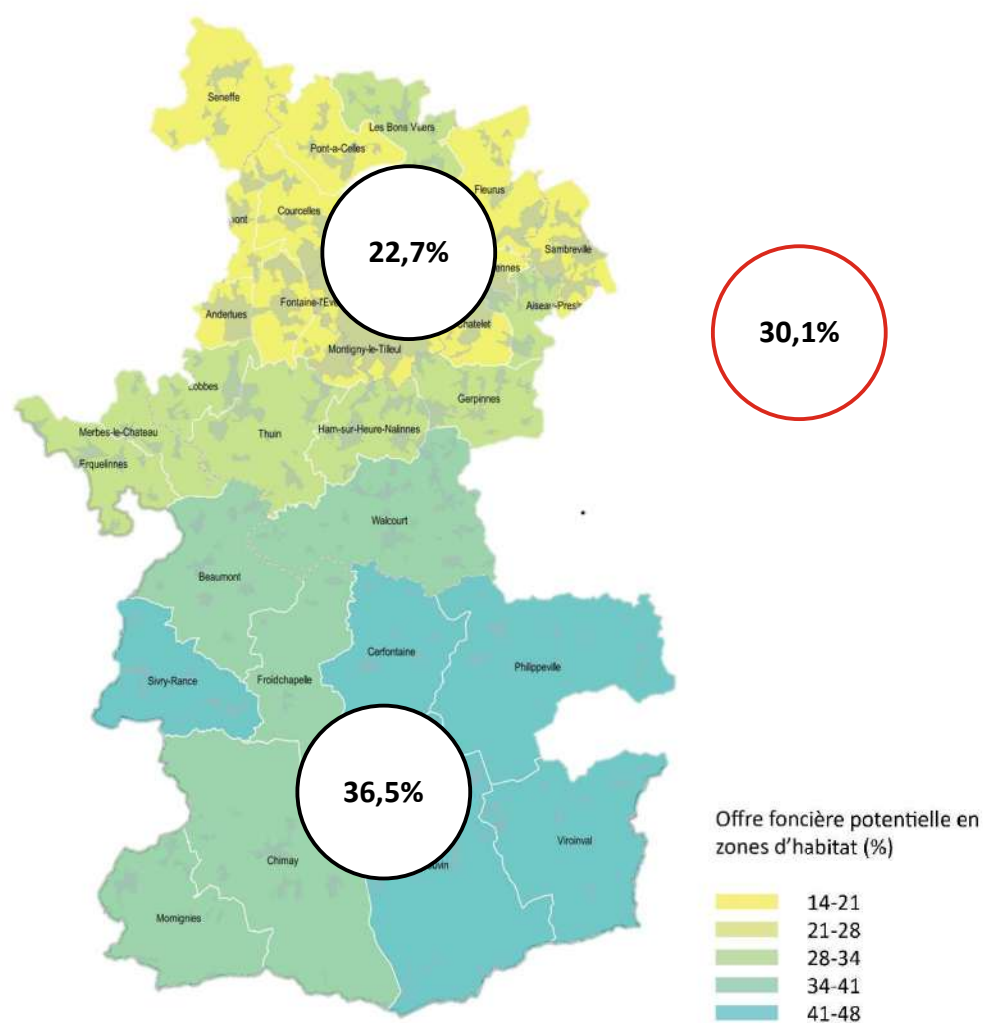


Figure 5 : Taux d'offre foncière sur le territoire de Charleroi Métropole.

Source : IWEPS.

Des logements principalement concentrés à Charleroi

Charleroi est la commune avec le plus grand nombre de logements (102 878), comptant pour plus d'un tiers du total de Charleroi Métropole (280 483). Le reste de la zone PUM comporte 120 583 logements tandis que les communes de la zone PMPS en disposent de seulement 57 022.

⁴ Conférence Permanente de Développement Territorial (2020), « La lettre de la CPDT », p.6.

De plus en plus de ménages privés prévus à Charleroi Métropole d'ici 2035

Les zones PUM et PMPS connaîtraient une augmentation du nombre de ménages privés de respectivement 2,07% et 5,83% à l'horizon 2035. Cette augmentation du nombre de ménages est à mettre en lien avec la réduction prévue de la taille des ménages, tendance générale observée au niveau de toute la Wallonie à travers notamment une augmentation du nombre de ménages isolés et à deux personnes.

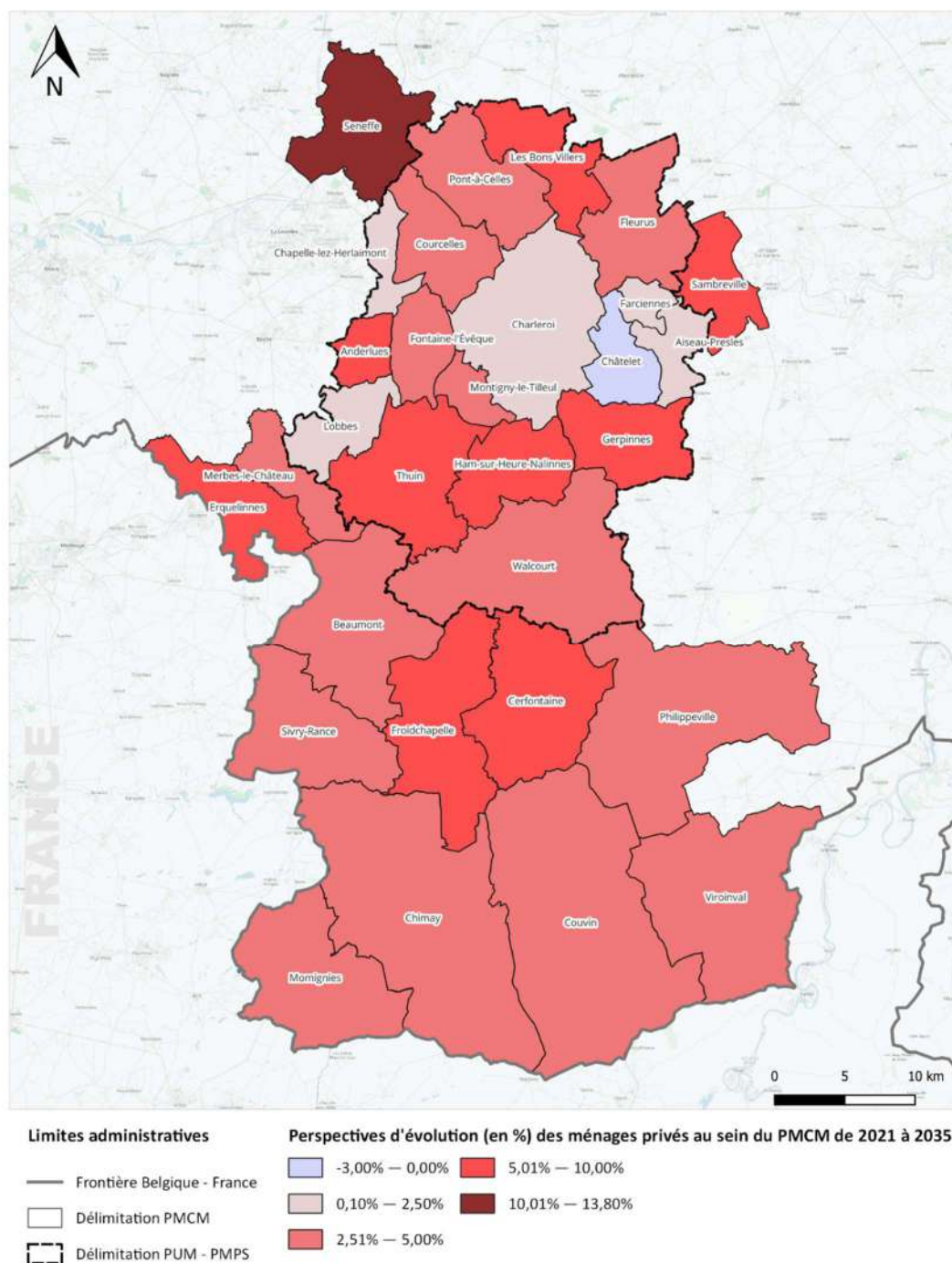


Figure 6 : Perspectives d'évolution (en %) des ménages privés au sein du PMCM de 2021 à 2035.

Source : IWEPS.

Des besoins en logements qui se feront ressentir dans les années à venir

La différence des ménages privés en 2035 et ceux de 2021 permet d'estimer les besoins en logements de chacune des communes de Charleroi Métropole. Ainsi, on observe – et ce malgré une population qui devrait stagner dans les années à venir – que de nombreux besoins en logements devraient apparaître sur le territoire de Charleroi Métropole à l'horizon 2035.

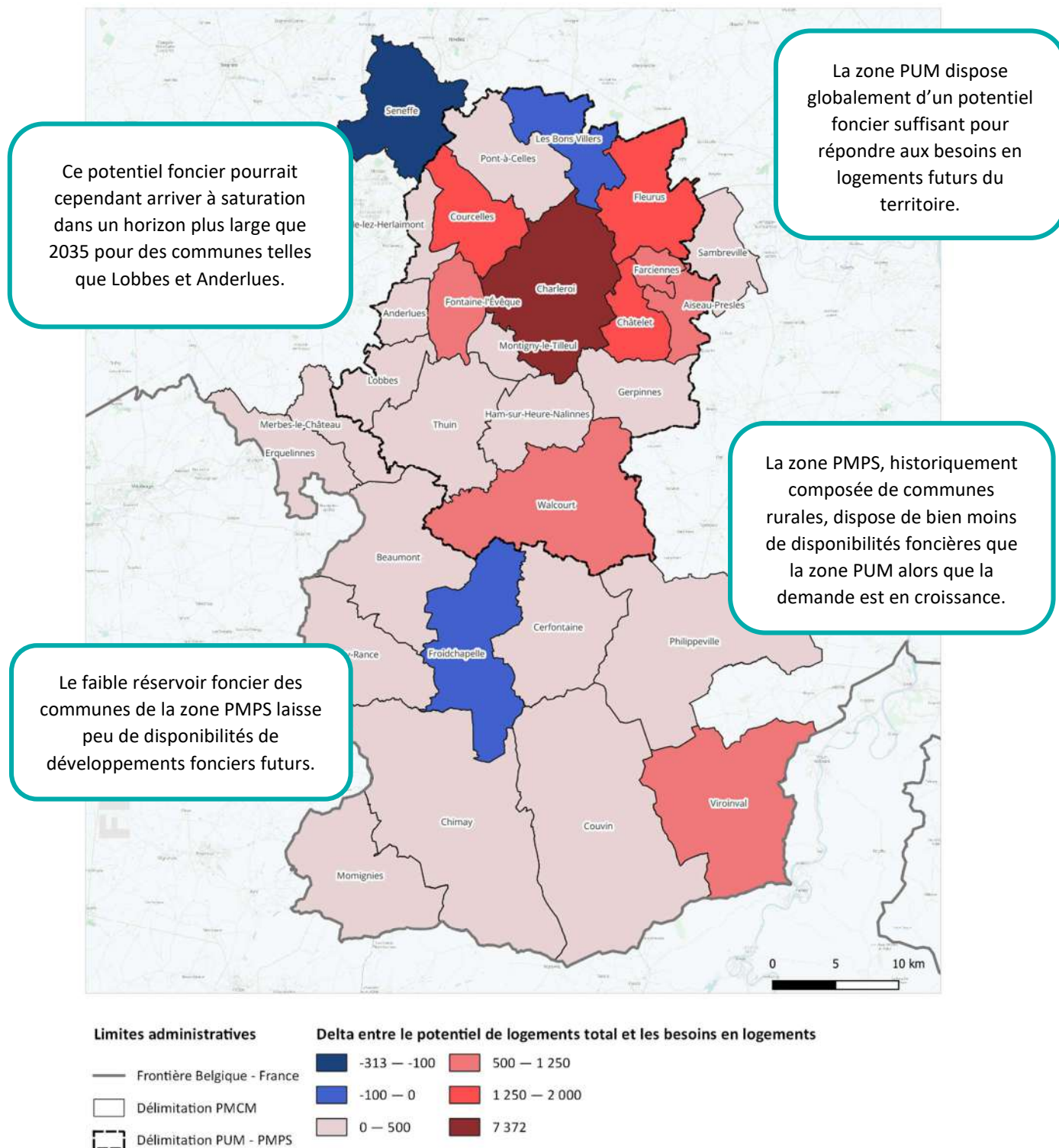


Figure 7 : Delta entre le potentiel de logements total et les besoins en logements à l'horizon 2035 au sein du PMCM.
Source : Calcul sur base des données du SPW.

2.1.5 Emplois

Un paradoxe bien particulier au niveau de l'emploi et du chômage à Charleroi

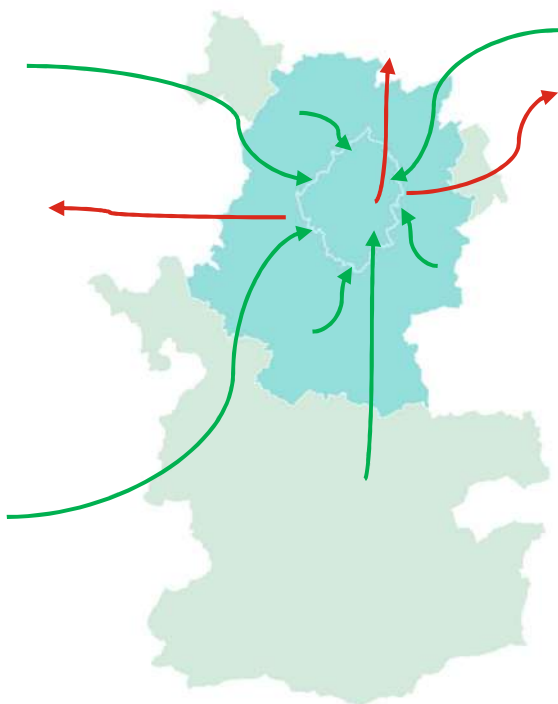


La Ville de Charleroi compte l'un des taux de chômage les plus élevés de la Métropole, mais produit néanmoins le plus d'emplois au sein du territoire (76 151 postes de travail salarié en 2021). Ce paradoxe implique d'importants enjeux en termes de mobilité puisqu'il induit quotidiennement un nombre élevé de déplacements domicile-travail depuis l'extérieur de la ville.

21,5%

Taux de chômage à Charleroi (2021).

Une mobilité des travailleurs plus importante au Nord du territoire



49 479

Nombre de travailleurs entrant à Charleroi (2021).

28 358

Nombre de travailleurs sortant de la Ville de Charleroi (2021).

Le télétravail, un potentiel à exploiter ?

Depuis la crise sanitaire, 40% de la part des salariés ont recours au télétravail de manière régulière⁵. Ces chiffres coïncident avec les estimations du Bureau Fédéral du Plan (BFP) qui estime entre 40% et 45% la proportion des métiers permettant le télétravail en Belgique. Au vu du succès du télétravail pendant la crise sanitaire, le BFP prévoit également que près de 40% des salariés belges pratiqueront le télétravail sur base volontaire et régulière d'ici 2040. À Charleroi Métropole, de nombreuses communes (ex. Lobbes, Montigny-le-Tilleul, Sivry-Rance, Les Bons Villers, Viroinval, etc.) disposent d'un nombre relativement peu élevé de postes de travail salarié dans des secteurs tels que le commerce, les transports, l'HoReCa, la construction ou encore l'agriculture. À priori, une grande partie des travailleurs de ces communes pourraient télétravailler plus aisément et dès lors diminuer certains flux de mobilité.

⁵ SD Worx, Télétravail, après la crise : quatre PME sur dix autoriseront deux jours ou plus de télétravail (2021), <https://www.sdworx.be/fr-be/propos-de-sd-worx/presse/2021-08-17-telewerk-na-de-crisis-vier-op-tien-kmos-laten-twee-dagen-meer>

2.1.6 Activités économiques

Une activité économique concentrée à Charleroi et principalement tertiaire

4 806

Nombre d'entreprises présentes sur la commune de Charleroi (2020).

85,6% des activités économiques de la commune sont d'origine tertiaire.



La Ville de Charleroi abrite une économie de services, donc principalement tertiaire. On y retrouve également de l'activité secondaire (dérivant de la transformation de matières premières), mais il y a peu d'activité primaire (dérivant de l'exploitation du sol, du sous-sol, de la mer et de l'air). Au niveau de la zone PUM, en moyenne, 77% des entreprises sont dans le secteur tertiaire, 21% dans le secteur secondaire et moins de 2% d'entreprises sont dans le secteur primaire. Pour la zone PMPS, en moyenne 76% des entreprises sont dans le secteur tertiaire, 19% dans le secteur secondaire, 5% dans le secteur primaire.

Charleroi Métropole compte 33 parcs d'activités économiques (PAE) répartis sur une surface de plus de 2 000 hectares

Ces PAE sont gérés par trois structures intercommunales de développement territorial : IGRETEC, IDEA et le BEP.



23 PAE



6 PAE

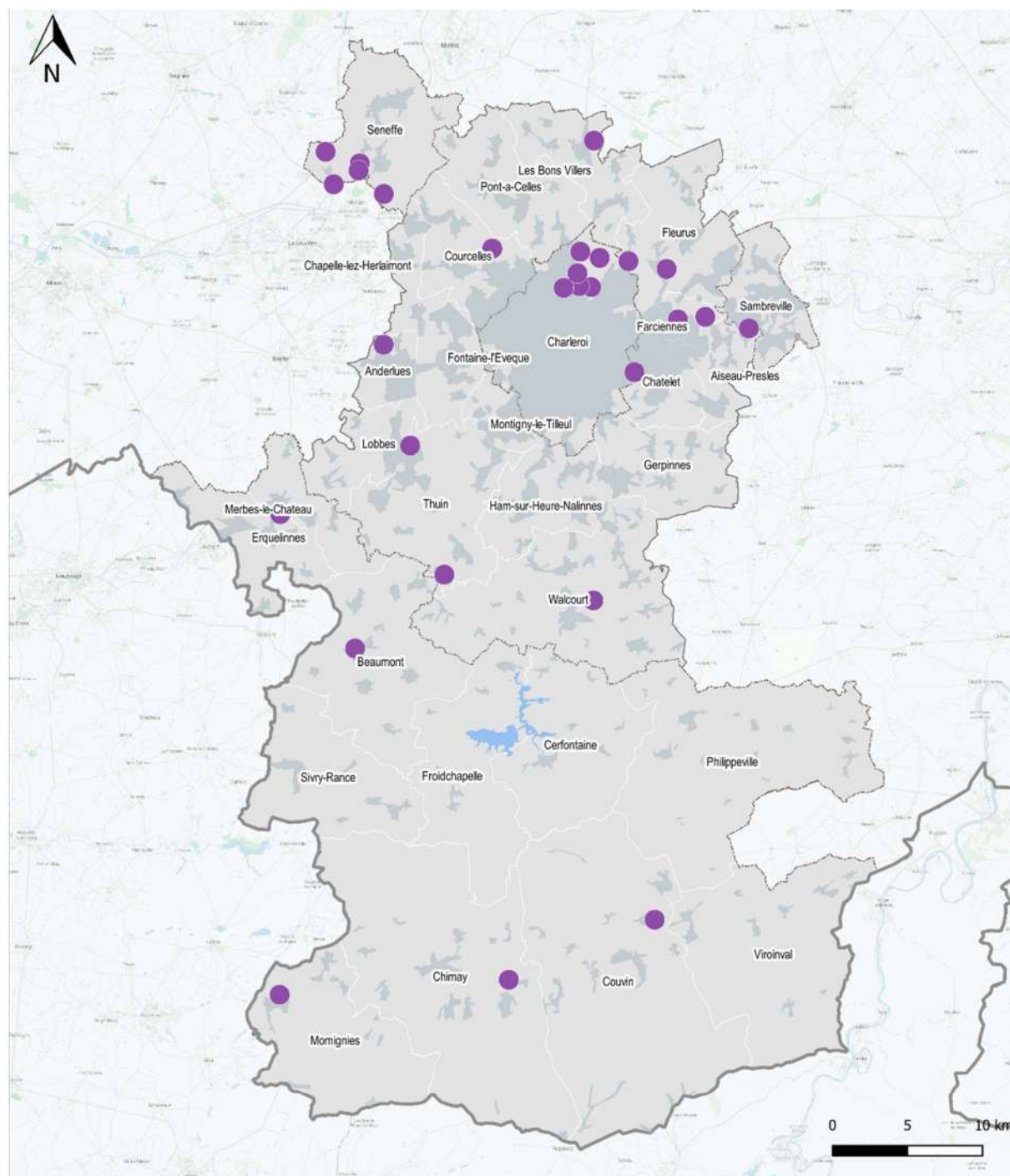


4 PAE

Un aéroport qui offre des perspectives de croissance malgré une activité contrastée par la pandémie de Covid-19

Comme repris dans le diagnostic territorial de la Wallonie, de nombreux territoires voisins de la Métropole ont pour ambition de développer les aéroports desservant leurs territoires et d'assurer une meilleure connexion entre ces aéroports et le réseau de chemin de fer dans le but de générer une croissance de trafic tout en minimisant les impacts négatifs sur l'environnement. Ces ambitions concernent à la fois les aéroports généralistes (Zaventem, Cologne, Luxembourg Findel, ...), spécialisés dans le low-cost (Beauvais, Francfort, ...) et dans le fret (Liège, Vatry en Champagne). Malgré cette forte concurrence, l'aéroport de Charleroi- Bruxelles-Sud est idéalement situé pour une clientèle résidant dans certains territoires voisins, en particulier dans le Nord-Pas-de-Calais et en Flandre.

Selon les données du SPW Mobilité et Infrastructures et de l'IWEPS, l'aéroport a enregistré près de 3,76 millions de passagers en 2021 pour 2,56 millions en 2020 (hausse de 47%). En raison de la pandémie de Covid-19, ces chiffres restent néanmoins largement inférieurs à 2019, année record pour l'aéroport avec près de 8,2 millions de passagers enregistrés.



Limites administratives

- Frontière Belgique-France
- Périomètres PUM/PMPS
- Communes Charleroi métropole
- Parcs d'activités économiques

Figure 8 : Vue d'ensemble des parcs d'activités économiques à Charleroi Métropole.

Source : Intercommunales BEP, IDEA et IGRETEC.

2.1.7 Enseignement

Une forte densité d'élèves à Charleroi

Charleroi Métropole compte 109 329 élèves dans ses établissements d'enseignement maternels, primaires et secondaires. Charleroi est la commune ayant le plus d'élèves inscrits dans ses établissements d'enseignement (43 581), suivi de Châtelet (7 824) et Sambreville (6 389). Une série de projets visant à promouvoir et développer l'offre de formation et d'enseignement à Charleroi sont en cours. On y retrouve notamment la mise en place du premier bassin scolaire de la Fédération Wallonie-Bruxelles à Charleroi Métropole, et le développement d'un Campus multi-opérateurs, réunissant l'UMONS, l'ULB, l'UCL, plusieurs Hautes Écoles ainsi que la Cité des Métiers, l'IFAPME, le FOREM ou encore l'Université Ouverte.

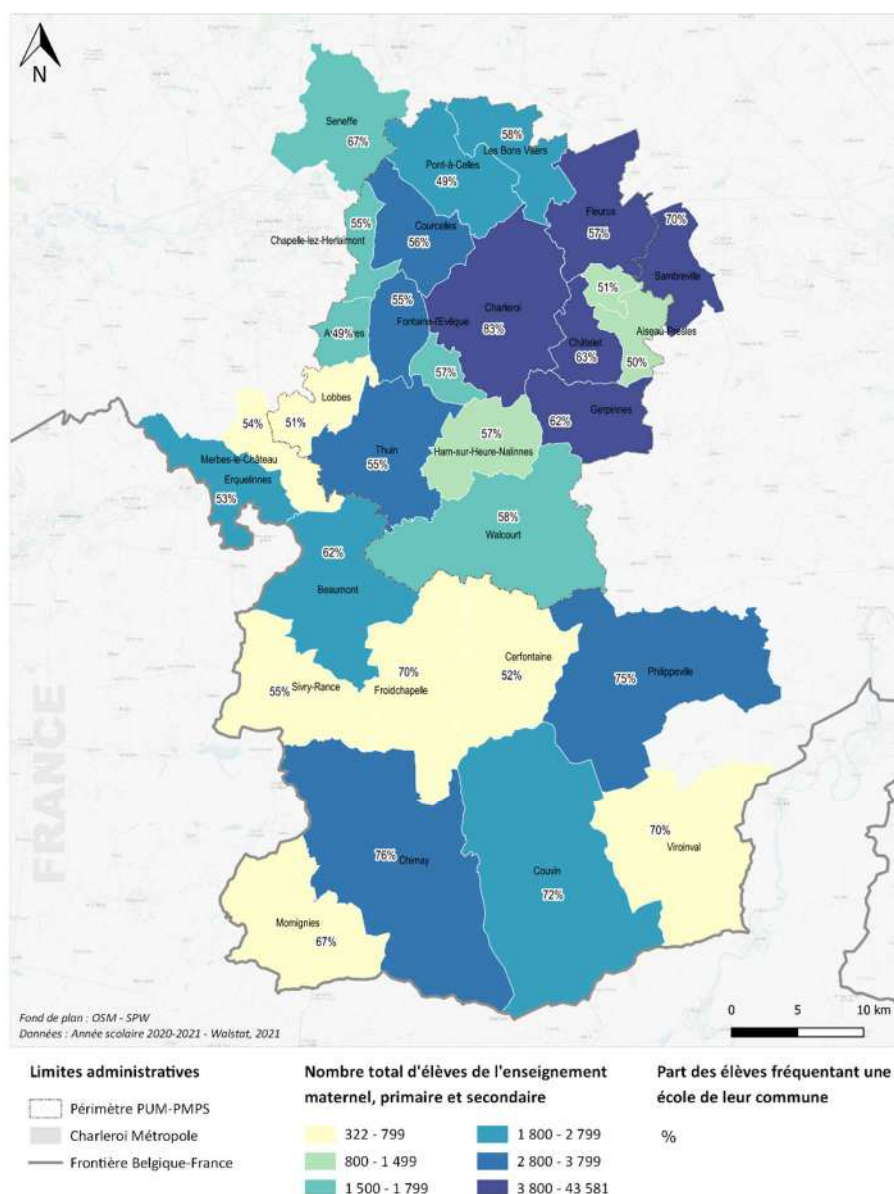


Figure 9 : Total d'élèves de l'enseignement maternel, primaire et secondaire par commune et part des élèves fréquentant une école de leur commune parmi ce total (année scolaire 2020-2021).

Source : WalStat (2021).

Une forte mobilité au sein de la zone PUM

Près de 78% des élèves étudient dans des établissements se trouvant dans le périmètre PUM, contre 22% pour le périmètre PMPS. A noter également que le pourcentage d'élèves (maternelles, primaires et secondaires confondus) fréquentant une école située dans leur commune de domicile est de 65% pour le périmètre PMPS contre 57% pour le périmètre PUM, si l'on exclut la commune de Charleroi.

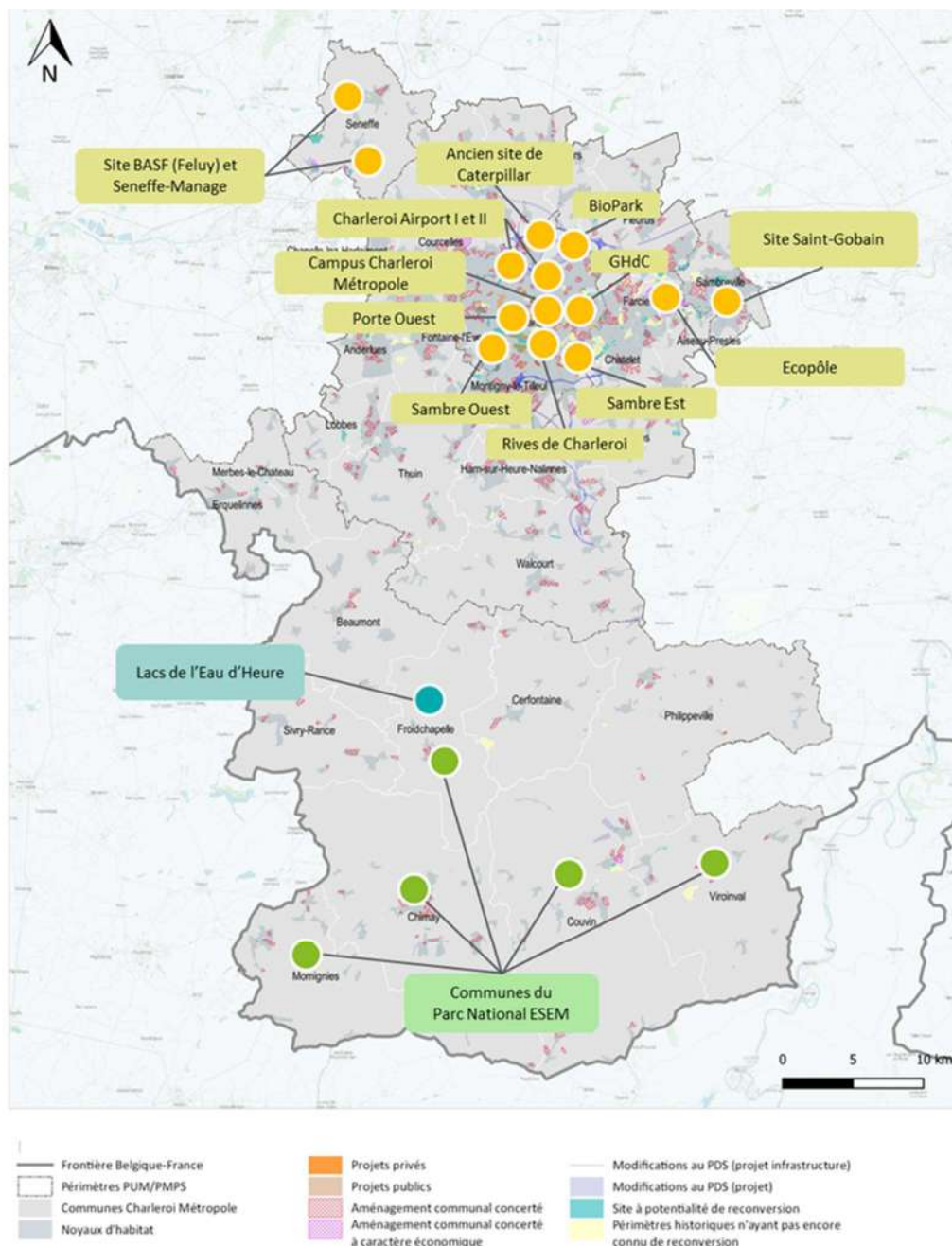
2.1.8 Zones de développement territorial

Les principaux projets en cours d'étude ou de réalisation au sein de Charleroi Métropole permettent d'identifier différentes zones qui sont amenées à se développer dans les années à venir.

Ces zones sont principalement des zones de développement économique, de renforcement des fonctions et qui regroupent un ou plusieurs espaces de projets en cours ou en réflexion.

La carte ci-dessous regroupe la majorité des zones à enjeux identifiées dans le cadre du PMCM.

Il est important de préciser que cette carte ne reprend pas tous les projets en cours de développement à Charleroi Métropole et ne représente donc pas une liste exhaustive des projets de développement territorial au sein du territoire. Seuls les projets les plus structurants ont été repris.



2.2 Situation actuelle au niveau de la mobilité

2.2.1 Flux de mobilité

Des données limitées permettant de connaître le profil de mobilité des usagers du territoire

Il existe très peu de données permettant d'avoir une idée du profil de mobilité des usagers du territoire. Aucune ne permet par exemple de connaître le taux de possession d'un vélo par les ménages de la Métropole de Charleroi.

Un taux de motorisation similaire à celui de la Région wallonne mais des disparités importantes sur le territoire

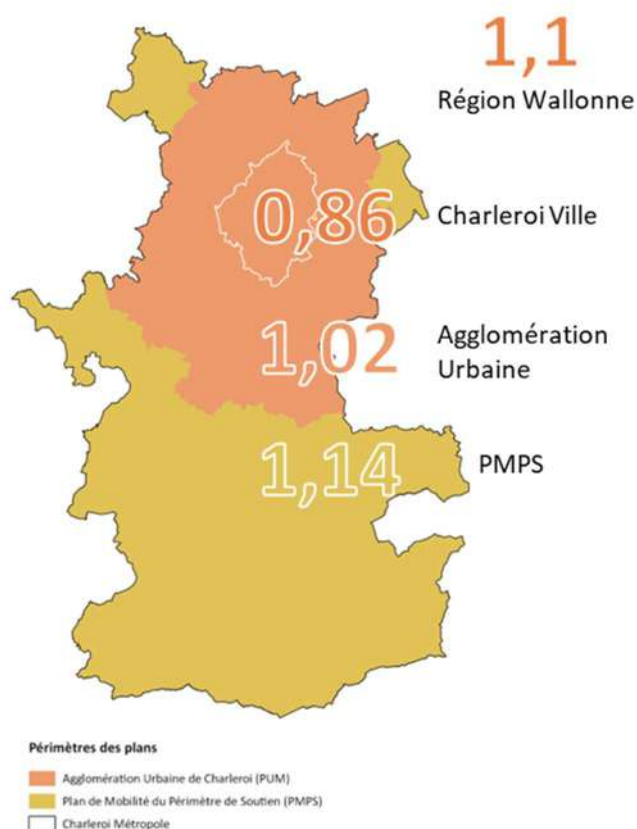


Figure 11 : Nombre de véhicules par ménage en 2020.

La voiture reste néanmoins le principal mode de déplacement utilisé pour se rendre au travail

Selon l'enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail (réalisée en termes de nombre de déplacements), la majorité des personnes travaillant au sein d'une entreprise occupant plus de 100 personnes utilise sa voiture comme mode principal pour se rendre sur son lieu de travail (en moyenne 79%) – une caractéristique qui concerne l'ensemble de la Wallonie. Et cela vaut tant pour les personnes résidant au sein du périmètre PUM – voire même au sein de la Ville de Charleroi, bien que la proportion y soit légèrement moins élevée (76%) – que pour les personnes résidant dans les autres communes de la Métropole.

Le taux de possession d'une voiture privée des ménages de la Métropole de Charleroi est similaire à celui observé à l'échelle de la Région wallonne, à savoir d'environ **1,04 véhicule par ménage** contre 1,1 en Région wallonne (2020). Si ce taux est globalement moins élevé au sein de l'agglomération urbaine (1,02) que sur le reste du territoire (1,14), cela s'explique par le taux de motorisation relativement faible des ménages carolo (0,86) qui représentent près de la moitié des ménages de l'agglomération.

De nombreux ménages ne disposent pas de voiture

Ce constat vaut aussi bien pour les communes de l'agglomération urbaine que les autres communes composant le territoire de la Métropole. Globalement, plus d'un ménage sur quatre ne dispose pas de voiture. Cette part est légèrement plus élevée dans la zone PUM (29%) que dans la zone PMPS (23%). Au sein de la Ville de Charleroi, c'est plus d'un ménage sur trois qui ne dispose pas de voiture (36%). A titre d'exemple, cela est plus élevé que la Ville de Namur (34%) mais bien en-deçà de la Ville de Liège (45%).

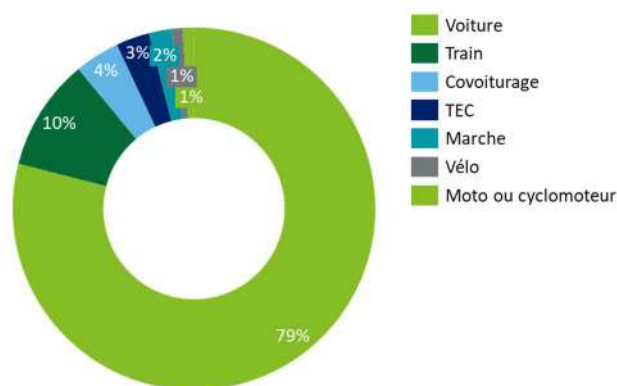


Figure 12 : Préférence d'utilisation des différents modes de déplacements domicile-travail.
Source : SPF Mobilité et Transports (2017).

2.2.2 Réseau de mobilité active

Un manque d'attractivité et de confort des cheminements piétons...

De façon générale, les différentes études stratégiques développées à l'échelle de certaines communes de la Métropole (tels que les Plans Communaux ou Intercommunaux de Mobilité, ou bien encore les Programmes Communaux de Développement Rural) révèlent un manque d'équilibre au sein de l'espace public en défaveur des modes actifs, entraînant un inconfort pour les piétons et donc une faible propension à ce mode de déplacement. A titre d'exemple, plusieurs PCM indiquent un manque de continuité des cheminements piétons, avec des trottoirs parfois étroits et encombrés voire absents.

... mais des initiatives entreprises aussi bien en milieu urbain que plus rural

Au vu des enjeux actuels en matière de mobilité et de l'intérêt de la marche pour les déplacements de courte distance, de nombreuses démarches sont entreprises pour le développement d'infrastructures piétonnes de qualité et accessibles. Il s'agit ainsi de rendre à la marche toute sa pertinence pour les déplacements dans les centralités afin de profiter de la proximité des services et autres points d'intérêts : développement d'espaces partagés et zones apaisées dans les centres urbains et villageois (piétonnier dans le centre de Charleroi, meilleure prise en compte du piéton dans les projets urbains dont le réaménagement de la gare Charleroi-Central, autres rues dédiées à la circulation piétonne, encouragement de la mobilité active en zone rurale), balisage de réseaux dédiés aux modes actifs, etc. Cette volonté de changer les habitudes de mobilité des citoyens grâce au développement de petites voiries publiques accessibles à tous est notamment l'un des objectifs de l'ASBL Tous à Pied. Cette ASBL a notamment lancé en 2018 le label « Commune Piétonne » visant à inciter les communes à devenir des exemples en matière de réseau de petites voiries publiques et de mobilité alternative à la voiture. À ce jour, 6 communes de Charleroi Métropole ont obtenu ce label ; il s'agit de Courcelles, Couvin, Pont-à-Celles, Thuin, Viroinval et Walcourt.



Figure 13 : Piétonnier du centre-ville de Charleroi.

Une dynamique à poursuivre et approfondir au-delà du PMCM, dans le cadre d'études à l'échelle communale

La marche constitue le mode de déplacement idéal à plus petite échelle (centre-ville/cœur de village). Elle ne sera par conséquent pas traitée de façon approfondie dans le cadre de la présente étude dressée à l'échelle de Charleroi Métropole. Néanmoins, elle fera l'objet de recommandations générales et sera abordée de façon transversale tout au long de ce PMCM.

Une pratique cyclable actuellement limitée mais qui connaît un véritable essor, malgré une situation défavorable sur le territoire de Charleroi Métropole

Le SPW Mobilité et Infrastructures annonce qu'un wallon sur trois possède un vélo, mais qu'une faible part d'entre eux l'utilisent pour leurs déplacements utilitaires (domicile-travail, courses, école, etc.). Davantage associé au loisir et à la pratique sportive, seul 1% des déplacements totaux sont actuellement réalisés à vélo en Wallonie (SPW, 2021). A titre comparatif, 9 flamands sur 10 ont accès à un vélo, et un 1 sur 3 l'utilise tous les jours (Fiets DNA, 2018). De nombreuses études ont néanmoins montré le récent essor de la pratique cyclable en Wallonie, dont la pratique récréative, appuyée notamment par la campagne de comptage réalisée aux Lacs de l'Eau d'Heure. De façon générale, à l'échelle du pays, cet essor est également observable à travers les chiffres des ventes de vélo (augmentation de 18% des ventes de vélos à assistance électrique en 2020), en partie accéléré par la crise sanitaire. Actuellement, la situation reste encore défavorable à la pratique cyclable sur le territoire de la Métropole. En témoignent notamment les audits de politique cyclable réalisés sur différentes communes sélectionnées dans le cadre de la seconde édition du plan Wallonie Cyclable. En cause, des déficits aussi bien en termes d'infrastructures que d'accompagnement ou de sensibilisation et communication pour faire évoluer les habitudes des citoyens. Parmi les principaux maux en matière d'infrastructures, l'étude relève l'absence d'aménagements ou de continuité entre eux, le manque de signalétique, d'entretien et de sécurité du réseau cyclable. Les obstacles culturels ne sont pas non plus à négliger.

Un réseau régional progressivement équipé, mais qui manque de continuité et de vision

Actuellement, une majorité des liaisons cyclables sont assurées par le RAVeL. En complément, un ensemble d'autres aménagements et équipements se sont progressivement développés en vue de créer et renforcer les liaisons cyclables vers différents points d'intérêt du territoire. Il n'en demeure pas moins que si ces aménagements et infrastructures renforcent le réseau sur le territoire, les itinéraires et connexions envisagés à l'époque par le SDCW ne sont pas encore totalement couverts, et qu'ils manquent encore globalement de continuité, voire de cohérence à l'échelle métropolitaine. Jusqu'à présent, les aménagements réalisés en faveur des cyclistes l'ont été davantage par opportunité dans le cadre d'un réaménagement de voirie que dans une logique de développement d'une infrastructure intégrée.

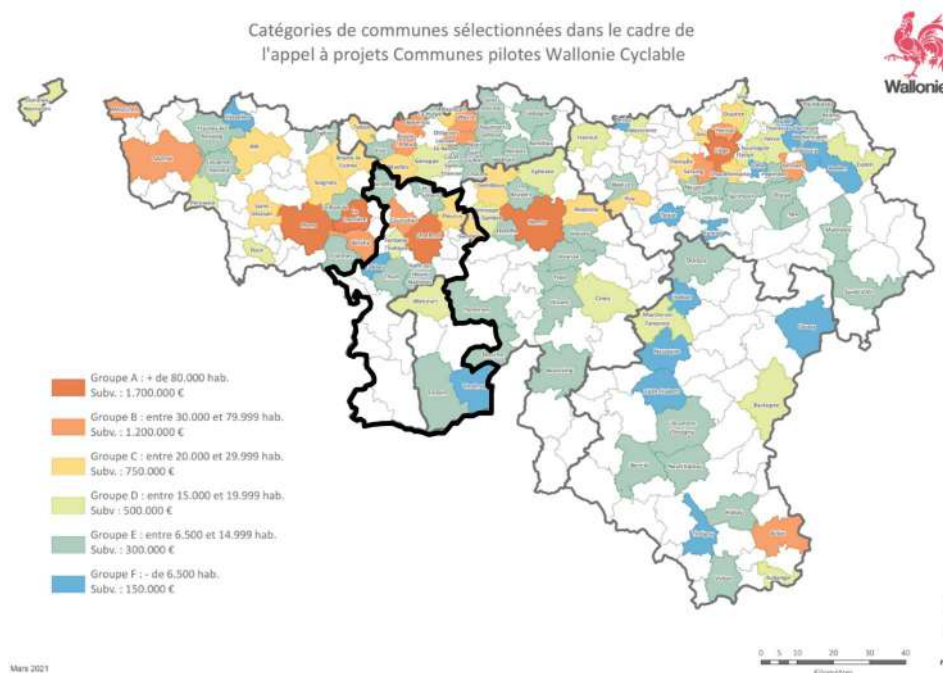


Figure 14 : Communes sélectionnées pour le Plan Wallonie Cyclable en 2020.

Source : Région wallonne.

Un maillage plus dense au niveau de l'agglomération et un intérêt à développer les liaisons cyclables dans la partie Sud du territoire

Logiquement, la densité d'aménagements est plus conséquente au sein de l'agglomération, et plus particulièrement au niveau de la Ville de Charleroi (Marcinelle, Mont-sur-Marchienne, Couillet, Gilly), étant donné la plus grande densité de réseau routier et d'activités que l'on y trouve.

Dans la partie plus au Sud du territoire métropolitain, ce maillage présente une plus faible densité, en raison notamment du caractère rural des communes et des plus grandes distances induites. Il existe toutefois un intérêt de rendre les différents pôles et nœuds intermodaux de cette partie du territoire accessibles à vélo. Cet intérêt était déjà souligné en 2012 par le Schéma d'accessibilité et de mobilité du Sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse (SESSAM) dont l'ambition était de créer des itinéraires cyclables fonctionnels vers les pôles – dont les principaux identifiés étaient Beaumont, Chimay, Couvin, Mariembourg, Philippeville, Cerfontaine, mais aussi les Lacs de l'Eau d'Heure (et Walcourt).

2.2.3 Réseau de transports publics – SNCB

Une position clé sur la dorsale wallonne

L'agglomération urbaine de Charleroi occupe, grâce à la gare de Charleroi-Sud, une position centrale sur la dorsale wallonne ferroviaire permettant une connexion rapide vers les principales autres villes de Wallonie. Ce sont les lignes 112 - 124 (vers La Louvière) et 130 (vers Namur) qui constituent cette dorsale. Au total, 3 des 8 lignes parcourant la dorsale wallonne desservent le territoire de la Métropole de Charleroi. La dorsale est parcourue par des liaisons IC, mais également par deux relations du réseau express de Charleroi et des dessertes locales.

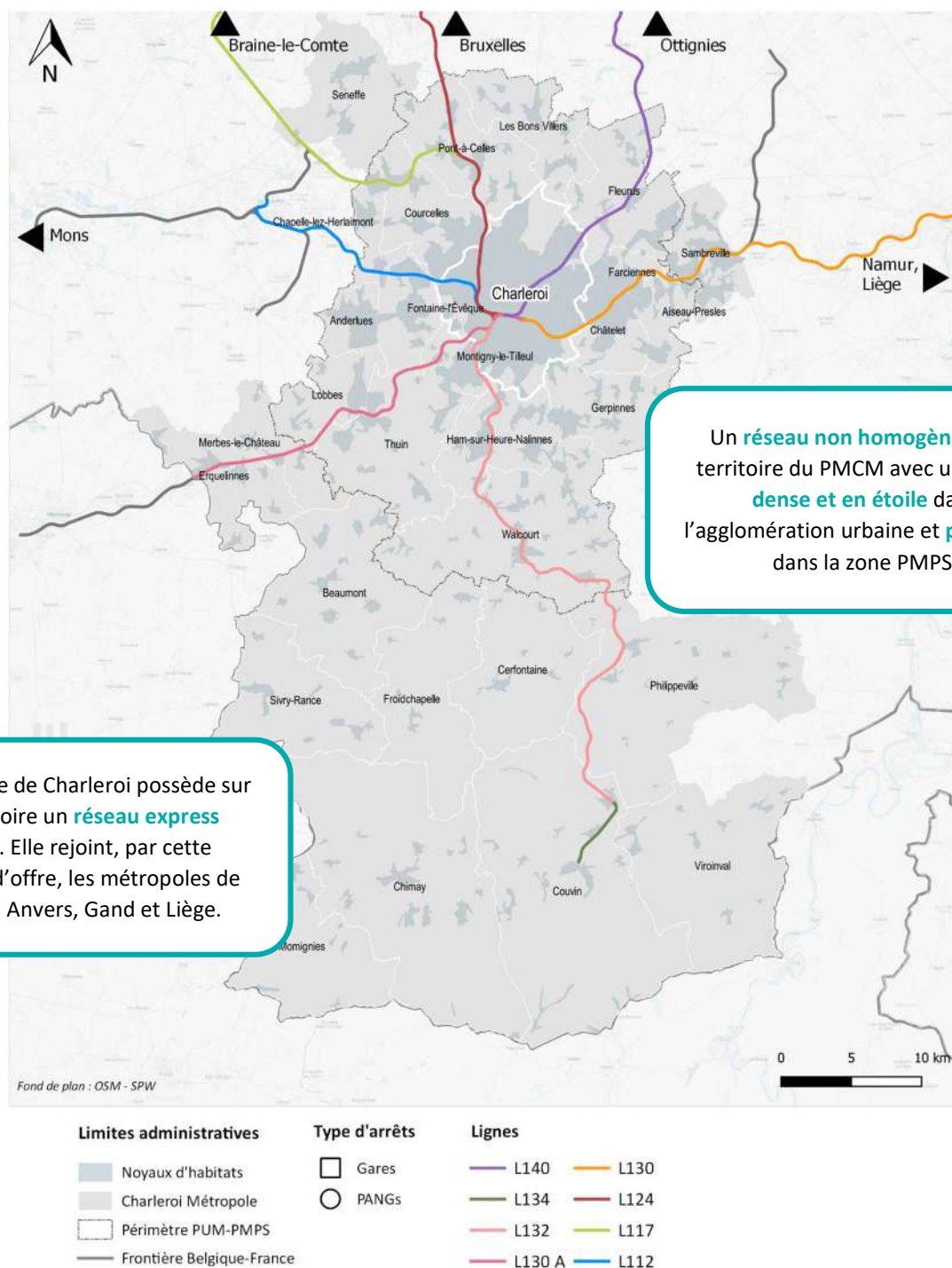
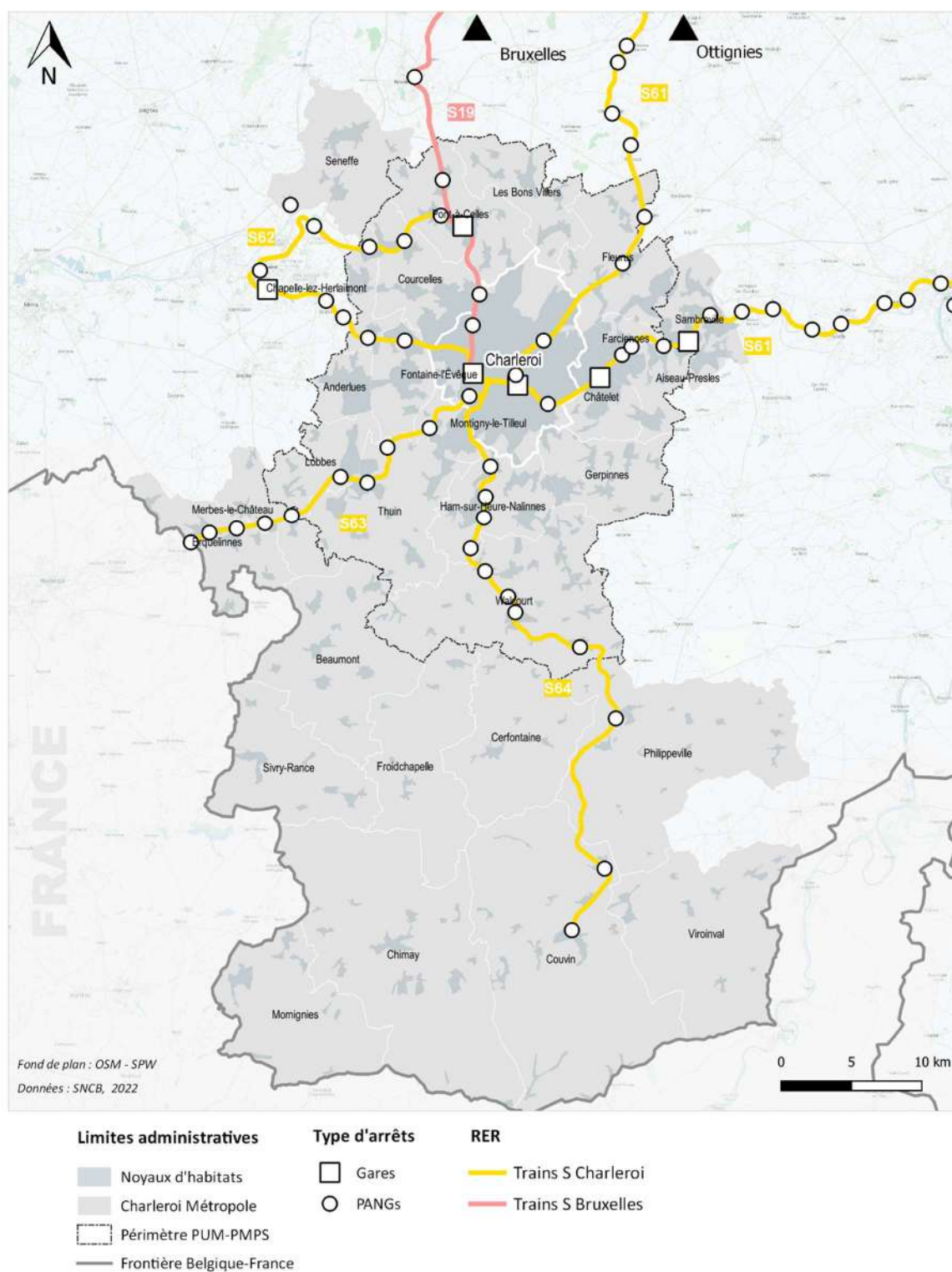


Figure 15 : Réseau ferroviaire de Charleroi Métropole.

Source : SPW.



Un réseau plus efficace sur ses lignes/arrêts structurants mais une baisse importante d'efficacité le week-end

Le rapport entre l'offre disponible et le nombre de montées de voyageurs mesurées sur une journée permet d'obtenir un indicateur de performance qui correspond au nombre moyen de montées de voyageurs par train sur une journée. Ce nombre permet d'avoir une idée de l'importance d'une station donnée sur la ligne. Il se dégage sur le réseau deux tendances en termes d'efficacité. La première vient confirmer que les lignes 124 et 130 sont les deux lignes réellement structurantes du réseau et s'explique principalement par la présence des gares, qui sont les stations les plus performantes de la Métropole. La seconde tendance s'observe sur les points d'arrêts non gardés (PANG). Ceux-ci présentent en général une efficacité (plus) faible. Néanmoins, quelques arrêts sortent toutefois du lot comme Fleurus, Philippeville ou encore Mariembourg. En revanche, les PANG situés dans les zones les plus urbaines présentent une très faible performance qui est due à la faible part modale du train dans les zones intra-urbaines. En week-end, le nombre moyen de montées de voyageurs par train diminue du fait que la baisse de demande est supérieure à la baisse de l'offre. Dans ce cas-ci, la baisse de la fréquentation n'est donc pas proportionnelle à la baisse de l'offre. Ceci traduit sans doute le fait que les utilisateurs du rail dans la Métropole sont essentiellement des travailleurs ou étudiants utilisant ce mode de transport dans le cadre de leur déplacement domicile-travail ou domicile-école.

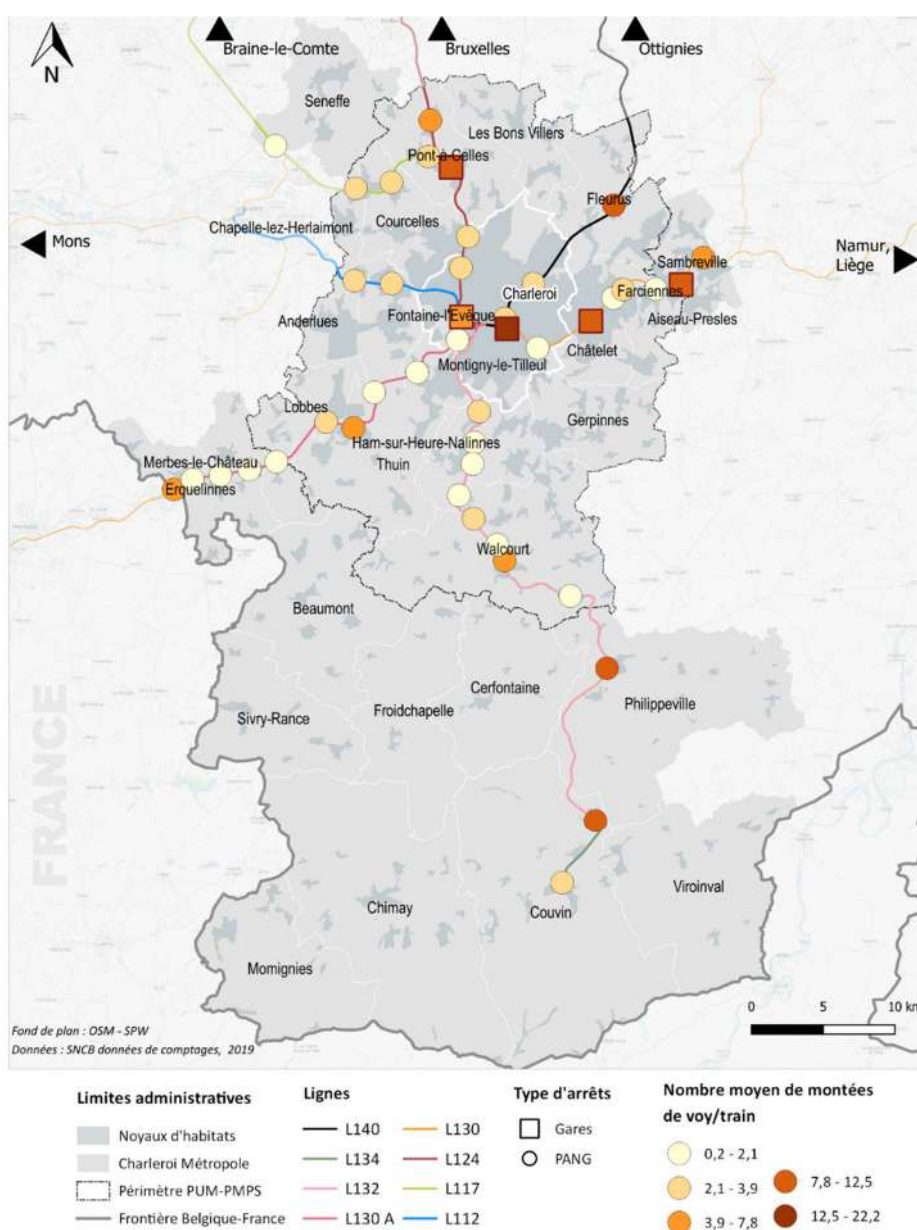


Figure 17 : Comparaison des performances des arrêts du réseau ferroviaire en semaine.

Source : SNCB – données de comptage (2019).

2.2.4 Réseau de transports publics – TEC



Figure 18 : Répartition des lignes principales à travers le territoire de Charleroi Métropole.

Un réseau TEC relativement étendu sur l'agglomération urbaine articulé autour du cœur de Charleroi (et de Charleroi-Central)

De manière générale, les lignes de bus sont plus développées dans la partie Nord du territoire de Charleroi Métropole que dans le Sud, en lien notamment avec la densité de population plus importante, combinée à la présence d'emplois et de pôles d'enseignement.

Le réseau de transports publics est configuré en étoile autour du cœur de Charleroi, et plus particulièrement de Charleroi-Central, nœud vers lequel de nombreuses lignes convergent.

Les quatre lignes de métro léger desservent cette gare, d'où les lignes M1 et M2 desservent Charleroi à l'Ouest vers Anderlues, la ligne M3 au Nord vers Gosselies et la ligne M4 à l'Est vers Gilly. La rocade autour du centre-ville que constitue l'axe de métro léger permet d'en desservir les pôles commerciaux et d'emplois. Cependant les activités économiques ne se concentrent pas seulement dans le cœur de ville.

Un nombre réduit de lignes principales vers le Sud, ne connectant qu'une partie des communes

L'Agglomération Urbaine de Charleroi est connectée au Sud de la Métropole (PMPS), via la ligne express E109 Charleroi-Chimay-Momignies à l'ouest du territoire. A l'est, il s'agit de la ligne principale intercommunale 451 Charleroi-Philippeville-Couvin.

D'autres connexions extérieures à la Métropole raccordent le PMPS aux pôles alentours que sont Mons à l'ouest, et Namur à l'est, avec les lignes express E110 Mons-Beaumont et E86 Namur-Couvin – (Nismes).

Ceci dit, certaines communes ne sont pas desservies par le réseau principal, que ce soit par le réseau ferroviaire ou le réseau TEC : c'est le cas de Cerfontaine et Froidchapelle.

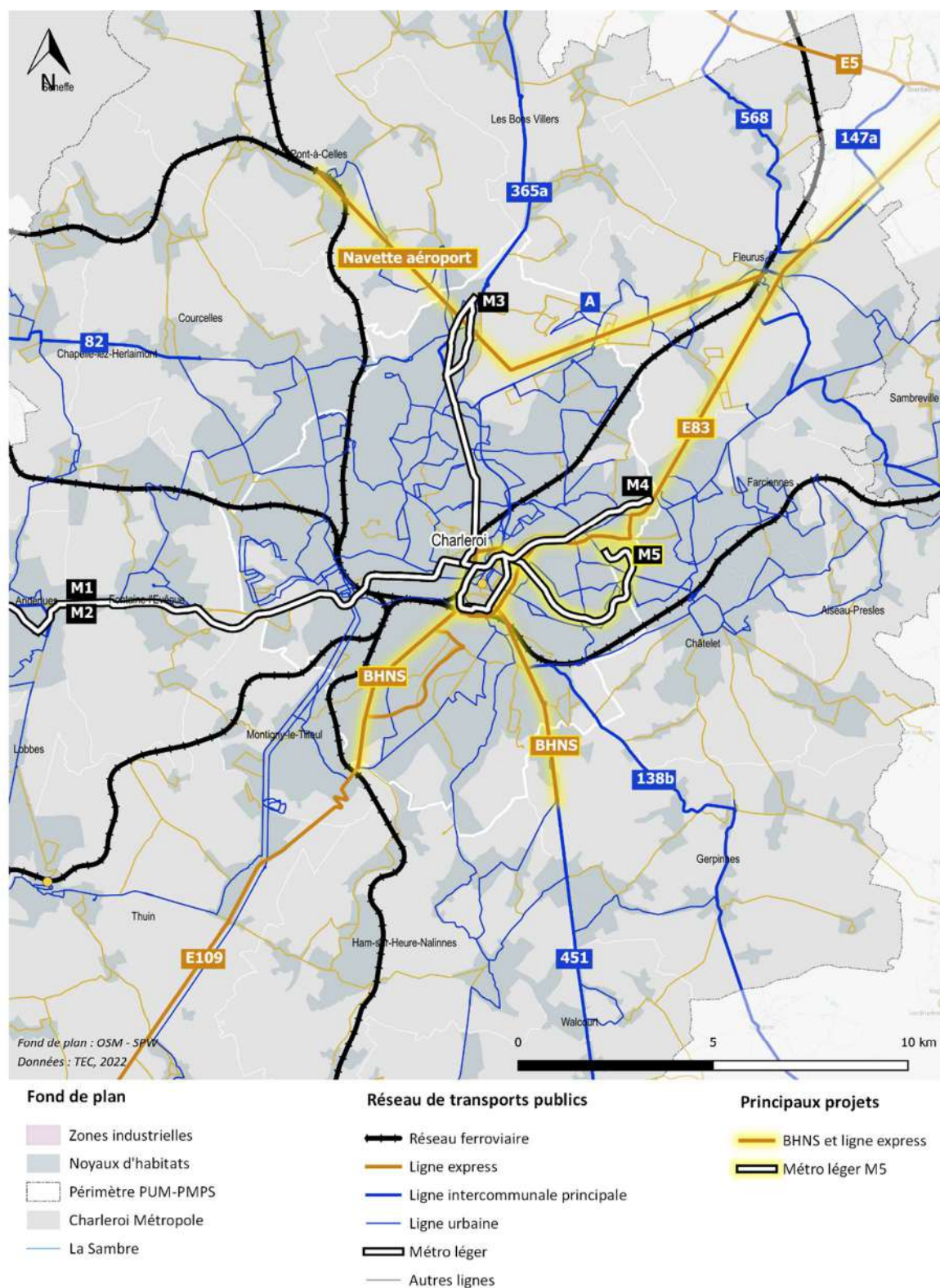
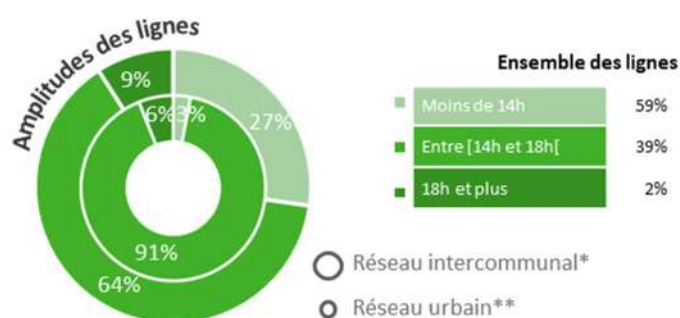


Figure 19 : Réseau de transports publics actuel.
Source : TEC (2022).

De nombreuses lignes TEC avec une amplitude limitée



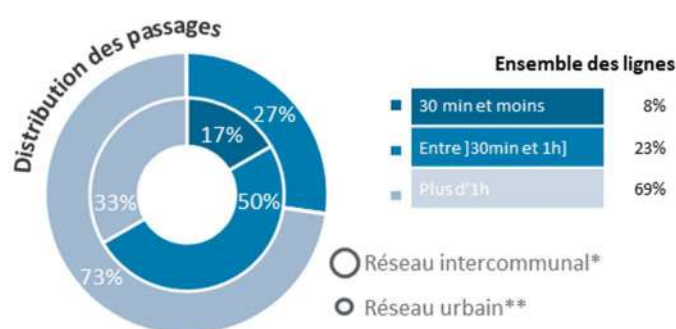
* En ce compris les lignes express

** En ce compris les métros légers

Des **lignes principales** qui offrent généralement des amplitudes d'au minimum 14h et des **lignes à vocation plus locale** offrant en revanche une moindre amplitude.

La préconisation des **18h d'amplitude** pour les **lignes principales urbaines** par la Stratégie Régionale de Mobilité n'est à ce jour **pas atteinte**.

Une distribution de passages peu performante



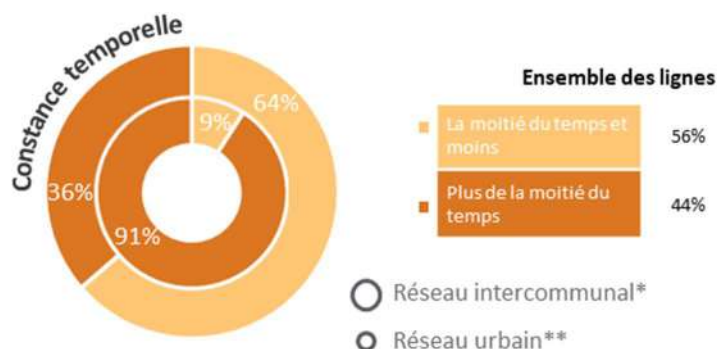
* En ce compris les lignes express

** En ce compris les métros légers

Pour **73% des lignes principales intercommunales** et **33% des lignes principales urbaines**, il faut attendre plus d'1h entre chaque bus.

La **distribution des passages** est bien **en deçà du niveau attendu** pour les lignes principales urbaines avec 17% d'entre elles proposant une attente à 30 minutes ou moins.

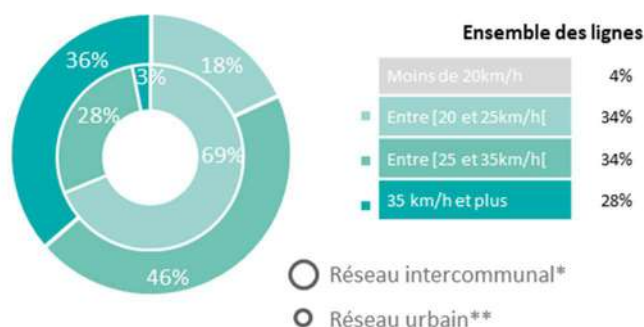
Une offre fluctuante selon les périodes de l'année



Les **lignes principales intercommunales et urbaines** (surtout) sont **plus performantes que le reste du réseau**, cependant elles ne circulent pas toutes continuellement.

À certaines périodes de l'année, l'offre du **réseau TEC** diminue fortement et ne comble pas les potentiels besoins en déplacement, nécessitant le recours à des **modes de transports alternatifs**.

Une vitesse commerciale globalement performante au regard des critères actuellement définis



Plus d'1/3 des lignes principales intercommunales circulent à plus de 35km/h. Il s'agit principalement des lignes express dont la vocation (et labellisation) sous-tend une vitesse commerciale élevée.

Les **lignes principales urbaines** sont **globalement moins rapides**, mais toujours performantes au regard de leur localisation en milieu urbain, plus dense.

2.2.5 Intermodalité et services de mobilité

Les Mobipôles et Mobipoint, qu'est-ce que c'est ?

Les concepts de Mobipôles et Mobipoints sont définis dans la Stratégie Régionale de Mobilité (SRM). 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 ».

Le **Mobipoint** s'inscrit dans un contexte davantage urbain. Il peut être considéré comme l'équivalent du Mobipôle à l'échelle de l'agglomération urbaine. C'est donc également un centre de mobilité qui combine différents types de mobilité partagée et durable.



La SRM précise que les localisations préférentielles des Mobipôles sont les gares ferroviaires, les arrêts des principales lignes de bus, le cœur des communes, l'amont des voiries pénétrantes des pôles urbains, ou encore les intersections de voiries structurantes régionales à proximité de centres urbains. Les Mobipoints eux doivent être situés dans les zones urbaines densément peuplées ou à proximité de zones d'activités et de commerces. Un important travail est réalisé par la Métropole avec la participation des 30 communes et le TEC pour identifier les Mobipôles/Mobipoints prioritaires. En effet, dans le cadre du Plan d'Investissement Mobilité Active Communal et Intermodalité (PIMACI), l'aménagement de ces espaces peut être cofinancé et plus de 25 des 30 communes ont déjà identifié un site sur lequel établir un Mobipoint ou un Mobipôle. En parallèle, la Région travaille à la hiérarchisation du réseau de Mobipôles et de Mobipoints sur l'ensemble du territoire wallon, ainsi qu'à la définition de fonctionnalités cibles associées à chacune des catégories de Mobipôles et Mobipoints.

Le présent PMCM va se baser sur cette catégorisation et le travail effectué par chacune des Communes en vue de définir et affiner le réseau de Mobipôles à développer sur le territoire de Charleroi Métropole.

Des services aux cyclistes encore anecdotiques

Les services offerts aux cyclistes dans la Métropole de Charleroi se développent mais sont encore balbutiants. Des ateliers de réparation, vente et location existent mais sont encore minoritaires. Toutes les gares du territoire sont équipées de parkings vélos, tout comme la majorité des PANG. Ceci dit, la qualité des infrastructures est nettement perfectible. En effet, la gare de Châtelet, un exemple parmi d'autres, ne propose que des arceaux en « U ». Des équipements très légers. Pourtant, le RAVeL y passe, les usagers pourraient alors s'attendre à de meilleures conditions pour abriter leur vélo contre les intempéries (parkings couverts), mais également de manière plus sécurisée (box vélos, carte d'accès etc.).

Des aménagements P+R aux portes de l'agglomération

Les parkings relais sont des aménagements en faveur de l'intermodalité et du désengorgement de la circulation urbaine. Pour cette 2nde fonctionnalité, ils doivent alors être situés en périphérie de ville et permettre d'y déposer sa voiture de manière sécurisée pour changer de mode de déplacement. Dans l'agglomération urbaine, il existe 3 parkings relais nommés comme tel (P+R), gratuits pour les utilisateurs TEC :

- **Faubourg de Bruxelles** (26 places), à la jonction entre la E42 et le M3 ;
- **Soleilmont** (145 places), à l'intersection entre le R3 et le M4 et
- **Madeleine** (200 places), à la jonction entre la E420, la N5 et le M3.

Quelques espaces dédiés au covoiturage

D'après le diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail (2019), sur 83,3% de travailleurs utilisant leur voiture pour aller jusqu'à leur lieu de travail, seuls 3,1% font du covoiturage en Wallonie (2,5% en Belgique). 11 parkings de covoiturage sont présents en périphérie de l'agglomération urbaine, aux abords des grands axes autoroutiers. Au niveau de la zone PMPS, deux parkings de covoiturage vont être financés par le FEDER sur la N5, à Frasnes-lez-Couvin et à Somzée.

Une Centrale Locale de Mobilité à Charleroi Métropole

Charleroi Métropole a signé une convention en 2020 avec l'ASBL Mobilesem, devenue « Centrale Locale de Mobilité de Charleroi Métropole ». L'objectif de cette ASBL est de coordonner les services locaux de mobilité, du transport à la demande et de l'offre de covoiturage, ainsi que de réaliser des itinéraires personnalisés combinant les différentes offres disponibles à la demande d'un particulier. Elle est de manière générale chargée de communiquer et informer sur les offres de mobilités alternatives à la voiture individuelle. Les communes peuvent dès lors signer une « Charte pour la Mobilité » avec la Centrale Locale de Mobilité afin d'en devenir membre, et donc de bénéficier de ses services. A ce jour, 19 communes du PMCM ont adhéré à la charte.



Figure 20 : Communes adhèrentes à la Centrale Locale de Mobilité de Charleroi Métropole.

Source : Mobilesem.

Qu'en-est-il du transport à la demande ?

Le transport à la demande intervient en complément de l'offre TEC et SNCB, lorsque la desserte en transports publics est inexistante ou ne convient pas à l'utilisateur. Bien que le service puisse trouver sa place en milieu urbain, il est souvent plus développé en milieu rural. Sur la Métropole, le service expérimental FlexiTEC est uniquement disponible à Viroinval, au Sud-Est du PMPS. Les particuliers doivent effectuer une réservation auprès de la Centrale Locale de Mobilité de Charleroi ou d'une I.D.E.S.S (Initiatives de Développement de l'Emploi dans le Secteur des Services de proximité à finalité sociale) afin d'en bénéficier. Le bilan 2021 de ce service s'élève à 450 voyageurs pour un total de 10 800 km parcourus. Ces chiffres ont presque doublé par rapport à l'année de mise en service en 2014⁶. Dans la même lignée, la Centrale Locale de Mobilité de Charleroi Métropole propose également un service de taxi social et/ou de conduite de personnes isolées par des chauffeurs bénévoles.

⁶ TEC Charleroi, 2021.

2.2.6 Réseau routier

Un réseau routier dense et à grand gabarit encourageant les déplacements en voiture

Comme le souligne l'enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail, les zones urbaines de Charleroi Métropole sont facilement accessibles en voiture (cf. Annexe 4 : Utilisation de la voiture au niveau de la Région wallonne). L'agglomération urbaine de Charleroi est desservie par l'autoroute E42 (dorsale wallonne) qui lui confère une bonne accessibilité automobile à une échelle supralocale. Cette autoroute permet notamment des connexions directes vers les autres grandes villes wallonnes (Tournai, Mons, Namur, Liège) et l'aéroport de Charleroi-Bruxelles-Sud.

Elle jouit d'un périphérique de rocade (R3) raccroché à l'autoroute E42 - et constitue de ce fait la seule agglomération wallonne à disposer d'un périphérique complet. Un second périphérique (R9) est présent dans la zone urbaine dense et surplombe le centre-ville de Charleroi. Ce périphérique, et donc le centre de Charleroi, est desservi par un réseau de voies à grand gabarit (2x2 bandes de circulation) lui conférant une très bonne accessibilité routière.

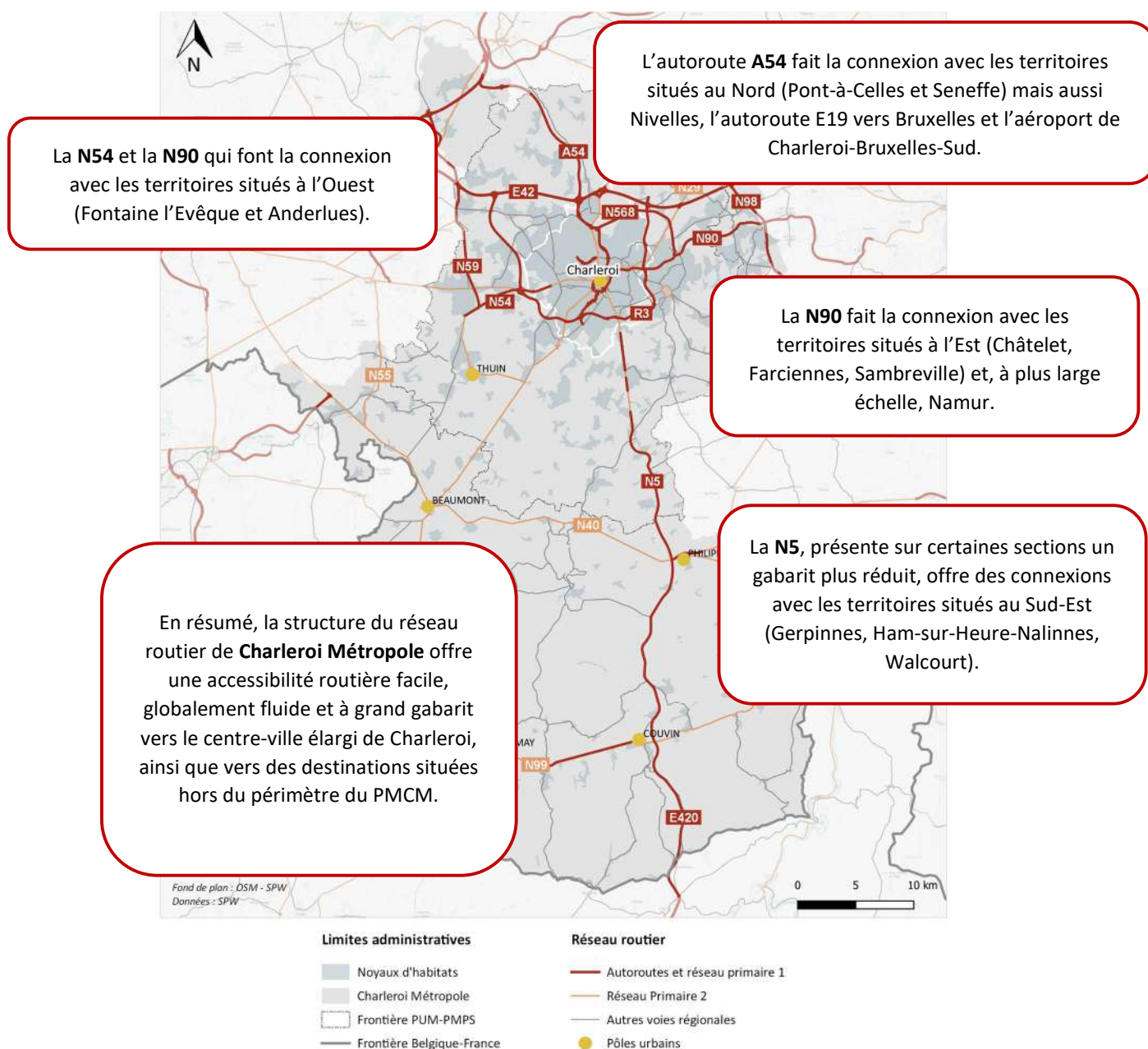


Figure 21 : Réseau routier.
Source : SPW.

Des enjeux de connexion identifiés autour de la N5...

Depuis de nombreuses années, la N5 fait l'objet de réflexions en vue, notamment, d'améliorer sa connexion avec le R3. Cette artère n'offre en effet pas la possibilité d'accéder directement au R3 en direction de l'Est – ce qui engendre un trafic de fuite en direction de l'échangeur de Blanche Borne.

Diverses pistes ont été proposées à cet égard, mais aussi en vue d'assurer une continuité du réseau à grand gabarit entre la E420 (au Sud) et la E42 (au Nord), et en vue de délester quelque peu la charge de trafic sur la portion de la N5 faisant la jonction avec le centre de Charleroi et devant accueillir le futur Bus à Haut Niveau de Service (Busway). Des démarches ont d'ailleurs été entamées en vue de la création de nouvelles voies de circulation (projet du Trident) :

- Contournement de Somzée ;
- Liaison barrière de Tarcienne – N978 ;
- Liaison N5-A503 – ouest ;
- Liaison N5-R3 – est.

En 2019, suite à l'adoption de la Déclaration de Politique Régionale 2019-2024, le projet dit du « Trident » de Charleroi est abandonné par le Gouvernement wallon. D'autres options sont avancées (en vue de renforcer la connexion automobile entre la E420 et la E42) dont la création d'un réseau à grand gabarit via Philippeville et Mettet.

... et autour de la N54

Un souhait d'une meilleure connexion automobile entre Charleroi et les communes situées au Sud-Ouest de l'agglomération urbaine via le prolongement de la N54 était envisagé. Ce projet – déjà bien avancé – n'obtiendra pas davantage l'aval du Gouvernement wallon qui met en application sa politique de « STOP béton » en s'opposant aux projets de nouvelles voiries.

Et pourtant, cette connexion est indispensable au développement de la plateforme multimodale du Port Autonome de Charleroi.

Le présent plan a pour mission de définir les mesures à prendre en vue de réduire et limiter l'impact du trafic de transit occasionné dans les zones à enjeux liées à la N5 et à la N54.

2.2.7 Stationnement

Un puissant levier d'action pour mener à bien les stratégies de mobilité

Le stationnement automobile est une composante essentielle pour les stratégies de mobilité, au croisement avec l'aménagement et le partage de l'espace public et les enjeux de transfert modal. Véritable opportunité, il constitue un puissant levier d'action pour la réussite et la concrétisation des ambitions régionales, afin d'orienter les comportements et les choix en matière de mobilité pour inciter au transfert modal et rééquilibrer le partage de l'espace public au profit d'autres modes alternatifs à la voiture individuelle. En effet, il a été prouvé qu'une offre de stationnement trop accessible contribue au renforcement de l'usage de la voiture.

**« Une voiture passe environ 95% de son temps stationnée, surchargeant ainsi l'espace public au détriment d'autres usages et usagers »
(Cerema, 2015).**

A cet égard, la Stratégie Régionale de Mobilité indique que « les Villes et les Communes veilleront à définir leur politique de stationnement dans les outils de planification de la mobilité [...] ». Ainsi, la gestion du stationnement incombe principalement à l'échelle communale, notamment à travers les plans communaux de mobilité ou les schémas de développement communaux qui permettent une bonne prise en compte des spécificités et besoins locaux. La présente étude s'attachera davantage à rappeler les enjeux majeurs soulevés par la politique en matière de stationnement et à donner un cadre pour sa bonne mise en œuvre en cohérence avec les ambitions poursuivies, et eu égard également aux divers projets à venir en particulier au sein de la Ville de Charleroi.

Une démarche déjà bien entreprise à Charleroi ...

Au cours des dernières années, la Ville de Charleroi a développé sa politique en matière de stationnement à travers l'élaboration de son plan de stationnement en centre-ville, renforcé au début de l'année 2022. L'objectif est de limiter le stationnement longue durée, en particulier des travailleurs. Ce plan fait état d'une tarification horaire en fonction de 6 zones définies, incitant à la rotation des véhicules au cours de la journée.

Longtemps réservée aux territoires à dominance urbaine, la gestion du stationnement tend aujourd'hui progressivement à s'intégrer aux réflexions politiques dans les territoires semi-ruraux et ruraux. A titre d'exemple, les communes de Philippeville, Chimay ou encore Beaumont ont mis en place une tarification horaire dans leur centre urbain : Beaumont et Chimay ont régulé le stationnement dans les artères principales du centre via la délimitation d'une zone bleue limitant le stationnement à 2 heures. Philippeville a opté pour une zone bleue d'une durée plus brève s'élevant à une heure maximum.

D'autres territoires plus ruraux ne possèdent quant à eux pas de règles en matière de stationnement, offrant ainsi de vastes poches de stationnement favorables au recours « par défaut » à la voiture individuelle là où d'autres usages pourraient être développés (places de villages, espaces publics conviviaux, etc.). De ce fait, le stationnement s'effectue parfois au détriment d'autres modes de déplacements, rendant le cheminement des engins agricoles plus difficile dans les endroits les plus étroits, et en empiétant par exemple sur les cheminements piétons, eux-mêmes de largeur et qualité variables.

Une compétence communale à poursuivre et développer pour plus de cohérence à l'échelle du territoire métropolitain

Le stationnement représente donc une composante fondamentale de la stratégie de mobilité à définir dans le plan de mobilité de Charleroi Métropole. Ainsi, le PMCM aura pour objectif d'apporter au territoire une plus grande cohérence en matière de gestion du stationnement sur le territoire, notamment dans les zones à enjeux (aux abords des pôles de transports/ Mobipôles/MobiPoints et centres urbains/ centres des villages) sans pour autant faire l'objet d'une étude approfondie, celle-ci incombant au niveau communal.



Figure 22 : Place du Général Piron à Couvin.

2.2.8 Réseau transport de marchandises

Charleroi Métropole bénéficie d'une forte connectivité au réseau ferré national et avoisinant

La zone de Charleroi se trouve au carrefour de plusieurs lignes donnant accès aux principaux centres économiques belges et européens (lignes 118, 124, 130, 140).

La plateforme multimodale comme principal centre de transbordement du territoire

La plateforme multimodale est la seule infrastructure logistique connectée aux 3 principaux modes de transports, à savoir la route, le rail et le fleuve. La plateforme n'accueille actuellement pas de relation régulière de transport multi-clients. Ceci est néanmoins envisagé avec notamment le Centre de Consolidation de la Construction (CCC). Elle reçoit des trains de produits sidérurgiques dont elle assure la distribution par la route ou par le fleuve.



Quel périmètre d'activité pour le PMCM au niveau fluvial et quels types d'activités ?

La zone du PMCM recouvre la presque intégralité du Port Autonome de Charleroi (PAC) à l'exception de la zone portuaire de Tubize, de même qu'une partie de la zone d'action du Port Autonome du Centre et de l'Ouest (PACO) ainsi que du Port Autonome de Namur (PAN).



Les trois catégories de produits les plus représentées au niveau des marchandises transportées par voie fluviale sont les minéraux et matériaux de construction, les produits métallurgiques et les minerais. Ces trois catégories représentent 80% des marchandises transportées.

Un trafic de poids lourds sur la partie industrialisée Nord du territoire

Le réseau routier de Charleroi Métropole, payant et non saturé, offre une liaison vers les principaux pôles économiques belges et internationaux.

Un trafic de poids lourds s'observe néanmoins au niveau de certains parcs d'activités économiques (Seneffe, Manage, Courcelles, Martinrou, Auvelais, Thuin et Lobbes) mais aussi de zones portuaires et industrielles du Sud de Charleroi répartis sur plusieurs localités telles que Marchienne, Marcinelle, Charleroi, Couillet, Châtelet et Farciennes.



Une diversité de secteurs dans le centre-ville

Le centre-ville de Charleroi est un pôle commercial relativement important composé en 2017 de 1 007 établissements répartis entre la Ville-Basse (455), le centre-commercial Rive Gauche (77), la Ville Haute (409) et le centre-commercial Ville 2 (102). Malgré la diversité des secteurs représentés – 13 en tout - 4 secteurs concentrent 89% de l'offre commerciale du centre-ville. Parmi les entités les plus représentées, on retrouve le secteur tertiaire (27,9% ; notamment les salons de coiffure, les agences de voyages, les prestataires de services à caractère commercial ou encore les administrations). Ensuite viennent le secteur de l'HoReCa (26,9%), les autres commerces de détail (18%) et le Détail Habillement (16%)⁷.



⁷ Citylab (2017), *Structure commerciale du centre-ville de Charleroi*.

2.3 Dynamiques territoriales

L'analyse des dynamiques territoriales permet d'avoir une vue d'ensemble des localisations des populations et de la façon dont elles se déplacent au sein du territoire. L'intérêt de la prise en compte des dynamiques d'un territoire est de ne pas figer l'analyse de la situation géographique de Charleroi Métropole dans un tableau descriptif et statique.

Dans le cadre de cette étude, les données ayant été utilisées pour analyser les dynamiques territoriales actuelles à Charleroi Métropole sont les données des téléphones mobiles, autrement dit les Floating Mobile Data (FMD) mais aussi les données de comptages de la SNCB datant de 2019 ainsi que les *Floating Car Data* (provenant du SPW)⁸.

Intérêts et types d'informations transmises

Dans le cadre du PMCM, les données FMD permettent d'identifier les principaux mouvements de personnes au sein du territoire de Charleroi Métropole. Elles ont pour objet de permettre une meilleure compréhension du territoire et des grands flux à la fois au sein de celui-ci, mais aussi depuis et vers les autres territoires. L'idée n'est pas d'interpréter chacun des échanges de manière individuelle mais d'avoir une vue d'ensemble de la structure des déplacements à l'échelle de Charleroi Métropole et de ses différents sous-territoires.

Ces données permettent également de mettre en avant – ou non – un éventuel besoin de renforcement et/ou création de liaisons structurantes entre les différents pôles du territoire et d'affiner la délimitation des sous-territoires.



⁸ Les données FMD représentent des données anonymisées et agrégées issues des réseaux d'opérateurs de téléphonie mobile qui permettent de recueillir des informations sur les flux de déplacements quels que soient le mode transport ou le motif, ainsi que des informations sur les présences au sein des différentes zones du territoire. Les données transmises et utilisées couvrent les périodes scolaires du 7 mars au 7 juin 2022 (3 mois).

2.3.1 Présences au sein du territoire

Les données de présence donnent une vue d'ensemble des localités concentrant le plus de personnes à Charleroi Métropole aussi bien en journée qu'en soirée. Les localités qui se démarquent reflètent principalement les différents pôles d'offre de services, d'emploi et d'activités économiques au sein du territoire mais ne donnent qu'une vision « statique » de la situation à un moment « T », sans seuil minimum d'arrêt.

De nombreux pôles qui se démarquent mais un déséquilibre des fonctions dans la zone PUM

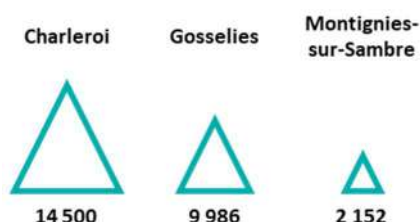


Figure 23 : Communes avec le delta de présences le plus élevé entre le matin et le soir au sein de la zone PUM.



C'est à Charleroi que l'on observe les plus gros changements du nombre de présences entre le matin (11h) et le soir (21h). Ce nombre de présence témoigne du caractère polarisant du centre Charleroi pour les habitants du territoire qu'elle dessert.

Quelques pôles qui se démarquent dans la zone PMPS mais à une échelle relativement plus faible



Au niveau de la zone PMPS, les principaux pôles qui se démarquent sont ceux de Chimay, Philippeville et Couvin. Le reste de la zone se caractérise par des différences de présences négatives, c'est-à-dire que certaines communes enregistrent un nombre supérieur de présences sur le territoire en soirée plutôt qu'en matinée.

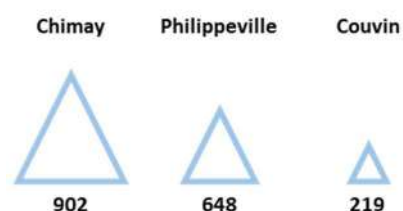


Figure 24 : Communes avec le delta de présences le plus élevé entre le matin et le soir au sein de la zone PMPS.

La carte ci-après donne une vue d'ensemble du delta de présences un jeudi entre 11h et 21h au sein des différentes localités du PMCM (le niveau de granularité repris pour cette carte est celui des anciennes communes du territoires). Ainsi, au plus une zone est rouge, au plus celle-ci peut être considérée comme une zone « dortoir ». Plus une zone est verte, plus celle-ci sera polarisante. Les zones pâles – assez nombreuses – indiquent, elles, un relatif équilibre en termes de présences.

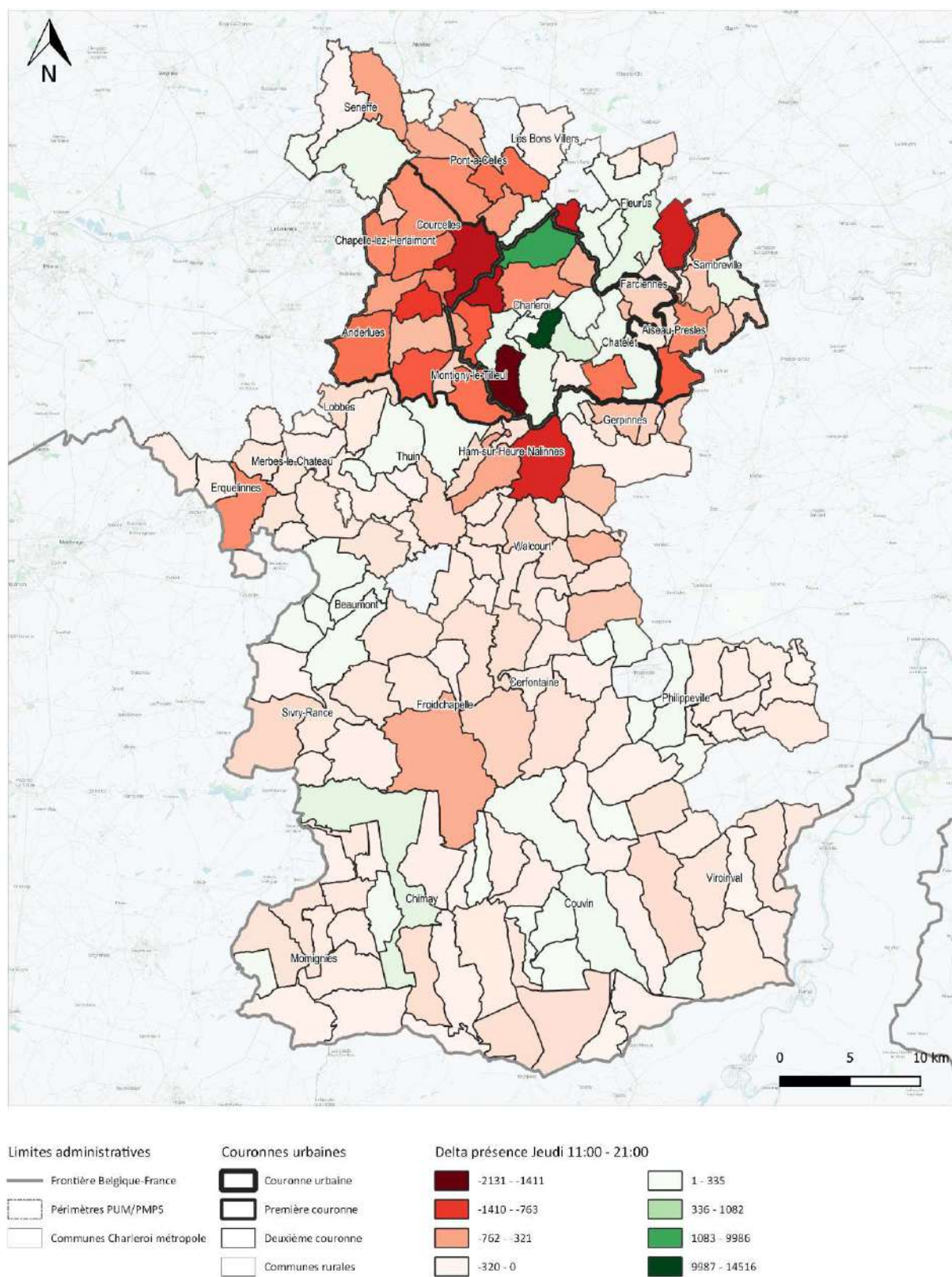


Figure 25 : Delta de présences un jeudi entre 11h et 21h au sein du PMCM.
Source : Proximus.

2.3.2 Flux de déplacement – Répartition spatiale des déplacements

L'essentiel des déplacements internes à la zone PUM... peu d'échanges entre les zones PUM et PMPS

Une grande majorité des déplacements effectués en lien avec Charleroi Métropole se font au sein même de la zone PUM. Pour un jeudi moyen en semaine (hors congés scolaires), ceux-ci représentent près de ¾ des flux de déplacements. Les déplacements effectués à l'intérieur même de la zone PMPS constituent le second flux le plus important. Ils ne représentent toutefois qu'un peu plus de 10% des flux de déplacement.

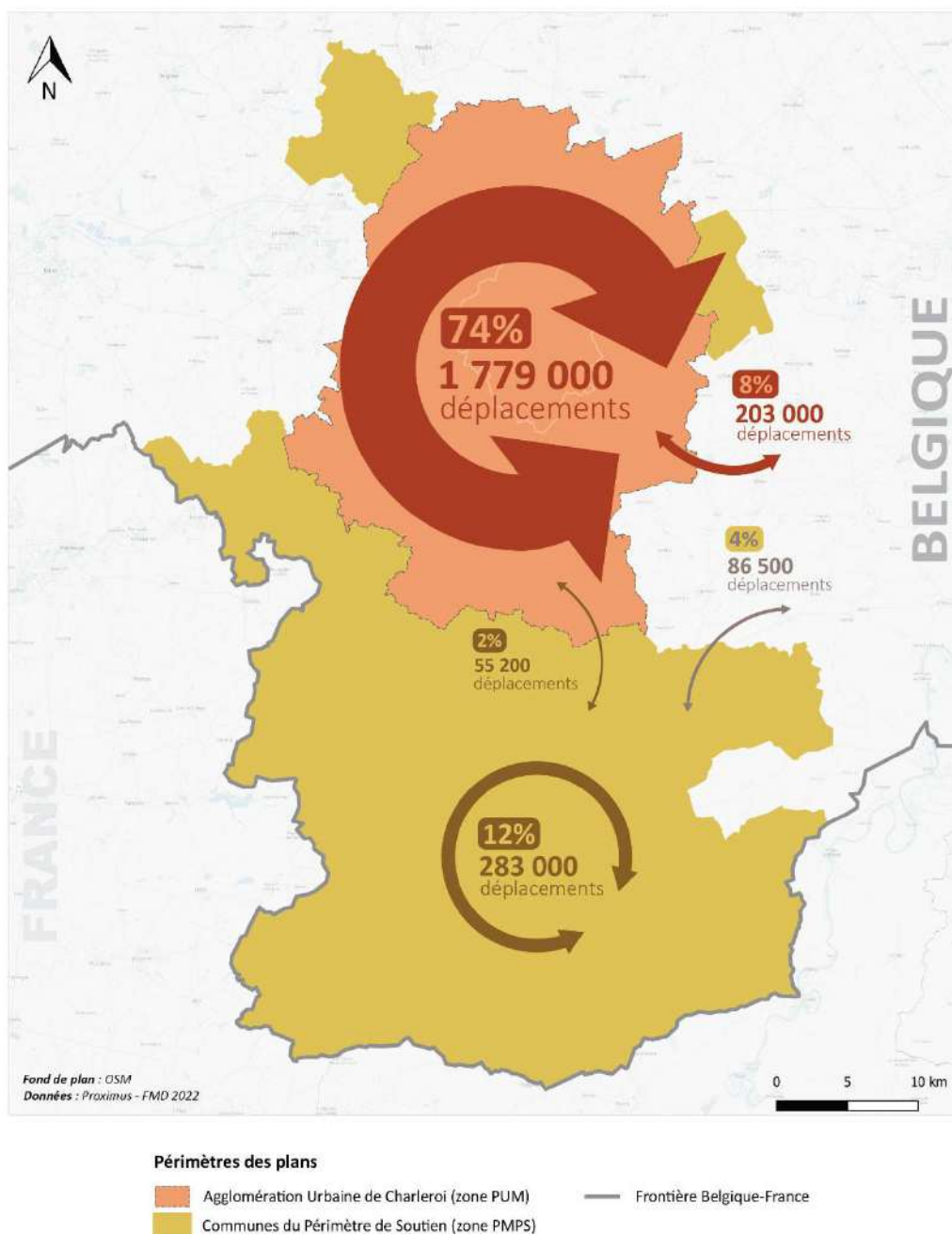


Figure 26 : Flux au sein et entre les territoires liés à Charleroi Métropole un jeudi moyen (hors congés scolaires).
Source : Proximus.

Les échanges entre les zones PUM et PMPS sont très limités (2%), bien qu'ils représentent plusieurs dizaines de milliers de déplacements chaque jour (55 220 déplacements). L'essentiel des flux se concentrent plutôt à l'intérieur de la zone PUM où à l'intérieur de la zone PMPS. On observe également davantage d'échanges entre la zone PUM ou PMPS et les territoires voisins de Charleroi Métropole qu'entre les deux sous-territoires métropolitains.

Des échanges en lien avec les territoires voisins aussi importants vers l'Ouest que l'Est

Une analyse plus fine des déplacements vers les territoires voisins montre que le poids des échanges vers le reste du Hainaut est globalement similaire à celui en lien avec la province de Namur, hors communes PMPS. Bien que plusieurs milliers de déplacements s'effectuent également vers le Brabant wallon et Bruxelles (principalement depuis la zone PUM), ceux-ci sont moins nombreux. Les déplacements depuis et vers la Flandre et les autres provinces wallonnes sont négligeables (en semaine). Sur base des données présentées en Figure 26, on remarque également que les échanges entre les zones PUM et PMPS sont légèrement supérieurs aux flux entre la zone PMPS et certains territoires voisins tels que Namur, le Hainaut ou encore le Brabant wallon.

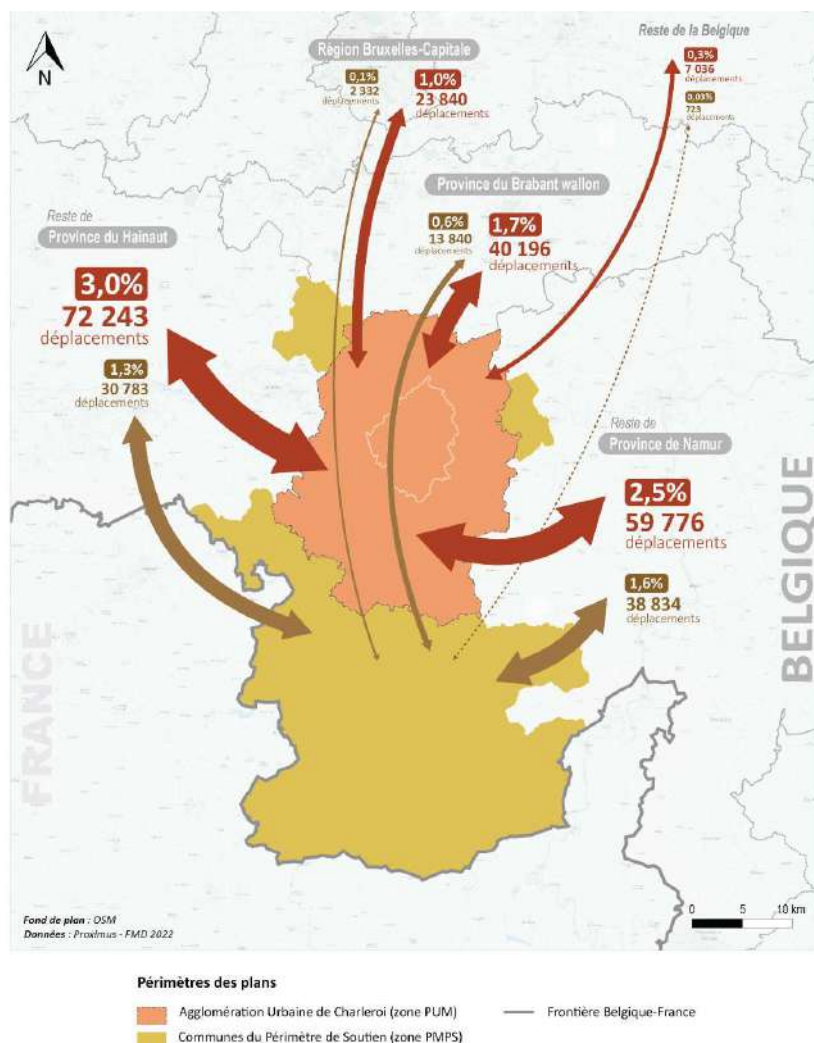


Figure 27 : Répartition des flux en lien avec les territoires voisins de Charleroi Métropole un jeudi moyen (hors congés scolaires).

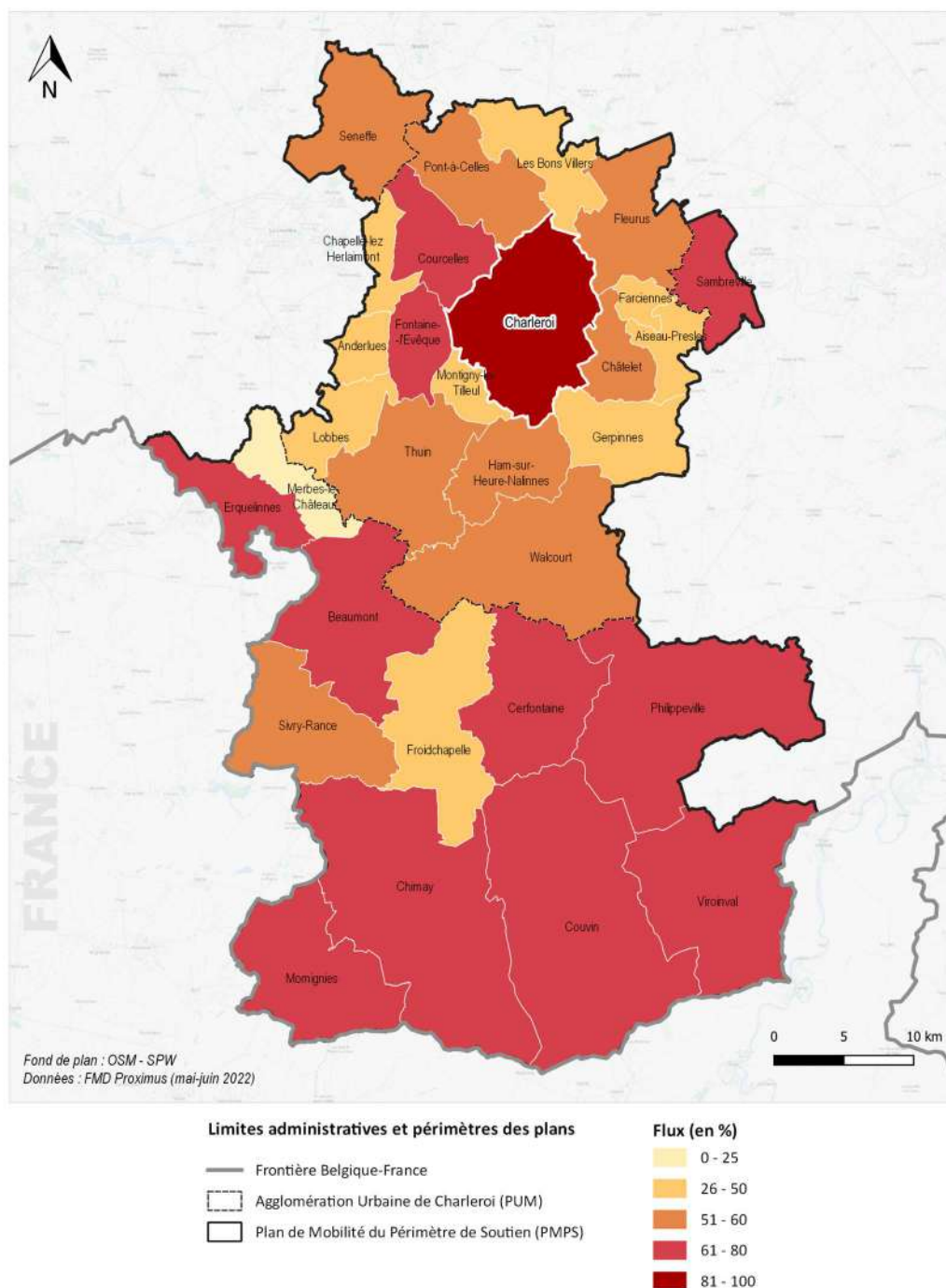
Source : Proximus.

Les données FMD à disposition ne permettent pas de quantifier précisément le poids des échanges avec les territoires étrangers. Si aucune étude de mobilité ne renseigne précisément les échanges entre Charleroi Métropole et le Nord de la France, quelques acteurs transfrontaliers (Région Grand-Est et Ardennes Métropole) ont été consultés afin de dégager certaines tendances. Ainsi, l'analyse de données FMD de deux opérateurs de téléphonie français donnent une première idée des échanges réalisés sur une semaine entre la France et Charleroi Métropole. Il s'avère que ces échanges restent anecdotiques, Couvin représentant potentiellement le pôle avec lequel le plus d'échanges seraient réalisés, de façon assez marquée devant Viroinval et Chimay. En parallèle, des données de diagnostics territoriaux réalisés sur le territoire d'Ardennes Métropole semblent indiquer un effet polarisant de la Wallonie vis-à-vis des travailleurs français. Il reste néanmoins complexe de quantifier l'attractivité de ce bassin d'emploi. De la même façon, les établissements wallons semblent accueillir de nombreux étudiants français, à l'inverse du versant français.

Charleroi, principale commune génératrice de déplacement sur le territoire

Si l'essentiel des déplacements effectués un jour de semaine le sont en lien avec la zone PUM, la Ville de Charleroi se démarque nettement. Ainsi, environ un déplacement sur deux réalisé au niveau de Charleroi Métropole s'effectue au sein, depuis ou vers le territoire carolo.

Parmi ces derniers, plus de 80% d'entre eux se font au sein même de la commune de Charleroi. Ce qui signifie que les déplacements internes à la Ville de Charleroi représentent à eux seuls 35% des flux métropolitains (et donc de la population carolo à Charleroi Métropole) – des flux qui s'effectuent donc sur d'assez courtes distances et dont une grande majorité peut à priori être réalisée autrement qu'en voiture (individuelle).



9

Figure 28 : Part des déplacements internes aux communes.

Source : Proximus.

⁹ Il est important de souligner que la carte ci-dessus considère l'intensité de la proportion de flux internes au nombre de déplacements propre à chaque commune (ex. le « rouge » de Couvin » n'équivaut pas, en nombre de déplacements, au « rouge »

Une zone urbaine multipolaire

Les échanges effectués dans le pôle de Charleroi se font principalement dans les territoires voisins proches, et plus particulièrement Châtelet, Fleurus, Montigny-le-Tilleul, Pont-à-Celles, Les Bons Villers, Fontaine-l'Évêque et Gerpinnes. Si le centre-ville de Charleroi constitue un nœud d'échange important ce n'est pas le seul, comme l'illustre la figure ci-après. Peuvent être cités à titre d'exemples Gosselies, Jumet, Ransart, Châtelineau, Châtelet, etc.

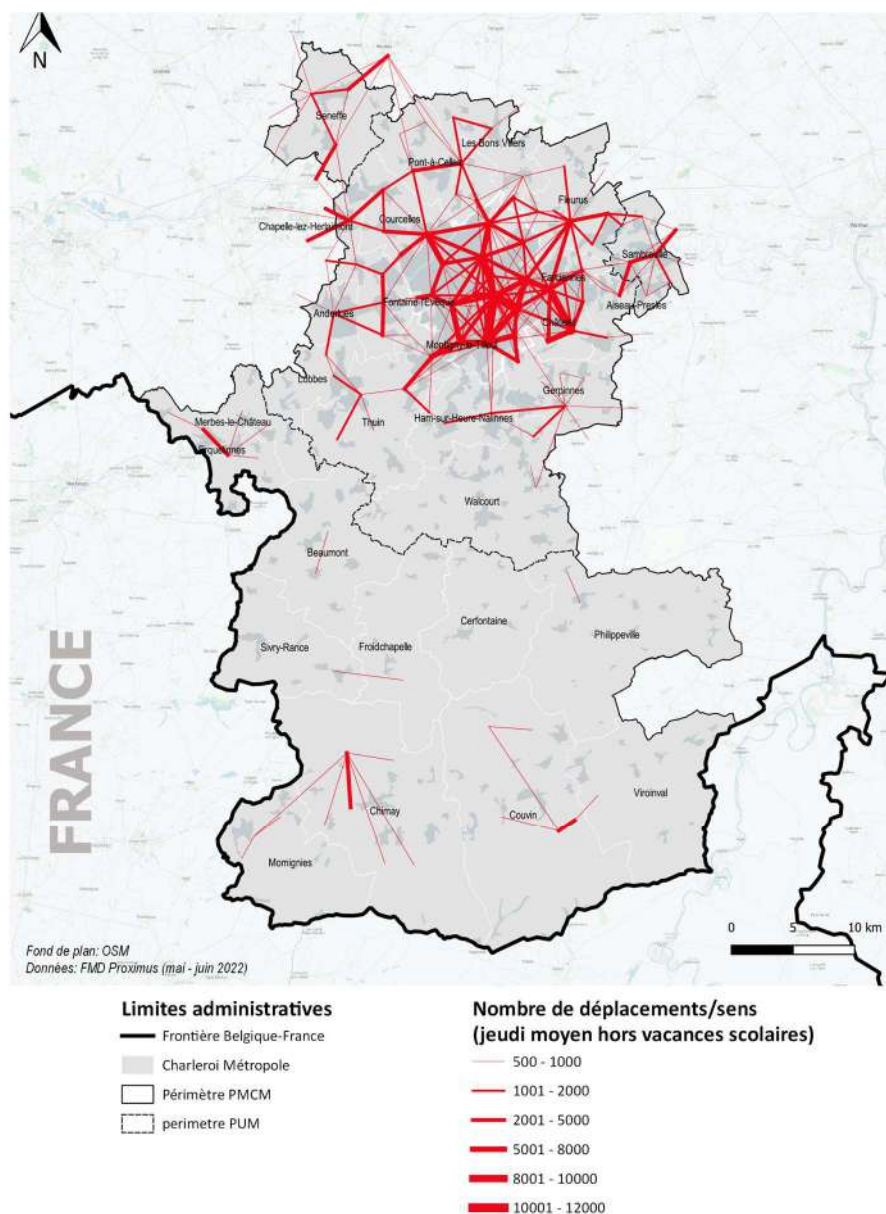


Figure 29 : Flux de déplacements de plus de 500 personnes par sens un jeudi moyen (hors congés scolaires) au sein du PMCM.

Source : Proximus.

... mais des flux conséquents entre de multiples communes de Charleroi Métropole

Outre avec la Ville de Charleroi, des échanges importants (plus d'un millier de déplacements) s'effectuent également entre de multiples communes de Charleroi Métropole, généralement entre deux territoires voisins. Ce constat vaut également pour les zones moins denses, bien que ces échanges soient généralement moins volumineux et moins nombreux. De multiples échanges s'effectuent par exemple entre les communes de Chimay et Couvin ou Momignies, entre Couvin et Viroinval ou Philippeville, ou encore entre Beaumont et Froidchapelle ou Sivry-Rance (Figure 29).

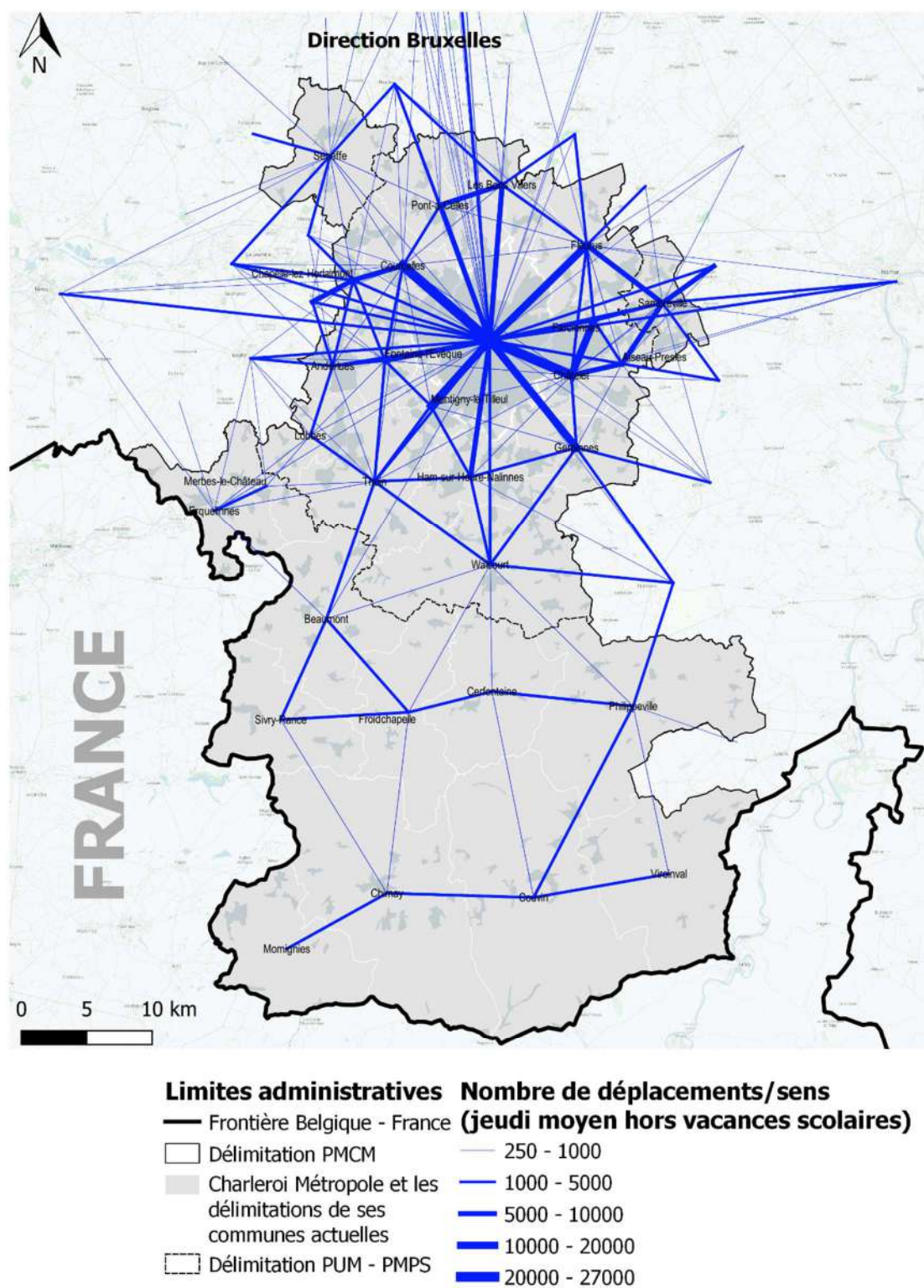


Figure 30 : Flux de déplacements de plus de 250 personnes par sens un jeudi moyen (hors congés scolaires) au sein du PMCM.

Source : Proximus.

2.4 Principaux enjeux identifiés pour le PMCM

Le territoire de Charleroi Métropole est globalement bien desservi par des voiries de grand gabarit, alors que l'offre de transport en commun, bien que déjà bien développée, est relativement peu utilisée. On note également que les modes actifs restent encore peu présents. Ce constat est lié à un manque d'infrastructure notamment, mais aussi en raison d'une desserte efficace pour les automobilistes. Le diagnostic et l'analyse des flux a notamment montré que les échanges entre les zones PUM et PMPS sont limités et moins nombreux que ceux entre ces deux zones et les territoires voisins à Charleroi Métropole. Les grands axes de la zone PMPS sont orientés vers le Nord alors que peu d'axes transversaux lient les centralités des communes plus au Sud.

Sur base du diagnostic du territoire et des dynamiques territoriales actuellement observées à Charleroi Métropole, 5 grands enjeux ont été identifiés pour l'établissement du PMCM :

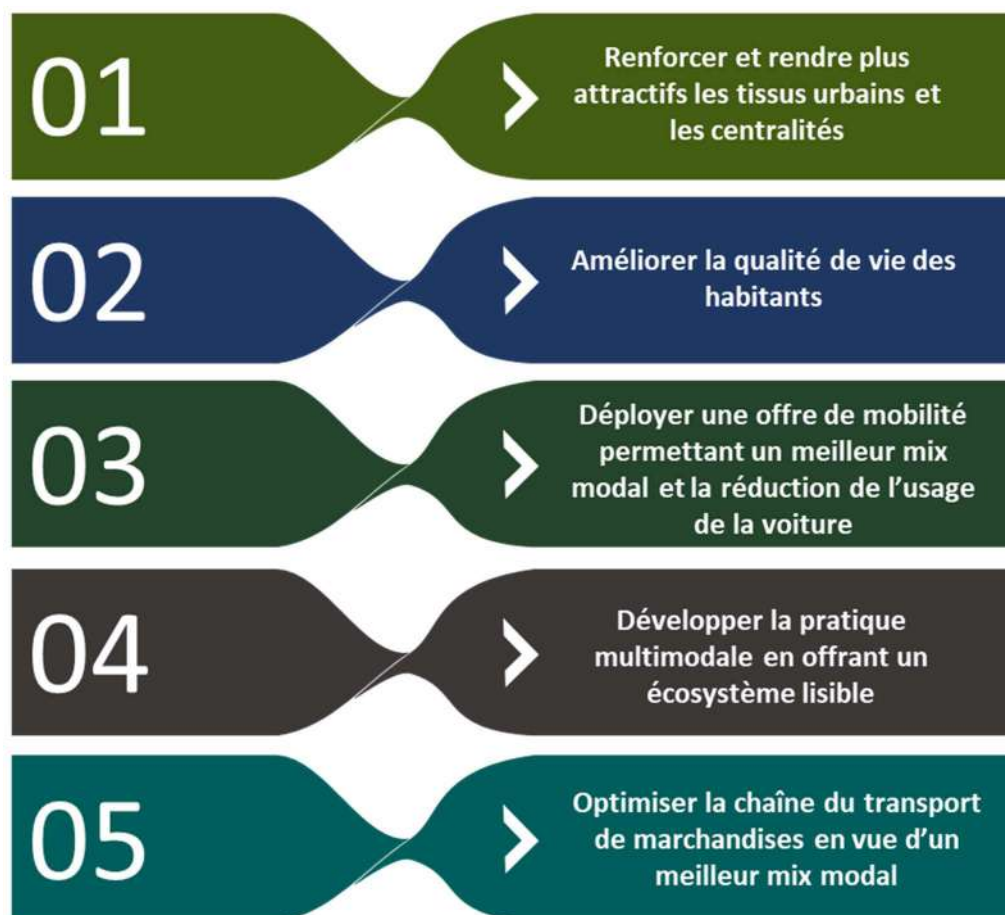


Figure 31 : Principaux enjeux formulés à l'issue du diagnostic du territoire de Charleroi Métropole.

- 1) **Renforcer et rendre plus attractifs les tissus urbains et les centralités** : Charleroi Métropole dispose globalement d'une réserve foncière limitée et d'un parc immobilier ancien. La majorité de la réserve foncière de la Métropole se situe dans la zone PUM alors que c'est dans la zone PMPS, selon le Bureau Fédéral du Plan, que le besoin en nouveaux logements sera le plus important. Ce constat induit donc des enjeux en termes de mobilité dont la nécessité de renforcer l'attractivité des zones déjà bien accessibles de manière multimodale au sein de la zone PUM ainsi que l'accessibilité multimodale des centralités de Charleroi Métropole en général afin de limiter l'étalement urbain au sein du territoire ;
- 2) **Améliorer la qualité de vie des habitants** : malgré un réseau routier dense et à grand gabarit, celle-ci reste impactée par des enjeux de connexions persistants au niveau de la N5 et de la N54, notamment, avec un trafic de fuite nuisant à la volonté d'apaiser les centralités du territoire et inciter à l'utilisation des modes actifs ;

- 3) **Déployer une offre de mobilité permettant un meilleur mix modal et la réduction de l'usage de la voiture** : même si le taux de motorisation de Charleroi Métropole est similaire à celui de la Région wallonne, celui-ci reste plus élevé que la moyenne en périphérie Nord et Sud de Charleroi (Ham-sur-Heure-Nalinnes, Gerpinnes, Les Bons Villers) ainsi qu'au niveau de la zone PMPS. Cet enjeu est primordial à l'atteinte des objectifs wallons en termes de répartition des parts modales ;
- 4) **Développer la pratique multimodale en offrant un écosystème lisible** : la situation au niveau des modes actifs à Charleroi Métropole reste encore défavorable à la pratique cyclable sur le territoire à cause, notamment, de lacunes en matière d'infrastructures, d'absence d'aménagements ou de continuité entre eux, de manque de signalétique, d'entretien ou encore de sécurité du réseau cyclable. Les comparaisons avec d'autres villes wallonnes montrent également des obstacles peut-être plus marqués en termes culturels ;
- 5) **Optimiser la chaîne du transport de marchandises en vue d'un meilleur mix modal** : le transport routier ne représente pas encore un maillon fort de la chaîne multimodale pour les trajets précédents et successifs aux déplacements fluviaux et ferroviaires. De plus, les accès dédiés aux poids lourds reliant le Sud du territoire aux zones portuaires n'est pas encore garanti partout.

En conclusion, les enjeux identifiés par le PMCM soulignent l'importance pour Charleroi Métropole de parvenir – dans les années à venir – à **freiner l'étalement urbain** et à **mettre en place un véritable transfert modal** visant à réduire l'utilisation de la voiture et permettant d'atteindre les différents objectifs régionaux au niveau de la mobilité.

Dans la suite des travaux, ces 5 enjeux ont été traduits en 5 grandes orientations stratégiques à donner au PMCM, ces orientations stratégiques étant ensuite elles-mêmes déclinées en ambitions et actions. Celles-ci sont détaillées dans les chapitres qui suivent.

3. AMBITIONS

3.

AMBITIONS



3.1 Introduction

3.1.1 Des ambitions qui s'inscrivent dans la vision régionale

Afin de proposer une approche cohérente vis-à-vis des ambitions de la Région wallonne, les ambitions définies dans le PMCM sont en phase avec les principaux documents stratégiques régionaux en matière de mobilité, de développement territorial ou encore de climat.

La Vision FAST 2030

La Vision FAST 2030 (Fluidité, Accessibilité, Sécurité, Santé, Transfert modal), adoptée par le Gouvernement wallon en 2017, définit les objectifs régionaux en matière de mobilité à l'horizon 2030. Ces objectifs ont vocation à garantir à tous, et en particulier aux habitants des zones rurales, une accessibilité aux biens et services tout en réduisant drastiquement le nombre d'accidents de la route ainsi que les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) issues du secteur du transport. Pour y parvenir, la Vision FAST 2030 mise, en partie, sur le transfert modal. En ce qui concerne la répartition des parts modales (kilomètres) pour la **mobilité des personnes**, la Région wallonne prévoit de tendre vers les objectifs suivants :

| | 2017 | 2030 |
|-----------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|
| Marche (%) | 3 | 5 |
| Vélo (%) | 1 | 5 |
| Bus et tram (%) | 4 | 10 |
| Train (%) | 9 | 15 |
| Voiture (%) | 83 | 60 |
| Voiture partagée (charge moyenne) | 1,3 (1 déplacement sur 4 à 2) | 1,8 (4 déplacements sur 5 à 2) |

Tableau 1 : Objectifs de répartition des parts modales (kilomètres) pour la mobilité des personnes.

Source : Région wallonne, Vision FAST 2030.

Les modes actifs et particulièrement le vélo, doivent atteindre des objectifs ambitieux en termes de report de part modale. Pour rappel, la Région ambitionne pour la mobilité des personnes une part modale aussi bien pour la marche que le vélo de 5% (en km parcourus) à l'horizon 2030, avec conjointement une réduction de la demande globale de 5% pour l'ensemble des modes de déplacement.

Favorisés par le développement de la ville apaisée et la modération des vitesses automobiles en milieu urbain, et conformément au **principe STOP**, les

piétons et cyclistes doivent faire l'objet d'une attention particulière pour leur bonne prise en compte dans l'espace public, notamment via le développement d'infrastructures performantes.

Ce principe prône une hiérarchisation des différents modes de transport, en leur donnant la priorité dans l'ordre suivant :

S. Strappers - piéton

T. Trappers – cycliste

O. Openbaar vervoer – transport public

P. Privé vervoer – transport privé



Figure 32 : Principe STOP.

Au niveau de la **mobilité des marchandises**, les objectifs de la Vision FAST 2030 sont de tendre vers les parts modales suivantes (tonnes*kilomètres) :

| | 2017 | 2030 |
|-----------|------|------|
| Rail (%) | 4 | 7 |
| Eau (%) | 14 | 18 |
| Route (%) | 82 | 75 |

Tableau 2 : Objectifs de répartition des parts modales (tonnes*kilomètres) pour la mobilité des marchandises.

Source : Région wallonne, Vision FAST 2030.

La Stratégie Régionale de Mobilité (SRM)

La Stratégie Régionale de Mobilité, adoptée par le Gouvernement wallon en 2019, vise à mettre en œuvre la Vision FAST 2030.

Elle comprend deux volets : la mobilité des personnes et des marchandises.

Dans le volet mobilité des personnes, la stratégie est développée selon trois axes :

- Une nouvelle gouvernance de la mobilité ;

- L'augmentation et diversification de l'offre de mobilité ;
- L'accélération de la transformation des comportements.

En ce qui concerne l'augmentation et diversification de l'offre de mobilité, la Wallonie souhaite premièrement organiser l'accessibilité à l'ensemble du territoire par un réseau hiérarchisé. Cela comprend notamment le renforcement du réseau structurant, la connexion des territoires ruraux au réseau intégré (via les liaisons cyclistes et piétonnes ainsi que l'offre de transport à la demande) et la connexion des quartiers aux agglomérations urbaines.

L'objectif de la SRM est de doubler l'offre de solutions de mobilité. La Wallonie ambitionne également d'optimiser la continuité de la chaîne de déplacement, en développant les Mobipôles et Mobipoints. Le dernier objectif est de s'appuyer sur les transitions numériques et énergétiques, y compris l'offre de mobilité comme un service (MaaS) ou encore l'usage de carburants alternatifs.

Dans le volet mobilité des marchandises, la stratégie est développée selon trois axes :

- Une nouvelle gouvernance de la mobilité ;
- L'accélération de la transformation de la demande ;
- L'évolution de l'offre comme outil de gestion de la mobilité des marchandises.

Afin d'accélérer la transformation de la demande, la Wallonie souhaite également guider les acteurs vers des transports plus durables (transfert modal, modes alternatifs à la route, ...), œuvrer pour des transports efficaces et durables (symbioses industrielles, localisations stratégiques, vélo cargo pour la livraison en zone urbaine, Mobipôles, ...) ainsi que promouvoir, réguler et tarifier de manière responsable.

Le Plan de Relance de la Wallonie 2022

Dans son volet « Repenser la mobilité », la Wallonie a comme première ambition d'augmenter le report modal du transport de personnes et de marchandises. Cela comprend notamment le renforcement de l'offre de transports en commun, la mobilité active et les formes partagées de mobilités, le soutien aux pouvoirs locaux dans la création de Mobipôles ou encore l'investissement au niveau des zones portuaires.

D'autres ambitions portent sur la décarbonisation des vecteurs énergétiques du transport, le développement des infrastructures stratégiques (y compris les corridors vélos) et l'instauration de vitesses dynamiques en fonction de conditions spécifiques des lieux considérés.

La Vision Rail 2040

La Vision Rail 2040 identifie les principaux leviers qui permettront de créer les conditions d'un véritable changement modal dans lequel le rail pourra jouer un rôle de colonne vertébrale d'un système de mobilité plus durable et conforme aux objectifs internationaux, nationaux et régionaux en matière de diminution des émissions de GES, d'amélioration de la mobilité, de diminution des embouteillages et d'accidents de la route et de soutien à l'économie.

L'objectif de ce document est de donner un cadre aux politiques ferroviaires à mettre en œuvre dans les 20 prochaines années.

La Vision Rail 2040 s'articule autour de 4 axes interdépendants :

- Les ambitions générales pour le rail ;
- Les services à rendre aux utilisateurs clients du rail ;
- L'impact du rail sur l'environnement ;
- L'impact du rail sur la mobilité au sens large.

Le Schéma de Développement Territorial (SDT) pour la Wallonie

Le SDT pour la Wallonie est l'outil principal de nature juridique à travers lequel les autorités régionales définissent la stratégie qu'elles comptent mettre en œuvre pour traduire le projet qu'elles proposent sur le territoire.

Ce document propose une vision pour le territoire à l'horizon 2050, se fondant sur une analyse contextuelle de la Wallonie qui relève les principaux enjeux territoriaux, les perspectives et les besoins en termes sociaux, économiques, démographiques, énergétiques, patrimoniaux, environnementaux et de mobilité ainsi que les potentialités et les contraintes du territoire. L'ambition du SDT pour la Wallonie est d'exprimer des objectifs de développement territorial et d'aménagement du territoire, des principes de mise en œuvre et une structure territoriale. Ces objectifs sont définis à l'échelle de la Région et leurs portées se limitent à la dimension territoriale du projet.

Par ailleurs, notons que la Wallonie a également décidé du principe du « Stop Béton » et a ainsi pour ambition de réorganiser le territoire wallon de manière à le rendre plus économe et durable afin de mettre un terme à l'étalement urbain auquel la région fait face depuis des années. La Wallonie vise ainsi la « zéro artificialisation nette » d'ici 2050. La Région concentrera ses efforts sur la réutilisation de son bâti existant, la densification de ses zones urbaines et la rénovation des espaces artificialisés laissés à l'abandon.

Le Projet de Territoire de Charleroi Métropole

Le Projet de Territoire est un document d'orientation co-construit qui définit une vision prospective et partagée du développement du bassin de vie de Charleroi Métropole. Il aborde différentes politiques sectorielles comme le développement économique, l'environnement, l'urbanisme, la mobilité, l'énergie, l'habitat ou encore les équipements et services. Il a également pour objectif vocation d'orienter les projets en cours de développement et d'identifier ceux qui sont pertinents à aborder à une échelle supracommunale.

Ce document vise donc à consolider une vision territoriale partagée portée par les différents acteurs du territoire qui se décline en 2 grands axes et 8 stratégies, dont la stratégie 1.4 : « Irradier le territoire par les mobilités ».

Le Plan CATCH Turbo 2022 – 2027

Le Plan CATCH Turbo est le plan stratégique prévu sur une durée de 5 ans (2022 à 2027) de Charleroi Métropole au niveau de son développement socio-économique.

Le plan vise notamment à :

- Renforcer les industries du vivant à travers le renforcement de la spécialisation sectorielle de l'Aéropôle (*Health & Bio*) ;
- Continuer de concentrer les activités logistiques autour de l'aéroport (*Airport & Logistics*) ;
- Développer les activités au cœur du tissu urbain de la Ville basse de Charleroi pour le secteur *Creative & Digital*.
- Redéployer des fonctions de support au niveau de l'industrie manufacturière de pointe (*Advanced Manufacturing*).

- Renforcer et concentrer les activités d'enseignement (supérieur et universitaire), de formation et d'orientation professionnelle et de recherche à la Ville Haute de Charleroi sur le *Campus Charleroi Métropole*.

Le Plan Air Climat Energie (PACE) 2030

Le Plan Air Climat Energie décrit de manière intégrée les différentes actions menées dans la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre (GES) et autres polluants atmosphériques, ainsi qu'en faveur de la diminution de la consommation d'énergie de la population.

Les 10 principaux objectifs du document sont les suivants :

- 1) Sortir des énergies fossiles
- 2) Déployer massivement les énergies renouvelables
- 3) Renforcer l'accès à l'énergie et soutenir la transition énergétique
- 4) Accélérer et massifier la rénovation des bâtiments
- 5) Améliorer la transition énergétique et climatique des entreprises et des industries
- 6) Assurer la durabilité de l'agriculture, des sols et des forêts
- 7) Transformer les territoires et la **mobilité**
- 8) Assurer l'acceptabilité des mesures du PACE
- 9) Soutenir la politique locale énergie climat
- 10) Améliorer la qualité de l'air

Enfin, le PACE ambitionne également de positionner la Wallonie à la pointe des pays et régions en termes de lutte contre le changement climatique et les polluants atmosphériques.

Dans ce contexte, une des conditions de réussite à la rencontre de ces objectifs – et plus particulièrement de diminution de la pollution due aux déplacements – est la mise en place des infrastructures permettant la recharge des véhicules électriques le long de voiries structurantes ainsi que le développement des conditions propices au remplacement des énergies fossiles dans le transport de marchandises (déploiement de véhicules professionnels électriques, diminution du coût d'usage, bornes haut débit).

Le Pacte Vert pour l'Europe 2050

Le Pacte Vert pour l'Europe fournit différentes orientations dans le but d'atteindre la neutralité climatique d'ici 2050 en développant une économie à émissions nettes de Gaz à Effet de Serre nulles.

Le secteur de la mobilité faisant partie intégrante du Pacte Vert, l'Union Européenne a pour objectif de moderniser les systèmes de transport en Europe tout en facilitant une transition vers une mobilité durable.

De nombreuses initiatives ont déjà été mises en place afin d'atteindre ces objectifs :

- Proposer des liaisons ferroviaires plus rapides pour les citoyens de l'Union européenne ;
- Améliorer l'offre de transports publics ainsi que les infrastructures cyclables ;
- Promouvoir le transport par voie navigable pour les marchandises ;
- Développer des infrastructures de ravitaillement alternatives et d'autres nouvelles technologies.

3.1.2 Perspectives au niveau de la mobilité à l'horizon 2035

La section qui suit vise à mettre en perspective les ambitions portées par la vision régionale FAST et l'évolution de la mobilité au sein de Charleroi Métropole à politique inchangée. Les données montrent donc les écarts entre les prévisions du Bureau Fédéral du Plan se basant sur une politique inchangée prenant tout de même en compte des considérations d'évolution des comportements (notamment au niveau du télétravail, mais aussi par rapport aux évolutions tendanciennes de la population) et la vision portée par la Wallonie. Ces perspectives montrent l'ampleur des efforts à consentir pour arriver à atteindre les différents objectifs régionaux au niveau de la mobilité.

D'un point de vue méthodologique, les données reprises en ordonnée (axe vertical) correspondent à un indice exprimant l'évolution du nombre de kilomètres parcourus par rapport à un référentiel qui est l'année 2020. Les points constituant les droites sont la situation en 2020 et la situation à l'horizon 2035. Les projections à politique inchangée sont basées sur les analyses du BFP. Ainsi, le passage d'un indice 1 à 1,5 doit se comprendre pour une augmentation de 50% de l'importance relative de ce mode de déplacement.

Une multiplication de 2,5 de la part modale de la marche et du vélo

À l'horizon 2035, selon la Vision FAST 2030, le nombre de kilomètres effectués en modes actifs serait bien plus important (indice 2,5 contre 1,19 à politique inchangée) que l'évolution observée à politique inchangée.

Bien que ces chiffres concernent l'ensemble de la Wallonie, ils sont transposés au territoire de Charleroi Métropole dans un chapitre ultérieur et différenciés selon le type de territoire.

En effet, ces parts modales seront plus facilement atteignables dans des environnements à dominance urbaine, où les distances parcourues quotidiennement sont sensiblement plus courtes pour toute une série de déplacements (achats de provisions du quotidien, trajets jusqu'à l'école ou vers les activités périscolaires, etc.).

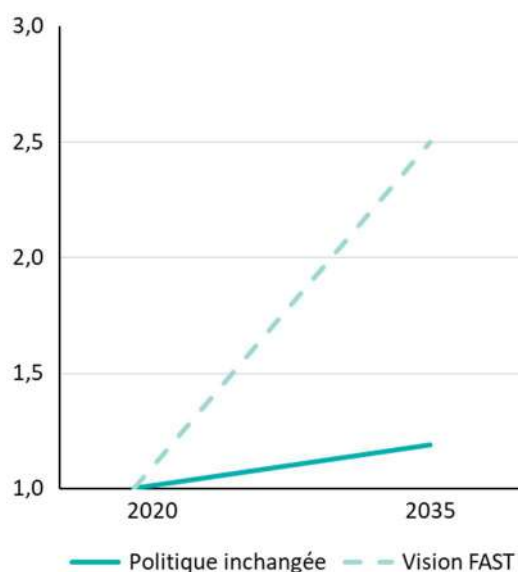


Figure 33 : Comparaison de l'évolution du nombre de kilomètres parcourus à pied et à vélo à politique inchangée et selon la vision FAST 2030.

Source : Bureau Fédéral du Plan (2019).

Une Vision FAST également ambitieuse au niveau ferroviaire

À l'horizon 2035, la SRM et la Vision FAST 2030 ambitionnent d'augmenter de 65% la part modale du transport ferroviaire en Région wallonne. La Vision FAST 2030 explicite que cet objectif sera atteint notamment par la mise en œuvre progressive d'une offre de transport public rail et bus intégrée et par la concrétisation des Réseaux Express Régionaux (RER).

À politique inchangée, on remarque cependant que cet objectif est encore loin d'être atteint pour Charleroi Métropole.

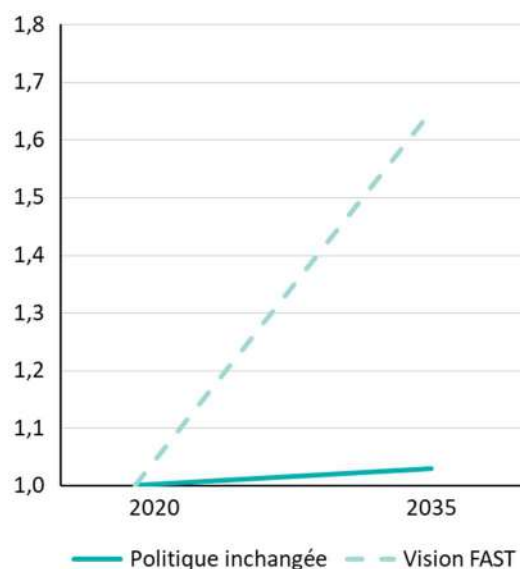


Figure 34 : Comparaison de l'évolution du nombre de kilomètres parcourus en train à politique inchangée et selon la Vision FAST 2030.

Source : Bureau Fédéral du Plan (2019).

Un niveau d'ambition régional très poussé pour l'offre TEC

Face à ces tendances de croissance mesurée (si pas de stagnation), l'ambition régionale est très marquée : la SRM ambitionne une augmentation de la part modale du bus/tram/métro de 4,8 % à 11 % d'ici 2035 soit une croissance de 127 %. La Région wallonne entend faire de ces modes une réelle alternative, « *crédible pour tous y compris pour les travailleurs* ». L'objectif est, entre autres, de gagner des parts de marché sur ce motif domicile-travail. Les modalités pour atteindre ce niveau d'ambition poussé sont déjà établies (et d'ailleurs en cours de mise en œuvre) : gouvernance renouvelée, meilleure adéquation de l'offre à la demande (desserte des zones d'activités, des centralités, ...), amélioration de la fiabilité, extension de l'offre, priorisation des transports publics, hiérarchisation, etc.

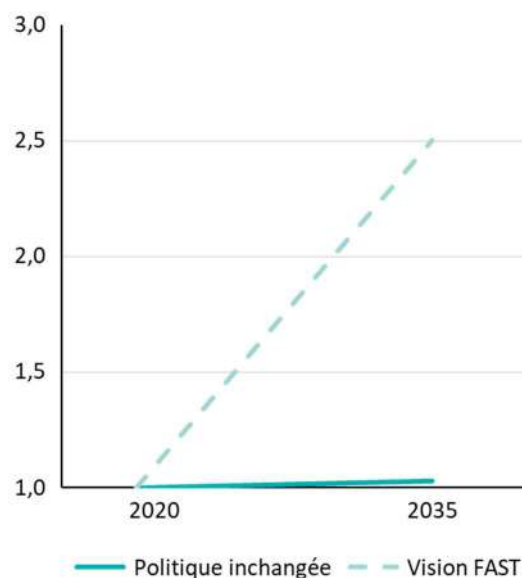


Figure 35 : Comparaison de l'évolution du nombre de kilomètres parcourus en bus/tram/métro à politique inchangée et selon la Vision FAST 2030.

Source : Bureau Fédéral du Plan (2019).

Une volonté de réduire de 30% le nombre de kilomètres parcourus en voiture

La Région wallonne ambitionne une réduction drastique du nombre de kilomètres parcourus en voiture sur son territoire, de près de 30%, tablant également sur une réduction globale du nombre de déplacements de 5%. La Région traduit cela par l'ambition d'atteindre une part modale de 60% (au lieu des 83% actuels).

Sachant que le nombre de kilomètres parcourus augmenterait à l'avenir d'environ 2,6% d'ici 2035 à politique inchangée, les efforts à consentir en vue d'atteindre ces objectifs sont donc conséquents, tenant compte également des perspectives à politique inchangée qui prévoit une augmentation du nombre de kilomètres parcourus en voiture.

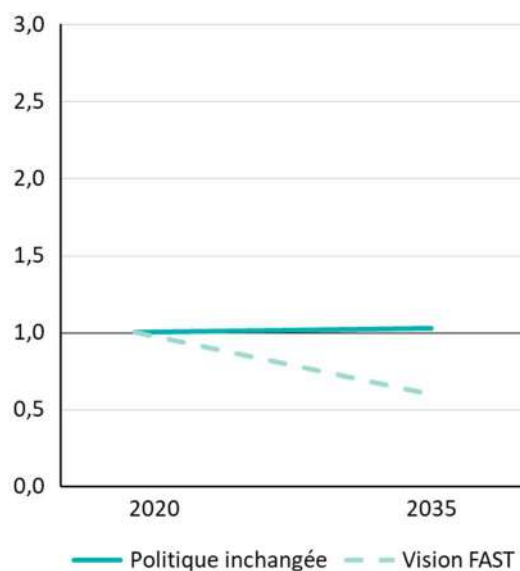


Figure 36 : Comparaison de l'évolution du nombre de kilomètres parcourus en voiture (individuelle) à politique inchangée et selon la Vision FAST 2030.

Source : Bureau Fédéral du Plan (2019).

3.1.3 Introduction à la Zone à Haut Niveau de Services de Charleroi Métropole

Une Zone à Haut Niveau de Services, un outil indispensable

La définition d'un **réseau structurant à l'échelle de la métropole** répond à plusieurs objectifs définis par la SRM, d'une part l'ambition de valoriser le réseau ferroviaire et d'autre part celle de développer des transports en commun cadencés, directs et fiables. Le réseau structurant ainsi défini consacre le réseau ferroviaire comme la colonne vertébrale du réseau, et définit les liaisons bus prioritaires en les déclinant selon différents niveaux de service, de manière à créer un maillage fort apte à répondre aux enjeux du territoire de la métropole.

Ce réseau structurant est évidemment complété par les réseaux plus locaux qui terminent le maillage, mais qui ne font pas l'objet du présent plan. De plus, les orientations et objectifs définis dans le cadre de ce plan devront par la suite être affinés par des études spécifiques.

La Zone urbaine dense de Charleroi concentre un nombre important de défis et d'actions qui doivent être mises en place pour répondre aux ambitions de la Région Wallonne et du PMCM. Pour répondre au niveau d'ambition élevé dans cette zone, il existe un outil indispensable à mettre en œuvre : « La Zone à Haut Niveau de Services ». Au sein de cette zone, **les modes de déplacements actifs ainsi que les transports publics doivent être les modes les plus attractifs**. Cela est rendu possible d'une part grâce au réseau structurant de transport public qui y est développé (priorisation des itinéraires) mais aussi aux services de mobilité proposés (autopartage, vélopartage...), aux infrastructures cyclables de qualité qui sont présentes ou encore une politique de stationnement renouvelée.

Le périmètre de la zone a été défini sur base des critères suivants :

- Densités de population, commerces et emploi ;
- Nombre de déplacements (sur base des FMD) ;
- Offre et utilisation TEC et SNCB (montées moyennes, montées rapportées aux kilomètres offerts ...) ;
- Centralités et équipements.

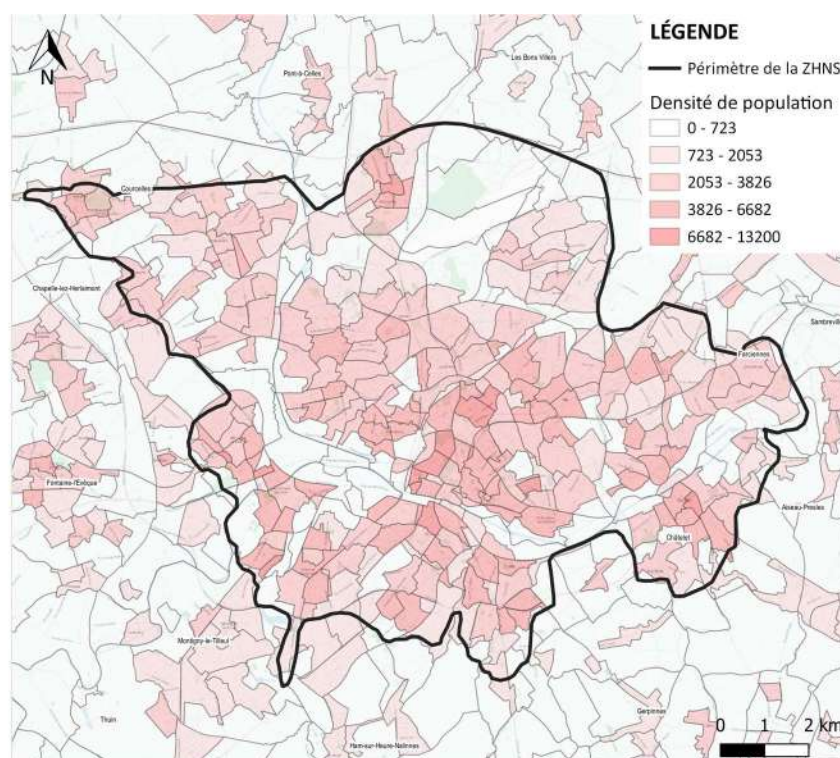


Figure 37 : Zone à Haut Niveau de Services (ZHNS) de Charleroi Métropole.

3.1.4 Ambitions de répartition modale pour Charleroi Métropole à l'horizon 2035

Le report modal : la première grande ambition du PMCM

La première grande ligne directrice du PMCM en matière de mobilité des personnes est celle d'une **augmentation de la part modale des modes actifs et des transports publics au détriment de la voiture**.

L'objectif est d'atteindre une part modale de 8% des kilomètres parcourus à pied et à vélo sur le territoire (contre environ 1% actuellement) – ce qui équivaut globalement à 35% des déplacements effectués via ces modes en termes de nombre de trajets (sachant par ailleurs que plus de 60% des déplacements font 10 kilomètres ou moins ; MONITOR, 2019).

A l'instar de la Vision FAST 2030, **les ambitions sont également élevées en ce qui concerne les transports publics, avec un objectif de 25% des kilomètres parcourus en train, métro-léger ou bus** (contre 12% actuellement) – ce qui équivaut à environ 20% des trajets.

Enfin, bien que **la voiture demeure le mode de déplacement principal en termes de kilomètres parcourus** (objectif de maximum 67% contre 87% actuellement en considérant également les motos), son utilisation devra être nettement moindre à l'avenir (moins d'un trajet sur deux effectués en voiture alors qu'elle représente 3 déplacements sur 4 actuellement).

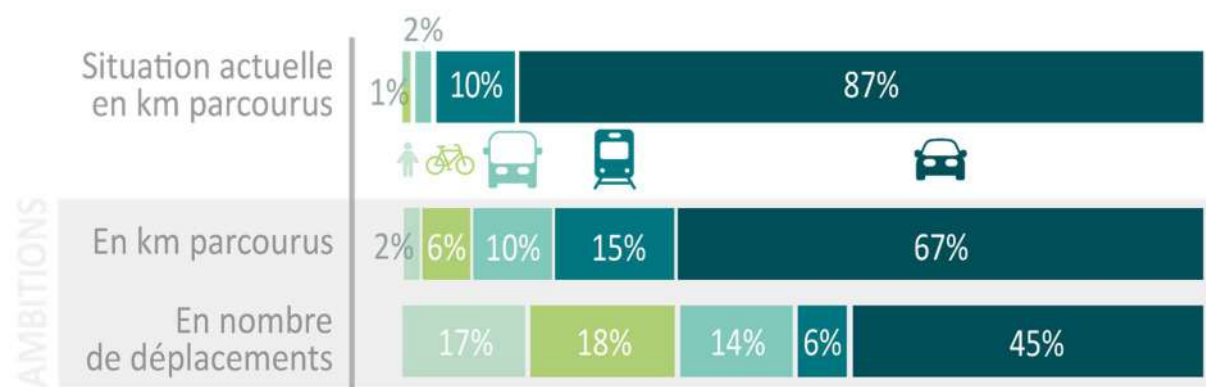


Figure 8 : Ambition de répartition modale pour Charleroi Métropole à l'horizon 2035.

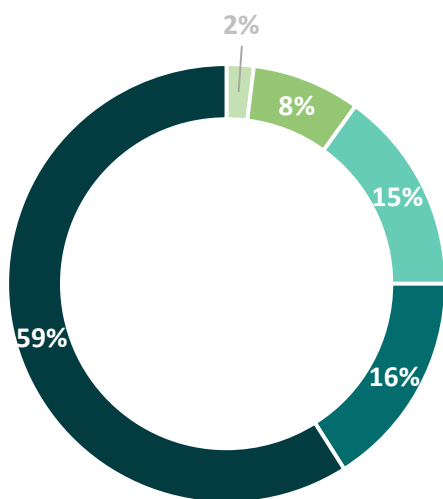
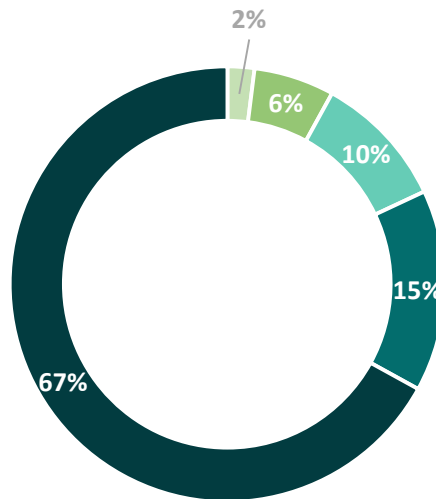
Des objectifs de répartition modale à l'échelle de la ZHNS et des autres sous-territoires de Charleroi Métropole

Compte tenu de la spécificité des sous-territoires qui composent Charleroi Métropole, **ces ambitions ont été modulées pour chacun d'eux, hormis les communes urbaines qui sont remplacées par la Zone à Haut Niveau de Services (ZHNS)**.

Ainsi, au plus les zones sont denses, disposent de services et équipements, d'une offre de mobilité plus large qu'il est par ailleurs plus aisé de développer, au plus les objectifs en termes de kilomètres parcourus via des modes (semi-)actifs et les transports publics sont conséquents, et inversement aux plus ceux relatifs aux kilomètres parcourus en voiture sont moindres.

Les ambitions sont donc particulièrement grandes en ce qui concerne les déplacements effectués au sein, depuis ou vers la Zone à Haut Niveau de Services. Elles le sont en revanche moins pour les déplacements entre et vers les communes rurales qui composent le territoire.

À titre indicatif, pour les communes urbaines, en comparaison de la situation existante, le nombre de kilomètre à parcourir à pied et surtout en vélo devra être multiplié par 5 à 10 fois, et celle à parcourir en bus ou métro léger par 5 à 6 fois.

Ambition de répartition modale pour la **ZHNS** (en km parcourus)Ambition de répartition modale pour les **communes de 1ère couronne** (en km parcourus)

■ Marche
 ■ Vélo
 ■ Bus
 ■ Train
 ■ Voiture

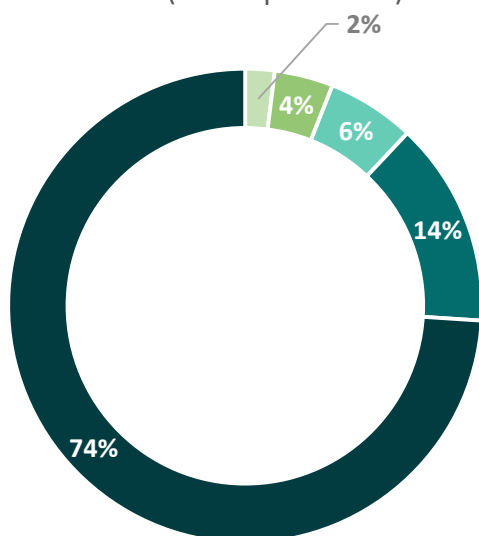
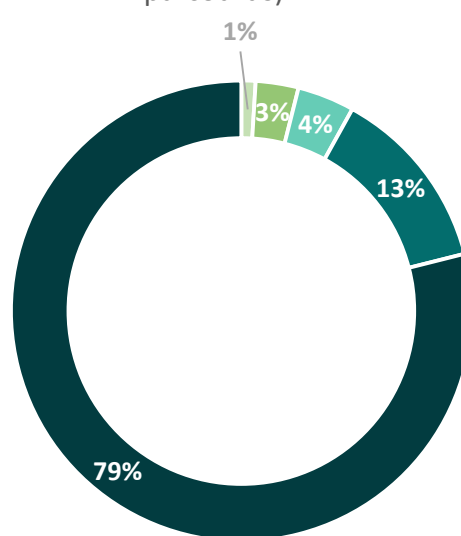
Ambition de répartition modale pour les **communes de seconde couronne** (en km parcourus)Ambition de répartition modale pour les **communes rurales** (en km parcourus)

Figure 39 : Ambition de répartition modale par sous-zones à l'horizon 2035 (en kilomètres parcourus).

Des objectifs de répartition modale à moduler dans le temps...

Si 2035 constitue l'horizon temporel du Plan de Mobilité de Charleroi Métropole, l'idée est aussi de **moduler les objectifs de répartition modale dans le temps**, ce qui permettra d'avoir également des repères du degré d'atteinte des ambitions fixées.

Plutôt qu'une évolution linéaire, c'est **une évolution progressive et exponentielle qui est proposée**. En effet, la mise en place des différents projets et actions (en cours et proposés) nécessitera du temps avec des effets qui ne pourront pas être massivement et rapidement ressentis à (très) court terme. La première étape sera surtout celle de la mise en place des projets et des actions, ce qui ne signifie pas pour autant qu'aucun résultat ne soit attendu dans les premières années. Au contraire, la mise en œuvre des premières actions initiées par la Région, les communes et autres acteurs du territoire, en 2030 à l'issue de la SRM devraient déjà se faire ressentir.

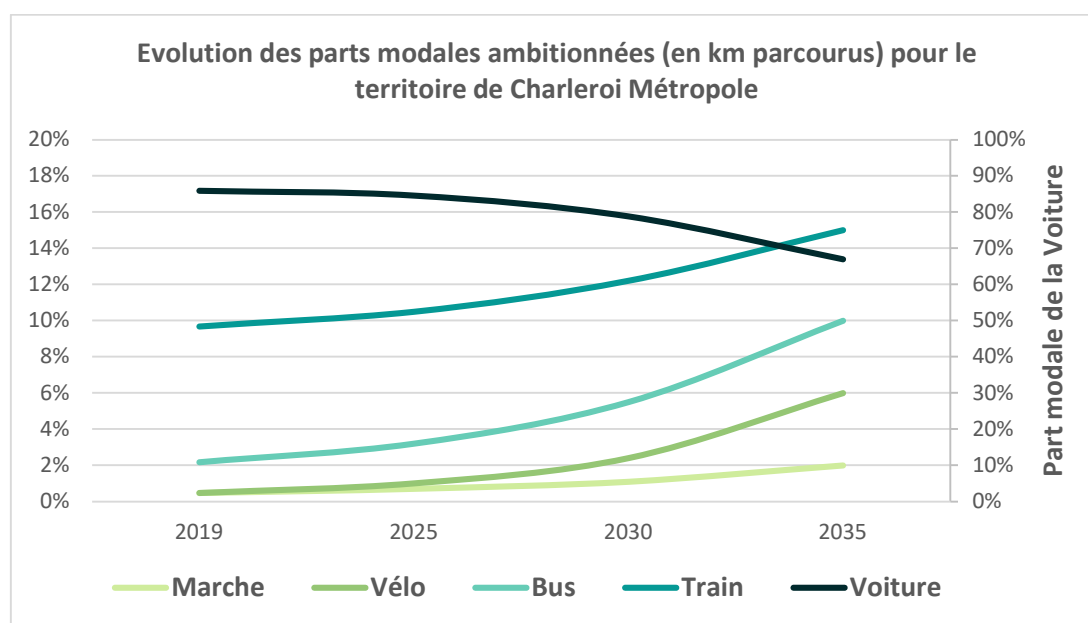


Figure 40 : Évolution des ambitions de répartition modale pour Charleroi Métropole (2020 – 2035).

... et aussi selon les distances

La distance est un élément déterminant dans le choix d'un mode par rapport à un autre, raison pour laquelle il est également important de moduler les ambitions de répartition modale en fonction de ce facteur.

Les objectifs de transfert modal vers la marche et le vélo (et les engins de micromobilité) définis par le PMCM sont forts pour les déplacements de courtes distances. Ces modes doivent en effet couvrir l'essentiel des déplacements inférieurs à 2 km, au minimum 1 trajet sur 2 pour des déplacements longs de 2 à 5 km.

Quant à la voiture, son utilisation doit donc devenir insignifiante sur les très courtes distances (< 2 km), et limitée sur des distances un peu plus grandes. **Ces objectifs sont à poursuivre tant au sein de la ZHNS qu'au sein des centralités périurbaines et rurales.**

Le bus et le métro-léger doivent croître en part-modale, surtout sur les trajets de (courtes à) moyennes distances, et cela vaut **en particulier pour la zone PUM** au sein de laquelle il est davantage possible d'offrir un réseau de transport performant et une fréquence de passage plus élevée. Il sera toutefois primordial de monitorer l'usage des transports publics, notamment aux heures de pointe afin d'éviter que des déplacements de (très) courte distance qui pourraient être réalisés à pied ou à vélo viennent surcharger à terme le réseau.

L'AOT, le TEC et les communes pourraient dès lors développer une stratégie pour encourager/faciliter le recours à la marche et/ou au vélo pour ce type de trajet. **Quant au train, c'est sur les trajets de moyennes à plus longues distances qu'il doit gagner en part modale.**

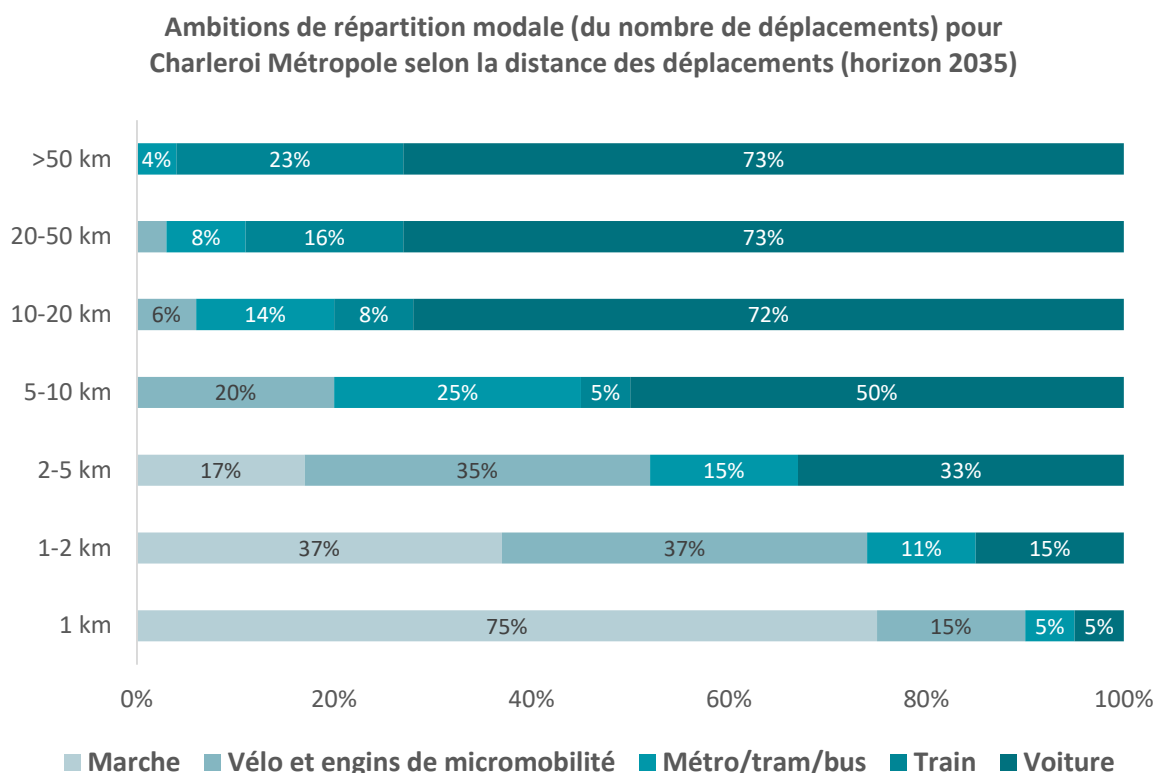


Figure 41 : Objectifs de répartition modale (du nombre de déplacements) pour Charleroi Métropole selon la distance de déplacements (2035).

3.1.5 Orientations stratégiques du PMCM

Sur la base des enjeux identifiés à l'issue de la phase de diagnostic des travaux, cinq grandes orientations stratégiques ont été définies pour guider le PMCM. Le visuel ci-après montre le lien entre les enjeux identifiés et les orientations stratégiques qui visent à y répondre.



Figure 42 : Enjeux et Orientations Stratégiques du PMCM.

3.1.6 Ambitions du PMCM

Comme indiqué précédemment, c'est sur base des 5 grandes orientations stratégiques précitées (cf. 3.1.5 Orientations stratégiques du PMCM) qu'ont été formulées les différentes ambitions du PMCM. Au total, **9 grandes ambitions** sont définies par le PMCM.

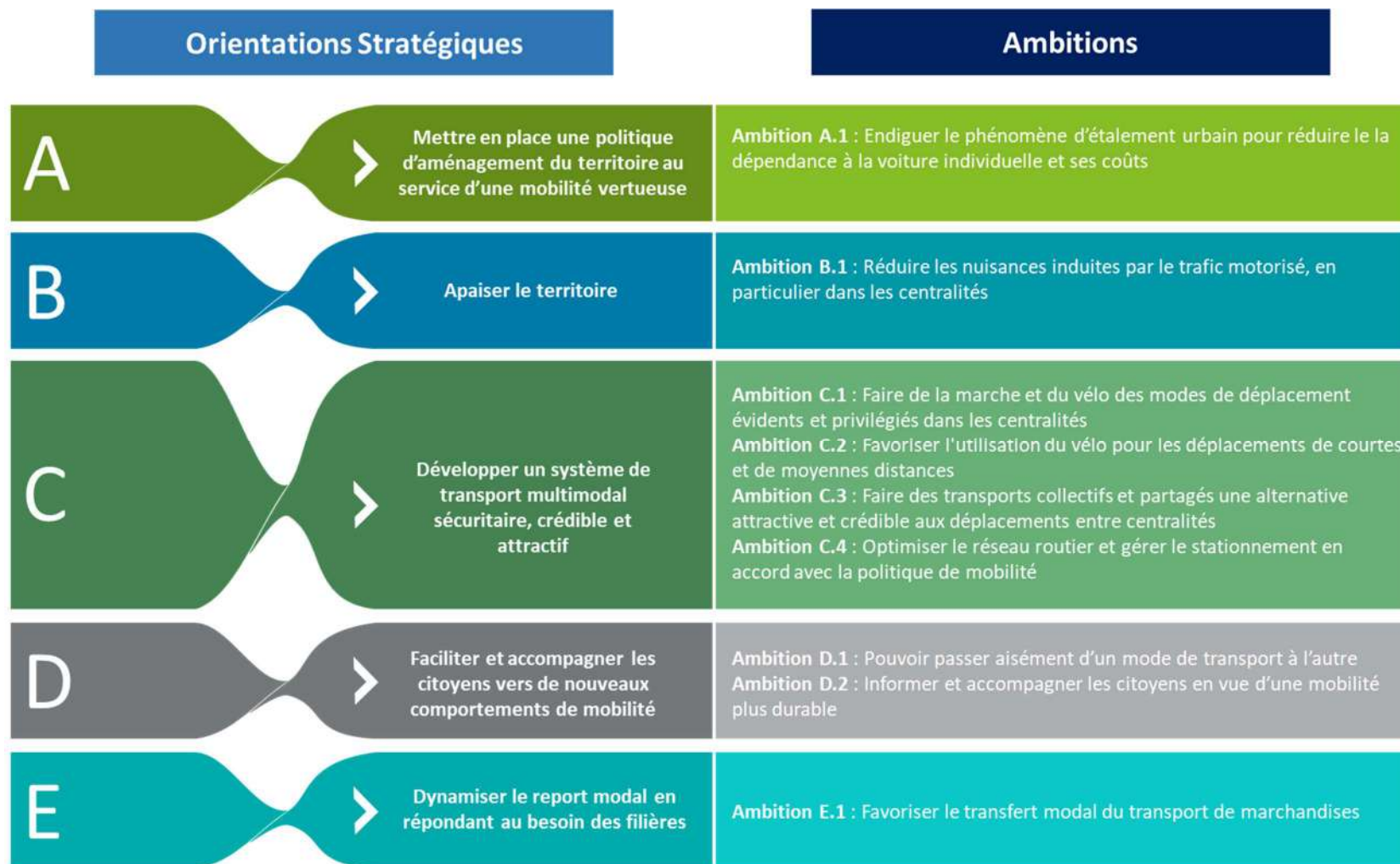


Figure 43 : Orientations Stratégiques et Ambitions du PMCM.

3.2 Orientation Stratégique A : Mettre en place une politique d'aménagement du territoire au service d'une mobilité vertueuse

3.2.1 Ambition A.1 : Endiguer le phénomène d'étalement urbain pour réduire la dépendance à la voiture individuelle et ses coûts

Cette ambition vise à développer les logements en priorité dans les centralités du territoire pour réduire les déplacements et induire une masse critique pour le développement de différents services de mobilité

Le PMCM ambitionne de **densifier les centralités et exploiter les disponibilités foncières des communes urbaines et de 1^{ère} couronne** afin de soulager la 2^{ème} couronne et les communes rurales dont le potentiel foncier n'est pas suffisant pour répondre aux besoins en logements prévus à l'horizon 2035. Une **approche de « construire pour accueillir » ne correspond pas à la vision régionale de réduction de l'artificialisation des sols.**

Les développements fonciers devront se faire au sein des centralités les plus accessibles. Ils devront participer à l'amélioration du cadre de vie pour attirer la population au sein de ces zones les plus « efficaces » du territoire. Les efforts de rénovation seront tout aussi importants pour le développement futur de l'offre de logements à Charleroi Métropole.

Un **renforcement qualitatif des logements et l'amélioration du cadre de vie des habitants** permettrait non seulement de freiner l'étalement urbain que connaît le sous-territoire mais aussi de renforcer son attractivité générale et d'ainsi répondre aux besoins des personnes qui vont s'installer au Sud du territoire.

Pour cela, le PMCM préconise de **favoriser une dynamique de rénovation du bâti existant** afin de rendre les logements insalubres décents et en adaptant le bâti aux demandes et besoins spécifiques de chaque sous-territoire de Charleroi Métropole.

L'atteinte de cette ambition calquée sur les objectifs et ambitions du Schéma de Développement Territorial (SDT)

Depuis des années, de nombreux bassins de vie en Wallonie connaissent un exode urbain massif entraînant un étalement considérable de l'habitat, mais aussi des espaces d'activités économique et des espaces de consommation, par rapport aux centralités et autres principaux pôles urbains.

Afin de lutter contre l'étalement urbain, le SDT propose une série d'objectifs à mettre en œuvre au niveau de la région mais également au niveau des différentes communes du territoire. Ces objectifs s'articulent autour des 3 axes principaux :

- 1) La réduction de la consommation des terres non-artificialisées sur le territoire de Charleroi Métropole ;
- 2) Le renforcement des pôles et des centralités de Charleroi Métropole afin de consolider leurs rôles de points d'appui du développement du territoire ;
- 3) L'amélioration de la qualité des logements, pas encore assez qualitativement adaptés dans certaines zones du territoire.

Ainsi, l'atteinte de l'ambition A.1 du PMCM sera mesurée sur base de l'objectif du Schéma de Développement Territorial (SDT) "À l'horizon 2050, les centralités accueilleront au moins 3 nouveaux logements sur 4 ». À l'échelle de Charleroi Métropole, atteindre cet objectif permettrait de faire face aux futurs besoins en logements sur le territoire et d'assurer le bien-être des habitants.

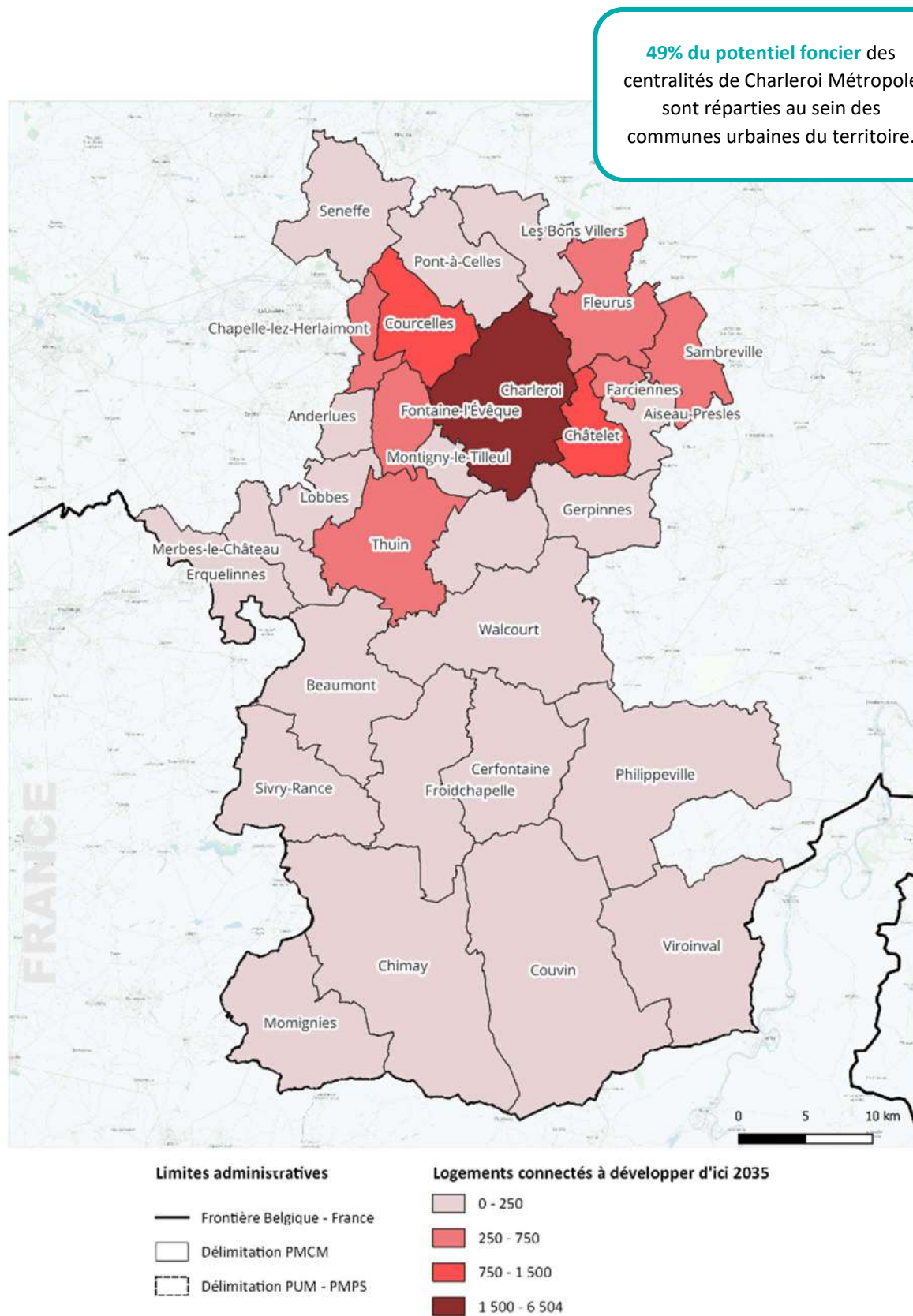


Figure 44 : Potentiel de logements dans les centralités (par commune) de Charleroi Métropole.
Source : SPW.

La rationalisation de la mobilité passe également par un développement économique durable en privilégiant le développement des PAE bien placés en termes d'accessibilité, et une politique y densifiant l'emploi.

Comme recommandé par la vision FAST 2030, et le Schéma de Développement Territorial (SDT) de la Wallonie et le Projet de Territoire de Charleroi Métropole, l'implantation d'entreprises au sein des ZAE et PAE doit prendre en compte de manière systématique la question de l'accessibilité des personnes et des marchandises et ambitionner de se **développer au niveau de lieux offrant une accessibilité multimodale.**

Lors de tout projet d'urbanisation, il est important d'analyser sa localisation sous l'angle de l'accessibilité par les alternatives à la voiture. Une mauvaise localisation à cet égard pourrait d'ailleurs être un motif de refus lorsqu'il s'agit de projets qui induisent un nombre important de déplacements de personnes. La figure ci-dessous donne une vue d'ensemble des PAE présents sur le territoire de Charleroi Métropole et montre ainsi que l'accessibilité par les alternatives à la voiture est conséquente au niveau de la **zone PUM et plus particulièrement au niveau de la Ville de Charleroi et des communes urbaines.**

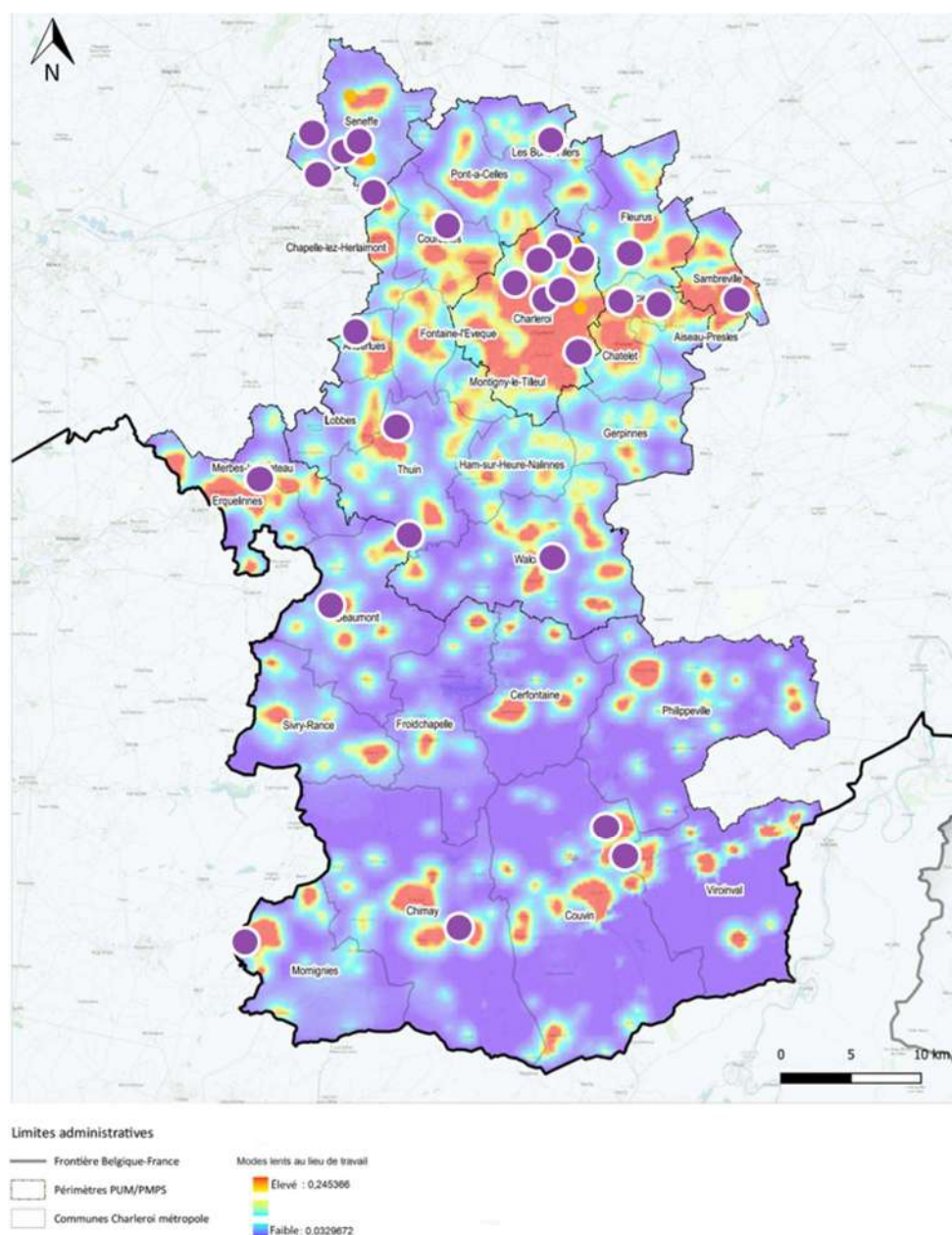


Figure 45 : Vue d'ensemble des PAE de Charleroi Métropole sur la carte d'accessibilité du territoire.
Source : Géoportail de la Wallonie (2005), IGRETEC, BEP et IDEA.

3.3 Orientation Stratégique B : Apaiser le territoire

3.3.1 Ambition B.1 : Réduire les nuisances induites par le trafic motorisé, en particulier dans les centralités

Une ambition qui a pour objectif d'endiguer le phénomène de périurbanisation à Charleroi Métropole

En plus de la densification des centralités (logements et services), il est essentiel d'endiguer le phénomène de périurbanisation au sein de Charleroi Métropole. L'éparpillement engendre en effet des coûts de mobilité plus élevés pour les ménages, et multiplie les difficultés (et aussi les coûts) pour les pouvoirs publics d'offrir une gamme d'alternatives au véhicule individuel.

En termes de mobilité, il est important de réduire la périurbanisation pour deux raisons principales :

- Attirer une population diversifiée et une densité de population suffisante dans l'agglomération de Charleroi pour tirer profit de la zone à haut niveau de service ;
- Réduire les distances domicile-travail puisque Charleroi polarise une manne importante d'emplois au sein de la métropole.

Une volonté de réduire le nombre de kilomètres parcourus en voiture au sein du territoire

Pour rappel, la Région wallonne a pour ambition, au travers de la Vision FAST 2030, de diminuer la part du nombre de kilomètres parcourus en voiture de 23% pour arriver à 60% à l'horizon 2030. La voiture constitue de loin le mode de transport le plus utilisé au sein de Charleroi Métropole. Sa part modale était de 85,9% en 2019 en termes de kilomètres parcourus. À politique inchangée, le nombre de kilomètres parcourus en voiture au sein de Charleroi Métropole devrait d'ailleurs augmenter d'un peu moins de 4% d'ici 2030.

L'ambition du PMCM **est de s'inscrire dans la lignée des ambitions de la Région et la Vision FAST 2030.**

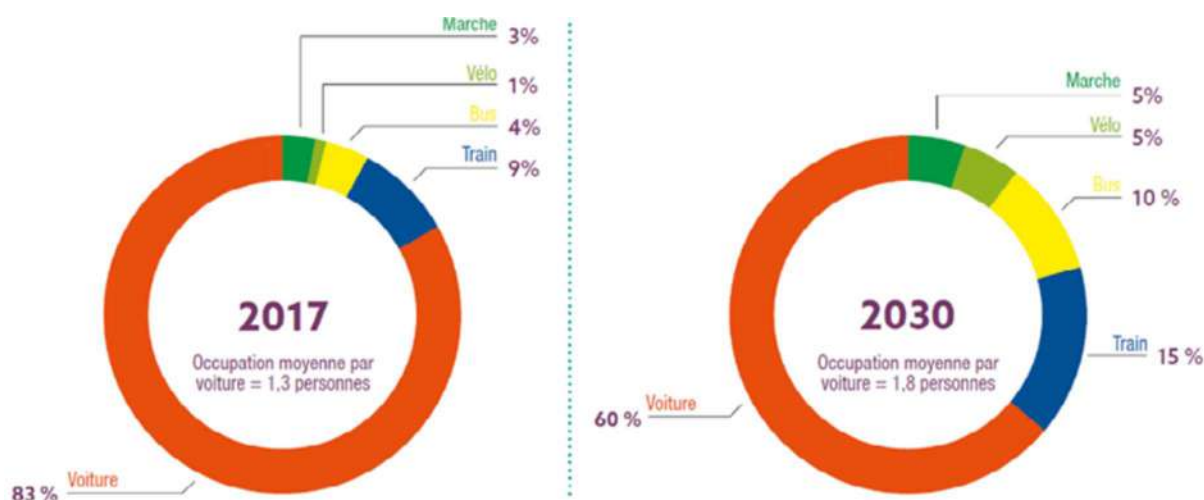


Figure 46 : Objectifs de répartition modale de la Vision FAST à l'horizon 2030 (en kilomètres parcourus).
Source : Région wallonne, Vision FAST 2030.

Afin d'atteindre cet objectif, il est primordial de travailler sur différents volets...

Renforcer la qualité de vie des citoyens.

Le renforcement de la qualité de vie (et la résilience du territoire) est l'un des deux axes stratégiques sur lequel repose le Projet de Territoire de Charleroi Métropole. Dans la lignée de cet axe, le **PMCM ambitionne un territoire où il fait bon vivre**, c'est-à-dire un territoire :

- Qui dispose d'espaces publics de qualité ;
- Dans lequel la circulation est apaisée, en particulier au sein des centralités. La circulation automobile est notamment organisée de façon à utiliser le réseau adéquat. Sur les voies de transit, les nuisances occasionnées sont réduites au maximum (bruit, sécurité routière). De même que les grandes infrastructures urbaines, lorsqu'elles sont nécessaires, limitent les nuisances et les barrières qu'elles occasionnent. Selon l'endroit, celles-ci sont rendues perméables et agréables pour la vie locale.

À cet égard, il s'agira notamment de définir les **mesures à prendre eu égard aux enjeux identifiés autour des N5 et N54**, qui occasionnent entre autres un trafic de transit via plusieurs villages (Merbes-le-Château, Merbes-Sainte-Marie, Solre-sur-Sambre, Lobbes, Loverval, Gerpinnes, Nalinnes, etc.).

Réduire le trafic de transit et orienter le trafic vers les axes de transport à grand gabarit

Le territoire du PMCM jouit d'un réseau routier dense à grand gabarit au sein de l'agglomération urbaine très attractif.

Cette infrastructure accueille la majorité du trafic. Néanmoins, certains flux de transport – notamment, entre la N5 et le R3, entre le R3 et la porte Est (zone multimodale), entre la N54 et la région de Maubeuge – ne restent pas sur les axes majeurs et transitent par des agglomérations urbaines et/ou villages, en contradiction avec les ambitions d'apaisement des lieux de vie. Il s'agira **d'envisager l'ensemble des possibilités permettant de cantonner les flux de transit, en particulier ceux de poids lourds sur les axes leurs étant destinés**.

Équiper l'infrastructure des technologies de gestion de trafic permettant une gouvernance effective des flux

De plus, la maîtrise des flux passe par leur objectivation et la possibilité de les influencer. Le déploiement des technologies de gestion des flux permettra **d'évaluer et de contrôler la portée de mesure régulation de trafic décidée par les politiques publiques**.

3.4 Orientation Stratégique C : Développer un système de transport multimodal sécuritaire, crédible et attractif

3.4.1 Ambition C.1 : Faire de la marche et du vélo des modes de déplacements évidents et privilégiés dans les centralités

Une ambition qui vise à dynamiser les modes actifs au sein des centralités du territoire

L'ambition du PMCM est de **faire de la marche et du vélo les modes de déplacement par excellence** pour les courtes distances, et plus encore au sein des centralités. En effet, c'est au niveau de ces centralités que se concentrent les points d'intérêt (services, commerces, offre culturelle, ...) qui doivent bénéficier d'une accessibilité optimale en faveur des piétons et des cyclistes. Il s'agit également de garantir la bonne accessibilité à pied et à vélo des arrêts de transport public, et en particulier des arrêts structurants. Ce type de stratégie doit s'appliquer en tenant compte de la densité relative des activités et de l'habitat, autrement dit de l'intensité des besoins.

Par définition, il s'agit **d'appliquer le concept existant du principe STOP**, qui prône une hiérarchisation entre les différents modes de déplacement. Ainsi **le développement d'un environnement piéton et cyclable performant et attractif doit être prioritaire**, de sorte que leur utilisation soit plus systématique car enviable et non le reflet d'un choix par contrainte. Cela passera à certains endroits par la réduction de l'espace dédié à la voiture au profit de ces modes actifs. Cela passera également par le développement de zones apaisées et dédiées avant tout à la marche, au vélo, et/ou aux engins de micromobilité, telles que les zones piétonnes, les zones résidentielles et de rencontre, ou encore les rues cyclables.

L'infrastructure ne pouvant se suffire à elle-même, il s'agira d'offrir un environnement favorable à la pratique de la marche et du vélo (circulation apaisée, sentiment de sécurité) combiné à un panel de services et équipements : offre en stationnement vélos suffisante, information sur les réseaux piétons et cyclables complète, incitants, etc.). Le pari est que l'augmentation du nombre d'utilisateurs rende intéressant, pour le secteur privé, la fourniture de services marchands (HoReCa, réparation de vélos...), qui contribueront à leur tour en un cercle vertueux à augmenter l'attractivité de la zone.

Ceci est à mettre en parallèle avec la **volonté de contraindre l'étalement urbain, et par conséquent l'extension des centralités**. Et à l'inverse de renforcer les centralités et leur développement, ce qui permettra la réalisation de déplacements plus courts, et donc plus facilement réalisables à pied ou à vélo. La question temporelle est en effet un élément prépondérant dans le choix du mode de transport.

Enfin, l'atteinte de cette ambition sera mesurée sur base des objectifs de part modale de la marche à pied et à vélo en nombre de kilomètres parcourus en moyenne à Charleroi Métropole, déclinée selon chacun de ses sous-territoires (cf. section 3.1.4).

L'exemple de Gand

Avec la volonté de dynamiser les modes actifs sur son territoire, la Ville de Gand a mis en place des solutions ambitieuses pour la rendre plus agréable à vivre tout en la gardant accessible et dynamique.

Ainsi, Gand s'est dotée :

- D'une zone piétonne en centre-ville de 51 ha (soit le plus grand piétonnier de Flandre) ;
- De 10 itinéraires cyclables à travers la Ville et d'un réseau cyclable comprenant des « autoroutes cyclables », rapides et sans conflit ;
- D'une zone 30 étendue à tous les axes non structurants de la Ville au-delà du centre-ville ;
- D'une zone de stationnement payant étendue, agrémentée de parkings relais, pour certains reliés au centre par des navettes gratuites ;
- De plus de 10 000 places de stationnement vélos.

3.4.2 Ambition C.2 : Favoriser l'utilisation du vélo pour les déplacements de courtes et de moyennes distances

Une ambition qui vise à privilégier le vélo pour les connexions vers et/ou entre les centralités du territoire depuis les environs proches

Ces dernières devront être optimales, c'est-à-dire sûres, rapides, directes, confortables, cohérentes et agréables.

Il s'agira de développer un **réseau cyclable structurant** (destinés au vélo à haut niveau de service) – plus spécifiquement dans la zone PUM – mais aussi des liaisons cyclables supralocales fonctionnelles. Ces dernières sont nécessaires aussi bien dans les zones urbaines que plus rurales, en renforcement du réseau existant (et projeté).



L'ambition est de faire du vélo un mode de transport également attractif pour les trajets d'une distance comprise entre 5 et 10 kilomètres, voire un peu plus.

Tout comme pour l'ambition C.1, l'atteinte de l'ambition C.2 du PMCM sera mesurée sur base des objectifs de part modale du vélo en nombre de kilomètres parcourus en moyenne à Charleroi Métropole et ses sous-territoires :

- Au niveau de la ZHNS – part modale de 7% à l'horizon 2035 ;
- Pour la 1^{ère} couronne – part modale de 6% à l'horizon 2035 ;
- Pour la 2^{ème} couronne – part modale de 5% à l'horizon 2035 ;
- Pour les communes rurales – part modale de 5% à l'horizon 2035.

3.4.3 Ambition C.3 : Faire des transports collectifs et partagés une alternative attractive et crédible aux déplacements entre centralités

Une ambition qui vise à augmenter la fréquentation des transports publics depuis et dans le territoire de Charleroi Métropole à travers une série de mesures portant sur la valorisation de l'offre existante puis son intensification

Charleroi Métropole est, comparativement à d'autres agglomérations urbaines régionales, marquée par une sous-utilisation de son offre TEC, à offre kilométrique et/ou densité équivalente. Le faible succès de l'offre tarifaire intégrée « CityPass » entre les deux opérateurs TEC et SNCB constitue un autre signal de cette faible efficience de l'offre de transport public.



Il ne s'agit donc pas uniquement de « faire plus » mais avant tout de « faire mieux ». Dès lors, l'ambition du PMCM est **d'augmenter la fréquentation des transports publics**, dans un premier temps via la valorisation du réseau existant et l'amélioration de l'expérience usager (qui inclut les aspects de sécurité dans les transports publics) ; et sachant que des mesures sont déjà planifiées en vue de renforcer l'offre à court terme (arrivée du BHNS, ...). En parallèle, il s'agit de suivre l'évolution des effets de (quasi) gratuité de l'offre TEC pour les jeunes en vue d'évaluer à la fois la pertinence d'une gratuité pour d'autres publics mais également les impacts qu'a pu avoir cette mesure sur les autres modes de transport (ferroviaire notamment).

Assurer une meilleure adéquation de l'offre en transport public avec les centralités et besoins du territoire

Il s'agit d'accompagner, via une offre en transport public structurante, les ambitions précitées en termes **d'aménagement du territoire** : densification des centralités et desserte des zones d'activités et d'emploi notamment. Le PMCM vise à faciliter dès à présent et encore plus à l'avenir, le recours aux transports publics dans les différentes zones de développement territorial à Charleroi Métropole. Ces modes doivent s'ériger en alternative crédible et naturelle à la voiture.

Cela impliquera potentiellement un **renforcement et/ou développement de nouvelles lignes structurantes intercommunales**, notamment sur des itinéraires mal ou peu desservis en transports publics correspondant pourtant à des besoins de mobilité et sur lesquels une masse critique de voyageurs peut être atteinte ou encore pour la desserte de points d'intérêts actuels ou futurs et pour couvrir la multiplicité des besoins (loisirs, culture, Horeca, soins, achats...et pas uniquement les études ou le travail).

Accompagner et poursuivre la structuration de l'offre en transport public



La Région a adopté une nouvelle hiérarchie de l'offre de transports publics en associant à chaque mode des fonctionnalités complémentaires et des niveaux de services cibles.

La mise en exploitation de cette nouvelle nomenclature, si elle n'est pas déjà effectuée (ligne express notamment) le sera prochainement. En effet, Charleroi Métropole bénéficiera à moyen terme d'une offre

en transport public structurante à la fois renouvelée (rames de métro rénovées) et étendue (M5 et deux lignes de BHNS-Busway). Ces grands projets constituent de réelles opportunités d'ancrer définitivement une image positive et dynamique autour des transports en commun carolos. Il s'agit de préparer d'ores et déjà le succès populaire du déploiement de cette nouvelle offre, puis de réfléchir à l'« après - M5/BHNS », notamment pour anticiper les futurs investissements publics (matériel roulant plus capacitaire, ressources humaines renforcées, etc.).

Le PMCM ambitionne **d'accompagner et de poursuivre cette dynamique de structuration** afin d'en faire une alternative crédible à certains déplacements réalisés en voiture.

Le PMCM ambitionne ainsi de **fixer les grandes lignes directrices** pour l'offre structurante intercommunale en transport public. Outre la ré-interrogation du schéma de desserte et de l'amplitude d'exploitation de l'offre ferroviaire ou encore le renforcement et/ou développement de nouvelles lignes structurantes intercommunales, il s'agit également de...

- **Réorganiser pour rendre plus efficaces et attractives les offres urbaines secondaires**, afin que les réseaux puissent s'alimenter et être interconnectés ;
- **D'engager une stratégie de gestion temporelle de l'offre** : allongement de l'amplitude des lignes structurante, étalement de l'heure de pointe, renforcement de l'offre en heures dites « creuses » ;
- **D'intégrer les gares et points d'arrêts à l'offre de mobilité globale** afin de passer aisément d'un mode à un autre ;
- ou encore **de prendre en compte aussi les modes / services « relais » et/ou « alliés » des transports publics** : transport à la demande, autopartage, vélo...

Assurer un haut niveau de service

L'offre en transport public doit pouvoir répondre aux différents critères de performance attendus dans les textes stratégiques (tels que la SRM ou la Vision Rail) mais surtout attendus par les usagers présents et à venir :

- **Amplitude des lignes** : étendue le soir et le matin, de 5h à 23h (amplitude de 18h) pour le réseau urbain principal ;
- **Offre fréquente** : pour le réseau TP structurant, une fréquence de 10 minutes (bus) à 15 minutes (train) est une cible à viser ; pour le réseau urbain connexe : 15 à 20 min
- **Offre constante** : avec un minimum de variations (différence semaine/samedi ou périodes scolaires non-scolaires) ;
- **Offre « simplifiée »** : limiter les variantes d'itinéraires pour assurer l'efficacité comme la bonne compréhension de l'offre.

Assurer une meilleure complémentarité des offres

L'ambition du PMCM porte par ailleurs sur **une réelle complémentarité et intégration des offres en transport public sur le territoire métropolitain**. Ce travail d'optimisation des offres s'inscrit dans un contexte de restriction si ce n'est pas de rareté des ressources budgétaires publiques. Le PMCM ambitionne en particulier une **complémentarité des offres SNCB et TEC** : outre les rabattements / connexion des bus vers les gares, il s'agit aussi de fixer sur quels itinéraires et pour quelles destinations et quels besoins chacune des deux offres est la plus opportune et à soutenir. Il y a lieu d'également travailler sur **l'intégration tarifaire** (type Maas).

Renouveler le concept de « transport public »

Le PMCM veut même repousser la définition de ce que peut être un transport « public », en soutenant :

- Le **transport à la demande** : dans les zones moins denses et rurales mais aussi dans les zones urbaines et suburbaines, à certains moments de la journée / soirée, lorsque la demande est plus diffuse ;
- Des **services de transports opérés par d'autres opérateurs** (taxis sociaux, conducteurs solidaires, etc.) ;
- Des **éventuelles lignes de covoiturage dynamiques** : celles-ci constituent en quelque sorte une hybridation entre deux types de services de déplacement : l'auto-stop et les lignes de transport en commun classiques.
- Ou encore le développement **d'infrastructures cyclables à « haut niveau de service »**.

Une ambition forte en termes de report modal

Différents indicateurs permettront de mesurer l'atteinte de cette ambition. L'un d'entre eux est celui des objectifs de report modal des transports en commun en nombre de kilomètres parcourus :

- Au niveau de la ZHNS – part modale de 30% à l'horizon 2035 ;
- Pour la 1^{ère} couronne – part modale de 25% à l'horizon 2035 ;
- Pour la 2^{ème} couronne – part modale de 21% à l'horizon 2035 ;
- Pour les communes rurales – part modale de 17% à l'horizon 2035.

Une ambition en partage de véhicules plus forte dans les communes urbaines et de 1^{ère} couronne

Il s'agit pour le territoire de faciliter et d'encourager le partage de véhicules aussi bien en milieu urbain que plus rural. Une ambition qui est à poursuivre quel que soit le profil de la zone, mais dont l'offre quantitative doit être adaptée selon les territoires. En effet, la densité de population jouant un rôle sur la demande mais aussi sur l'offre de transport (et donc les possibilités de ne pas disposer de son propre véhicule), les zones à densité de population les plus élevées nécessiteront une offre plus importante que les communes plus rurales.

À ce titre, il s'agira d'offrir idéalement :

- **Dans les communes rurales** : au minimum un service de partage de véhicules, voire un par centralité (telle que définie dans le SDT) ;
- **Dans les communes de 2^{ème} couronne** : au minimum un service de partage de véhicules par centralité ;
- **Dans les communes de 1^{ère} couronne** : 50% de la population devra pouvoir disposer d'un tel service à moins de 500m de son domicile ;
- **Dans les communes urbaines** : 70% de la population devra pouvoir disposer d'un tel service à moins de 500m de son domicile.

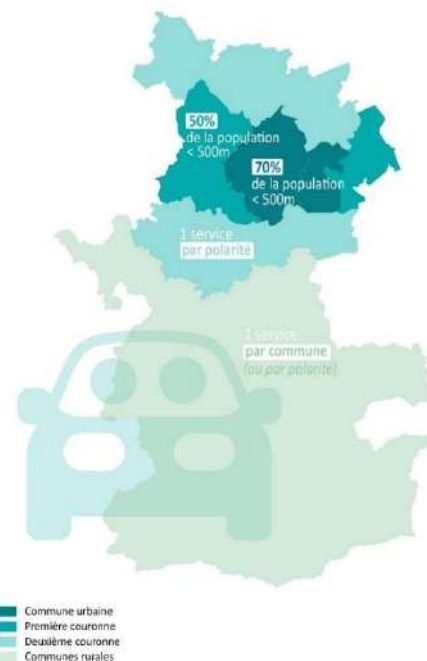


Figure 47 : Ambitions en matière de services de partage de véhicules.

Un taux de motorisation amené à décroître, en particulier dans les communes de 2^{ème} couronne

Quand bien même le taux de motorisation à Charleroi Métropole est légèrement en dessous de la moyenne régionale (1,04 véhicule par ménage à Charleroi Métropole contre 1,1 en région wallonne), et que sa réduction n'est en soi pas un objectif à part entière, l'atteinte de taux de motorisation moindres traduirait en quelque sorte la tendance d'une mobilité plus durable et partagée. En particulier, si cette évolution concerne les ménages aux revenus plus aisés – raison pour laquelle les efforts attendus se rapportent en particulier aux communes de seconde couronne :

- **Dans les communes rurales** : le maintien du taux de motorisation actuel de 1,15 véhicule par ménage ;
- **Dans les communes de seconde couronne** : il s'agit de la zone où les efforts sont les plus importants, avec un taux de motorisation souhaité à 1,10 véhicule par ménage ;
- **Dans les communes de première couronne** : ce taux passe de 1,11 véhicule par ménage à 0,95 ;
- **Dans les communes urbaines** : le souhait est porté à 0,75 véhicule par ménage contre 0,88 actuellement.

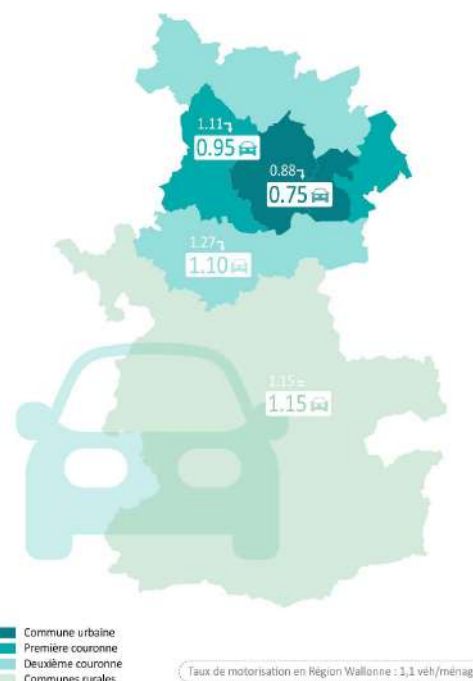


Figure 48 : Ambitions en matière de taux de motorisation.

Une ambition en matière de covoiturage qui suit le PACE (et la SRM)

En matière de covoiturage, à l'instar de la SRM et du PACE, l'ambition est de développer la pratique et d'accroître le taux de remplissage des véhicules, mais aussi son attractivité notamment via des mesures qui lui sont favorables (attractivité en termes de temps de parcours, aspects pratiques et financiers).

Le PACE ambitionne une transition du taux de remplissage de **1,3 personnes à 1,5 personnes**. La Vision FAST est plus ambitieuse en visant un taux de remplissage de 1,8 personnes.

3.4.4 Ambition C.4 : Optimiser le réseau routier et gérer le stationnement en accord avec la politique de mobilité

Une ambition qui vise à repenser et reconfigurer par endroit le réseau routier et à faire du stationnement un levier de choix modal



Repenser et reconfigurer par endroit le réseau routier de manière à le rendre conforme avec la politique de mobilité et les ambitions en matière de qualité de vie

Le dimensionnement très généreux en faveur des véhicules automobiles augmente l'attrait de la route au détriment des transports publics et des modes actifs, en particulier dans la zone urbaine de Charleroi Métropole. Reconfigurer le réseau routier pour le rendre conforme aux objectifs de la politique de mobilité contribuera à un plus grand attrait pour les modes actifs et les transports publics, à le rendre plus adapté à ces modes et à diminuer l'impact urbanistique. Cela contribuera in fine à réduire les nuisances globales (bruit, sécurité, urbanisme) du réseau routier.

Cette reconfiguration devra tenir compte des besoins induits par le trafic lourd et être en adéquation avec l'objectif d'apaisement de la circulation pour éviter les trafics de fuite via des artères locales.

Une reconfiguration des voiries pour un meilleur partage de l'espace est à poursuivre également dans les zones plus rurales.



Gérer le stationnement pour en faire un levier de choix modal.

Cette gestion vaut en particulier pour les zones urbaines où les solutions de mobilité alternative sont plus largement développées et les possibilités de recourir à d'autres moyens de transport que la voiture sont plus aisées. Cela vaut en particulier pour les communes urbaines (Charleroi, Châtelet, Farciennes), qui centralisent une grande partie des équipements et des services, mais pas uniquement. Une gestion ambitieuse du stationnement doit également être poursuivie dans les communes de première couronne, voire également de seconde couronne et rurales (au sein des centralités).

La gestion du stationnement permet aussi un gain d'espace public au profit d'autres usagers et usages (espaces apaisés ou partagés, modes actifs, priorité en faveur des transports en commun). Cette gestion du stationnement tiendra compte des besoins des personnes en situation de handicap, des usagers professionnels, des livraisons, des poids lourds, mais aussi des vélos, des véhicules d'autopartage, des riverains etc. La mise en œuvre de ces objectifs stratégiques est à appliquer au niveau local.



Enfin, l'atteinte de cette ambition sera mise en lien avec la diminution du nombre de places de stationnement publiques et du nombre de places riverains dans les centralités de Charleroi Métropole. La cible recherchée par le PMCM à ce niveau-là est donc d'avoir, en moyenne, **une place de stationnement par ménage** sur l'ensemble du territoire.

3.5 Orientation Stratégique D : Faciliter et accompagner les citoyens vers de nouveaux comportements de mobilité

3.5.1 Ambition D.1 : Pouvoir passer aisément d'un mode de transport à l'autre

Une ambition qui vise à renforcer la multimodalité à Charleroi Métropole à travers différents leviers...

Le PIMACI et la SRM ont également pour ambition de doter la Wallonie d'un ensemble de Mobipôles, « hubs » où convergent différentes offres et infrastructures de mobilité. La SRM ambitionne plus spécifiquement la présence d'un Mobipôle par commune et étend cette notion aux Mobipoints. Il s'agit de nœuds modaux similaires aux Mobipôles mais répartis à l'échelle des agglomérations urbaines, dans les quartiers denses, les zones d'activités et de commerce où un seul Mobipôle ne pourrait suffire pour l'ensemble de la Ville.



Le PMCM s'inscrit dans la même dynamique, et poursuit donc l'ambition de qualifier les arrêts du réseau structurant en fonction du niveau de services à atteindre par rapport à la fréquentation réelle ou attendue.

Évaluer la pertinence de déployer un système de parkings relais (P+R) sur le territoire de Charleroi Métropole

Les P+R peuvent contribuer au report modal de l'utilisation de la voiture individuelle vers d'autres modes de transport. En effet, une offre en P+R bien déployée stratégiquement en entrée d'agglomération dans des zones denses peut inciter les automobilistes à abandonner leur véhicule pour emprunter d'autres transports tels que les transports publics. Toutefois, il n'est pas à négliger que les P+R peuvent également générer l'effet opposé, et encourager le recours à la voiture jusqu'aux abords de l'agglomération en garantissant aux automobilistes la possibilité de se stationner.

Dans le cas où les P+R devraient être encouragés sur le territoire de Charleroi Métropole, il s'agira en premier lieu de **reconfigurer l'offre existante, afin de développer cette offre de façon cohérente et stratégique aux portes de l'agglomération**, en combinaison des transports publics.

3.5.2 Ambition D.2 : Informer et accompagner les citoyens en vue d'une mobilité plus durable

Une ambition qui vise à accompagner les citoyens vers les différents services de mobilité qui leur sont proposés

A l'instar de la SRM, le PMCM nourrit des ambitions fortes en matière d'information et d'accompagnement des usagers du territoire. L'unique création d'infrastructures ne permettra pas d'atteindre l'objectif d'une mobilité nettement plus durable sur le territoire. Il est primordial **d'informer et d'accompagner les citoyens en vue de changer la manière de se déplacer**, à l'instar de ce qu'ont fait d'autres métropoles telles que Grenoble.

Si l'ensemble des usagers du territoire sont visés, des groupes cibles doivent faire l'objet d'une attention toute particulière :

- **Les jeunes** qu'il faut habituer dès le plus jeune âge à utiliser le bon mode de transport selon le déplacement réalisé ;
- **Les actifs sédentaires** qui effectuent des déplacements répétés et dont la chaîne de déplacement peut être moins complexe ;
- Plus globalement, **les automobilistes**.

Sont identifiés comme acteurs et relais importants à cet égard, les pôles majeurs de déplacement (complexes sportifs, salles de spectacles et d'événements, grandes entreprises, etc.), mais aussi **la Centrale Locale de Mobilité de Charleroi Métropole**, voire également Charleroi Métropole. Il sera toutefois nécessaire de leur faciliter l'accès aux informations de base (plan des réseaux de transport public, etc.). à ce jour, 19 des 30 communes de Charleroi Métropole ont adhéré à la charte de mobilité de la Centrale Locale. L'adhésion de chacune des communes du territoire est l'une des mesures qui permettra d'évaluer l'atteinte ou non des objectifs de l'ambition D.2 du PMCM. Le PMCM ambitionne également que 75% de la population de Charleroi Métropole puisse savoir comment s'informer et trouver les informations nécessaires pour pouvoir facilement voyager au sein du territoire en transports en commun. Cet indicateur pourrait se mesurer à travers une enquête de satisfaction mise en place, par exemple, par la Centrale Locale de Mobilité de Charleroi Métropole.

Ce levier est à activer davantage dans les portions de territoire où les possibilités de transfert modal sont plus aisées.

Par ailleurs, pour les usagers devant disposer d'un véhicule automobile, il est nécessaire d'accompagner ceux-ci vers une mobilité davantage décarbonée en adéquation avec les objectifs régionaux en la matière.

L'exemple de Grenoble

La Métropole grenobloise dispose de 4 agences de Mobilité sur son territoire qui offrent de multiples services :

- Information horaires, itinéraires et infotrafic ;
- Conseil personnalisé sur les solutions de mobilité dans la Métropole grenobloise ;
- Achat des titres de transport public ;
- Achat et rechargement de la carte Oûra (support similaire à la carte Mobib).

3.6 Orientation Stratégique E : Dynamiser le report modal en répondant aux besoins des filières

3.6.1 Ambition E.1 : Favoriser le transfert modal du transport de marchandises

Une ambition qui vise à favoriser le report modal de la route vers le fluvial et le rail et renforcer l'accessibilité de la plateforme multimodale



Loin de laisser l'effort de report modal aux seules industries établies à proximité des plateformes de transbordement du territoire, le PMCM ambitionne de **faciliter l'accès routier de ces plateformes à l'ensemble des flux pertinents du territoire**. Il s'agira de renforcer le rôle du transport routier comme maillon essentiel de la chaîne multimodale pour les trajets précédents et successifs aux déplacements fluviaux et ferroviaires.

Le succès désiré du report modal va intensifier le trafic de poids lourds de/vers les espaces de transbordement portuaires enclavés en zone urbaine telles que celles de Montignies-sur-Sambre et de Couillet. Dès lors, il sera nécessaire de **garantir des accès dédiés aux poids lourds reliant le Sud du territoire à ces zones portuaires**.

Le territoire possède déjà un maillage fin d'infrastructures de report modal : quais fluviaux, terminaux ferroviaires (Charleroi, Châtelet, demain probablement Charleroi-Porte-Ouest). Pour être performants et mettre en œuvre des liaisons régulières, ces outils doivent pouvoir massifier des flux de marchandises conséquents.

Leur attractivité dépendra notamment de leur capacité à proposer des services à haute valeur ajoutée à prix compétitifs à différents secteurs de marché. **L'effort devra porter plus sur l'équipement et le développement des plateformes existantes** que sur la multiplication d'infrastructures à faible niveau de service.

Des travaux d'infrastructure pour renforcer la compétitivité des transports fluviaux et ferroviaires



Tant au niveau fluvial – élargissement des gabarit, pilotage à distance des écluses – qu'au niveau ferroviaire – mise des infrastructures aux standards européens – **des travaux d'infrastructure doivent être engagés ou poursuivis** afin de garantir la compétitivité des modes de transport alternatifs.



Au niveau de la logistique urbaine, favoriser le développement d'une logistique consolidée et des modes de transport actifs

L'apaisement des centres villes est un enjeu essentiel. La **limitation des entrées de véhicules de transport dans le centre-ville grâce à une consolidation accrue des flux et/ou au recours des modes de transport doux** pour la distribution fine doit être recherchée.

L'atteinte de cette ambition se calquera sur la Vision FAST et son ambition de diminuer de 7% la part modale du transport routier à l'horizon 2030 en la répartissant sur la voie d'eau et ferroviaire.

3.7 Tableau récapitulatif des ambitions et indicateurs associés

| Ambitions | Indicateur | Cible | | | Outil |
|---|--|--|-------------------|-----------------------------------|--|
| Orientation Stratégique A - Mettre en place une politique d'aménagement du territoire au service d'une mobilité vertueuse | | | | | |
| A.1 - Endiguer le phénomène d'étalement urbain pour réduire la dépendance à la voiture individuelle et ses coûts | Développement du bâti en dehors des centralités | Implantation de 50% de nouveaux logements dans les centralités urbaines et rurales à l'horizon 2030 et de 75% à l'horizon 2050 | | | Suivi dans le cadre du SDT Bases de données communales Données SPW TLPE |
| Orientation Stratégique B - Apaiser le territoire | | | | | |
| B.1 – Réduire les nuisances induites par le trafic motorisé, en particulier dans les centralités | Diminution de la charge de trafic routier dans les centralités | Réduction de min. 10% du trafic dans les centralités cf. cible de report modal pour chacune des zones | | | Comptages, Floating Car Data, Floating Mobile Data, Viapass ou comptage PL Données SPW MI |
| Orientation Stratégique C - Développer un système de transport multimodal sécuritaire, crédible et attractif | | | | | |
| C.1 - Faire de la marche et du vélo des modes de déplacement évidents et privilégiés dans les centralités | Augmentation du pourcentage des modes actifs utilisés pour les courtes distances | Part modale piétonne de 2% en kilomètres parcourus en moyenne sur le territoire | ZHNS | 2% | Comptages à mettre en place ou enquête auprès des habitants Données non mesurées systématiquement à l'heure actuelle |
| | | | 1ère couronne | 2% | |
| | | | 2ème couronne | 2% | |
| | | | Communes rurales | 1% | |
| | | Part modale du vélo de 6% en kilomètres parcourus en moyenne sur le territoire | ZHNS | 8% | |
| | | | 1ère couronne | 6% | |
| | | | 2ème couronne | 4% | |
| | | | Communes rurales | 3% | |
| C.2 - Favoriser l'utilisation du vélo pour les déplacements de courtes et de moyennes distances | Augmentation du pourcentage pour les déplacements de moyennes distances | Part modale du vélo de 6% en kilomètres parcourus en moyenne sur le territoire | ZHNS | 8% | Enquête auprès des habitants et/ou mise à jour des données GRACQ |
| | | | 1ère couronne | 6% | |
| | | | 2ème couronne | 4% | |
| | | | Communes rurales | 3% | |
| C.3 - Faire des transports collectifs et partagés une alternative attractive et crédible aux déplacements entre centralités | Croissance de l'utilisation des transports en commun | Part modale des transports en commun de 25% en kilomètres parcourus en moyenne sur le territoire | ZHNS | 31% | Données OTW et AOT relatives à la fréquentation des transports en commun, au déploiement du réseau structurant et des autres services (i.e. à la demande) Données Mobilesem et nombre de communes affiliées |
| | | | 1ère couronne | 25% | |
| | | | 2ème couronne | 20% | |
| | | | Communes rurales | 17% | |
| | | Nombre de services partagés par sous-territoire | Communes urbaines | 70% population : 1 service < 500m | |
| | | | 1ère couronne | 50% population : 1 service < 500m | |
| | | | 2ème couronne | Min. 1/centralité | |
| | | | Communes rurales | Min. 1 | |

| | | | | | |
|--|---|--|-------------------|------|---|
| | | Stabilisation ou réduction du taux de motorisation (véhicule par ménage) dépendant le sous-territoire | Communes urbaines | 0,75 | Données IWEPS ou Statbel Données SPW MI |
| | | | 1ère couronne | 0,95 | |
| | | | 2ème couronne | 1,10 | |
| | | | Communes rurales | 1,15 | |
| C.4 - Optimiser le réseau routier et gérer le stationnement en accord avec la politique de mobilité | Mise en place d'une politique adaptée de stationnement | Part des communes ayant adopté une politique de stationnement modernisée dans leur centre, tenant compte de l'offre de transport alternatif et de la typologie des voiries ; cible : 100% | | | Bases de données communales Données CPDT Données SPW TLPE |
| Orientation Stratégique D - Faciliter et accompagner les citoyens vers de nouveaux comportements de mobilité | | | | | |
| D.1 - Pouvoir passer aisément d'un mode de transport à l'autre | Correspondances train/bus | Atteindre un taux de satisfaction de 90% | | | Enquête de satisfaction de ces opérateurs |
| | Occupation des parkings vélos | Statistiques d'occupation des parkings Evolution de l'usage des Mobipôles et offre de multimodalité | | | Données SPW MI et SNCB |
| D.2 - Informer et accompagner les citoyens en vue d'une mobilité plus durable | Nombre de communes affiliées à l'Centrale Locale de Mobilité de Charleroi | Affiliation de chacune des communes de Charleroi Métropole | | | Données Mobilesem |
| | Pourcentage de personnes qui savent comment trouver les informations des trajets en transport en commun | 75% | | | Enquête de satisfaction |
| Orientation Stratégique E - Dynamiser le report modal en répondant au besoin des filières | | | | | |
| E.1 - Favoriser le transport modal du transport de marchandises | Evolution du nombre de camions en rapport avec l'évolution du bateau et du train | Diminution de la part modale du transport routier de 7% à l'horizon 2030 à répartir sur la voie d'eau et le ferroviaire Croissance du nombre de tonnes transbordées | | | Données SPW MI et Bureau Fédéral du Plan sur la part modale Données PAC, Infrabel et opérateurs de plateformes |

Tableau 3 : Tableau récapitulatif des 5 grandes orientations stratégiques du PMCM et des 9 ambitions qui en découlent.

4. PLAN D' ACTIONS

4.

PLAN D' ACTIONS



4.1 Approche

4.1.1 Des actions déclinées par thématique mais s'inscrivant dans une vision d'ensemble qui se veut multimodale et intermodale

Le Plan d'Actions du PMCM s'articule autour des grandes orientations stratégiques mentionnées précédemment. Les actions identifiées sont d'une temporalité visant à rencontrer les ambitions du PMCM définies à l'horizon 2035 et retenues en cohérence avec la Stratégie Régionale de Mobilité (SRM), le cas échéant en s'intégrant et s'harmonisant avec les actions en cours ou déjà projetées.

Le Plan décliné de manière thématique ci-après ne doit pas faire oublier l'approche multimodale et intermodale qui a présidé à sa construction. En effet celui-ci se veut comme une vision globale et multimodale de la mobilité, offrant des solutions adaptées aux différentes réalités du territoire métropolitain, et ce afin de répondre aux défis environnementaux actuels et futurs et d'améliorer la qualité de vie des habitants. En tant que vision stratégique à long terme, elle devra être complétée par des études opérationnelles, afin d'être déclinée au niveau local, mais aussi en vue de traduire sur le terrain le réseau cyclable structurant et le réseau de transport en commun notamment (la vision est harmonisée avec les contrats de service public).

Au-delà d'une vision multi et intermodale, le Plan préconise une approche de démobilité, qui est fondamentale pour atteindre les objectifs fixés. En limitant l'étalement urbain et en développant une série de services de base dans les centralités rurales et urbaines, le Plan vise une réduction des besoins de déplacement mais aussi des distances à parcourir pour satisfaire les besoins de base. Pour ces déplacements de courtes distances, la marche et le vélo sont en effet des modes de déplacement généralement plus efficaces que la voiture.

Ces approches et cette vision sont primordiales à garder en mémoire à la lecture des actions qui suivent.

4.1.2 Des actions déclinées en fiche action

Chacune des actions du PMCM sera détaillée et ensuite résumée dans un tableau comprenant les catégories et critères suivants :

Description de l'action

Description résumée de l'action.

Acteur(s) responsable(s)



L'acteur responsable est celui en charge de l'action, que ce soit dans sa mise en œuvre ou dans sa conception.


Partenaires potentiels

Des potentiels partenariats avec des acteurs externes (opérateurs de transports, intercommunales, acteurs de la mobilité active, du réseau routier, de la logistique, du transport de marchandises, etc.) pourraient être nécessaires afin de concrétiser les actions développées.

Facilité de mise en œuvre

La facilité de mise en œuvre indiquée se base sur les ressources (humaines, financières et matérielles) nécessaires pour concrétiser l'action. Cette dernière est sur l'échelle suivante :

-  : l'action est difficile à mettre en œuvre et nécessite de nombreuses ressources (humaines, financières et/ou matérielles).
-  : l'action est relativement facile à mettre en œuvre, bien qu'elle nécessite des ressources (humaines, financières et/ou matérielles).

-  : l'action est facile à mettre en œuvre et nécessite peu de ressources (humaines, financières et/ou matérielles).

Temporalité et objectifs de mise en œuvre

La temporalité de chaque action du PMCM sera définie sur base de trois horizons temporels :

- 1) Un horizon à court terme (CT) allant de 2024 à 2027 ;
- 2) Un horizon à moyen terme (MT) allant de 2028 à 2031 ;
- 3) Un horizon à long terme (LT) allant de 2032 à 2035.

Des objectifs de mise en œuvre seront définis pour chaque horizon temporel.

Sources de financement

Cette catégorie permet de mettre en parallèle la temporalité des actions du PMCM avec les opportunités en termes de subsides et de budgets à l'horizon 2035 (ex. PIMPT, PIMACI, PIC, FEDER, PCDR, Plans stratégiques transversaux communaux, ...).

L'identification des coûts déjà alloués et de ceux qui ne le sont pas encore permettra de planifier au mieux la concrétisation des actions proposées dans le PMCM.

4.2 Orientation Stratégique A : Mettre en place une politique d'aménagement du territoire au service d'une mobilité vertueuse


4.2.1 Ambition A.1 : Endiguer le phénomène d'étalement urbain pour réduire la dépendance à la voiture individuelle et ses coûts

Pour mener à bien l'ambition du PMCM de freiner le phénomène d'étalement urbain observé à Charleroi Métropole ces dernières années, les actions suivantes sont poursuivies :


| | |
|---------------------|--|
| Action A.1.1 | Restreindre l'implantation du bâti et des services en dehors des centralités |
| Action A.1.2 | Privilégier le développement des zones destinées à l'activité économique à proximité des axes structurants pour éviter le transit via des zones urbanisées |

Il est important de souligner que les actions du PMCM au niveau du développement territorial ont été définies dans la lignée du Schéma de Développement Territorial de la Wallonie, actuellement soumis à enquête publique.

Action A.1.1 : Restreindre l'implantation du bâti et des services en dehors des centralités

| | |
|--|--|
| Description de l'action | L'objectif de cette action est de limiter l'implantation du bâti et des services en dehors des centralités en densifiant ces dernières au travers du bâti existant à rénover et des surfaces foncières encore disponibles. |
| Acteur(s) responsable(s) | Communes <ul style="list-style-type: none"> Déclinaison des concepts du SDT sur les territoires communaux via les outils d'aménagement du territoire.; Application stricte du principe d'optimisation spatiale et du renforcement des centralités lors des contacts avec les investisseurs et lors des décisions de permis. |
| Principaux partenaires potentiels | SPW TLPE <ul style="list-style-type: none"> Accompagnement aux communes dans la mise en œuvre des objectifs du SDT. Union des Villes et des Communes de Wallonie (UVCW), IGRETEC, Agences de Développement Territorial, Charleroi Métropole, Maisons de l'urbanisme |
| Facilité de mise en œuvre |  |
| Temporalité et objectifs de mise en œuvre | Court Terme (2024-2027) <p>Eviter l'artificialisation des terres en réutilisant, rénovant, transformant ou en reconstruisant. Indicateur : Évolution annuelle de l'artificialisation et de l'imperméabilisation. Cible : Définie dans le projet de SDT dans le tableau « Mesures guidant l'urbanisation » de l'Axe1 « Soutenabilité et adaptabilité ».</p> Moyen-Long Terme (2028-2035) <p>Réduire les impacts de l'artificialisation des terres en recentrant, consolidant ou en restructurant Indicateur : Évolution annuelle de l'artificialisation et de l'imperméabilisation Cible : Définie dans le projet de SDT dans le tableau « Mesures guidant l'urbanisation » de l'Axe1 « Soutenabilité et adaptabilité ».</p> |
| Sources de financement | / |

Action A.1.2 : Privilégier le développement des zones destinées à l'activité économique à proximité des axes structurants pour éviter le transit via des zones urbanisées

| | |
|--|--|
| Description de l'action | Cette action vise à caractériser les PAE et ZAE et à assurer l'allocation des parcelles en fonction de leur accessibilité et de l'intensité de transport attendue. Ainsi, elle vise à faire en sorte que les activités industrielles à haute intensité de transport soient localisées au plus près des autoroutes et plateformes multimodales afin de réduire les déplacements inutiles entre les PAE/ZAE et les axes structurants de transport, empruntant potentiellement des itinéraires de transit ou de fuite au sein de centralités ou agglomérations. |
| Acteur(s) responsable(s) | SPW MI – Planification de la Mobilité <ul style="list-style-type: none"> Responsabilité de lancer la réflexion et de rassembler les acteurs autour de la table et coordination de la démarche. |
| Principaux partenaires potentiels | AWEX, Intercommunales (IGRETEC, BEP et IDEA), Communes, CPDT, PAC, PACO, SOWAER, SPW TLPE et soutien nécessaire des Ministres chargés des compétences de l'Economie, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité pour permettre la réalisation effective de cette action. |
| Facilité de mise en œuvre |  |
| Temporalité et objectifs de mise en œuvre | <p>Court Terme (2024-2027)</p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Initiation du processus de réflexion et prise en compte de l'intensité de transport (Rédaction d'un référentiel pour l'implantation des activités économiques en fonction de la mobilité et du transport induits.)</i> <p>Indicateurs : Réalisation de la tâche Cible : Tâches effectuées</p> <p>Moyen Terme (2028-2031)</p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Prise en considération de l'intensité de mobilité dans l'aménagement du territoire lors d'un éventuel développement d'activité économique</i> <p>Indicateur : Evolution de la prise en compte du référentiel pour les activités économiques qui s'implantent dans la zone. Cible : 100% des nouveaux projets.</p> |
| Sources de financement | Pas de financement spécifique |

Description concrète de l'action

Cette action comprend différentes tâches/activités :

- Cartographier les terrains industriels et économiques selon leur valeur logistique (i.e. utilisation de la voie d'eau, recours à la voie ferrée, forte intensité autoroutière, etc.) et qualifier les PAE/ZAE selon la typologie des activités à y implanter, tenant compte du lien entre fonctionnalité et mobilité ;
- Intégrer les aspects de mobilité fine (en allant donc au-delà d'un plan de mobilité générique lié à l'implantation des PAE/ZAE) dans la sélection des terrains destinés à accueillir des activités industrielles et/ou économiques et tenir compte des typologies d'activités ;
- Établir les principes s'appliquant à l'ensemble des acteurs concernés dans la commercialisation des terrains et/ou l'attraction d'acteurs économiques ou industriels sur le territoire ;
- Assurer l'alignement des intercommunales de développement et des acteurs chargés de la commercialisation de terrains à vocation industrielle ou économique avec les principes de mobilité liés ;
- Sensibiliser les communes dans le cadre de l'octroi des permis d'urbanisme et/ou des permis d'occupation.

La cartographie et la catégorisation des zones destinées à l'activité économique ou industrielle doit permettre de donner la capacité aux intercommunales de développement – et dans une moindre mesure, les communes – d'organiser au mieux les projets de développement économique sur l'ensemble du territoire.

Cette consolidation des informations et cette approche doivent permettre de **mettre en relation les zones potentiellement affectables à des fonctions liées à l'activité économique avec le type d'infrastructures existantes ou futures à proximité du site afin de préserver du transit les zones du territoire souhaitées apaisées.**

Les **communes** de Charleroi Métropole auront pour rôle de collaborer avec la Région concernant les éventuels outils en cours de développement ou développés et ayant une valeur réglementaire et seront également chargées de prendre en compte l'outil lors de la délivrance de permis d'urbanisme (ou en amont lors de premières discussions) afin de ne pas autoriser le développement de projets qui pourraient nuire au contexte identifié comme zone à préserver.

Afin de mener à bien ces travaux, il apparaît essentiel de pouvoir tenir compte à minima des éléments suivants :

- Relever les contraintes en termes d'accessibilité et de connexions des PAE avec le réseau structurant et les nuisances probables ;
- Relever les éléments à valoriser (ex. infrastructures de transport) ;
- Documenter ces constats et vérifier avec les candidats que leur activité est compatible avec l'environnement de la zone qui les intéresse ;
- Intégrer les critères limites d'intensité et de typologie de transport (modalité) des zones à privilégier.

Il est important d'agir précisément sur le territoire, car, si certaines activités économiques sont à localiser en dehors de la ville et à proximité des autoroutes et axes à grands gabarits, d'autres, de plus petite dimension et produisant moins de nuisances, peuvent être envisagées sur des axes de transport secondaires traversant les villes. **L'identification et l'intégration des critères limites d'intensité** de ces zones d'activités économiques aideront les communes dans les futurs développements du territoire. Les PAE situés à proximité des autoroutes et axes à grand gabarit sont particulièrement pertinents pour accueillir des activités à haute intensité de transport routier tant que ceux-ci n'induisent pas de nuisance dans les centralités. De même, les terrains potentiellement intéressants pour le transport multimodal devraient être destinés en priorité aux acteurs développant des activités propices aux transports ferroviaires et fluviaux. À contrario, les activités ne nécessitant que peu de transport de marchandises par véhicules motorisés pourraient trouver leur place au sein des centralités.

4.3 Orientation Stratégique B : Apaiser le territoire

4.3.1 Ambition B.1 : Réduire les nuisances induites par le trafic motorisé, en particulier dans les centralités

Afin de répondre à l'ambition du PMCM d'améliorer la qualité de vie des habitants de Charleroi Métropole, les actions suivantes sont poursuivies :

| | |
|--------------|---|
| Action B.1.1 | Développer des zones apaisées dans les centralités de chacune des communes de Charleroi Métropole |
| Action B.1.2 | Sécuriser les traversées des villages desservis par le réseau régional |
| Action B.1.3 | Gérer et contraindre le trafic sur les axes régionaux en fonction de leur capacité. |
| Action B.1.4 | Examiner la pertinence de la création de nouveaux tronçons sur la N5 et la N54 |

Action B.1.1 : Développer des zones apaisées dans les centralités de chacune des communes de Charleroi Métropole

| | |
|--|--|
| Description de l'action | L'action consiste à apaiser les centralités afin de rendre accessible les services et commerces aux piétons et aux cyclistes en toute sécurité. Ces zones apaisées participent également à la création d'un meilleur cadre de vie pour les habitants.. |
| Acteur(s) responsable(s) | Communes |
| Principaux partenaires potentiels | SPW TLPE, SPW MI – SMI, Intercommunales et acteurs locaux (Groupes d'Actions Locales (GAL), associations œuvrant pour la mobilité active, ...) |
| Facilité de mise en œuvre | ✓✓✓ |
| Temporalité et objectifs de mise en œuvre | <p>Court Terme (2024-2027)</p> <ul style="list-style-type: none"> Etablir les « Zones apaisées » à mettre en œuvre dans chaque commune <p>Indicateur : Nombre de communes disposant d'une réflexion aboutie et opérationnelle sur l'aménagement de « Zones apaisées ».</p> <p>Cible : 30 Communes de la Métropole.</p> <p>Moyen-Long Terme (2028-2035)</p> <ul style="list-style-type: none"> Mettre en œuvre les plans <p>Indicateur : Zone mise en œuvre ou non.</p> <p>Cible : L'ensemble des zones apaisées.</p> |
| Sources de financement | PIMACI, PIC, PCDR, PST communes ou autres financements régionaux et communaux classiques. |

Description concrète de l'action

L'action consiste à développer des zones apaisées au sein des centralités. Par zones apaisées, il faut entendre les zones piétonnes, les zones de rencontre et résidentielles, et zones 30. Sont aussi considérés les chemins réservés et les zones à accès limité qui restreignent la circulation automobile à certaines heures et/ou à certains types d'usagers et/ou véhicules.

L'action repose sur deux étapes :

1) Etablir un plan « Zones apaisées »

Chacune des communes de Charleroi Métropole développera un plan « Zones apaisées » à l'échelle de son territoire. Celui-ci identifiera :

- Les lieux propices à la mise en place de telles zones. A noter que la Stratégie Régionale de Mobilité mentionne que « le réseau de desserte fine et les voies de desserte locale doivent être composées essentiellement de zones de circulation apaisées ». Il s'agira donc d'être ambitieux ;
- Une budgétisation et un calendrier de mise en œuvre.

La réalisation de ce plan est considérée comme prioritaire et devra être initiée à court terme (2024-2027), avec des premières réalisations programmées au PST (plan stratégique communal) 2024 – 2030 de chacune des communes. Il peut être réalisé sur base des documents planologiques existants ou dans le cadre de ceux à venir.

Ce plan doit être réalisé en concertation avec la Région, et idéalement avec l'appui des associations ou commissions locales relatives aux modes actifs.

2) Mettre en œuvre le plan « Zones apaisées »

Il s'agira ensuite de mettre en œuvre le Plan, toujours en concertation et collaboration avec la Région, notamment lorsque des zones apaisées concernent le réseau routier régional.

Remarque : Au regard des enjeux identifiés dans le cadre du présent PMCM, des actions prioritaires ont été identifiées sur le réseau régional au droit des villages traversés par la N559, la N53 et la N5 (entre Jamagne et Ma Campagne) et font l'objet de fiches actions séparées (cf. actions B.1.4).

Sources utiles

Les gestionnaires de voirie se référeront utilement :

- À la **Sécurothèque** de la Région wallonne en vue de la définition et de l'aménagement des zones apaisées ;
- Aux dossiers thématiques développés par la Région wallonne relatifs à « **Une circulation apaisée dans les villes et les villages. Quelle Stratégie ? Quels outils ?** »



© Rue89Strasbourg.



© Cerema.

Action B.1.2 : Sécuriser les traversées de villages desservis par le réseau régional

| | |
|---|---|
| Description de l'action | L'action consiste à sécuriser les traversées de villages via des aménagements et des mesures visant à faire respecter les limites de vitesse, que ce soit pour le trafic de personnes (voiture, motos, ...) ou le trafic de marchandises (camionnettes, poids lourds, ...). |
| Acteur(s) responsable(s) | SPW MI – Directions des Routes |
| Principaux partenaires potentiels | OTW (si limitation de vitesse ou d'accès dans certaines zones, l'OTW est concerté pour l'impact sur la vitesse commerciale) et Communes concernées |
| Facilité de mise en œuvre | ✓✓✓ |
| Temporalité et objectives de mise en œuvre | <p>Action continue</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Apaiser la circulation et sécuriser les traversées des zones urbanisées</i> <i>Indicateur</i> : Nombre de traversées apaisées et sécurisées. <i>Cible</i> : Traversées identifiées comme prioritaires à court terme ; autres traversées (à moyen-long terme). • <i>Contrôler le respect des vitesses en traversée des zones urbanisées</i> <i>Indicateur</i> : Nombre de zones où la vitesse pratiquée n'est plus problématique au regard de la carte des vitesses pratiquées.. <i>Cible</i> : 100% |
| Sources de financement | <p>Pour les voiries régionales : SPW MI, SOFICO et PIMPT.</p> <p>Pour les voiries communales : PIC, PST ou budget extraordinaire.</p> |

Description concrète de l'action

L'action consiste à apaiser la circulation et à sécuriser les traversées de villages desservies par les voies régionales de circulation via des aménagements, et des mesures visant à faire respecter les limites de vitesse. Idéalement des mesures de prévention puis de répression seront prises aux endroits problématiques.

La Région identifiera les zones prioritaires à cet égard en fonction :

- De la cartographie des vitesses pratiquées en Région wallonne ;
- De l'ampleur des flux de trafic automobile et de poids lourd concernés ;
- Du degré d'activité de la zone traversée ;
- De l'ampleur des éventuelles infractions constatées et/ou problèmes de sécurité (objective et subjectives) relevés ;
- Des effets d'opportunité.

Eu égard aux enjeux relevés dans le cadre du présent PMCM, sont notamment considérées comme prioritaires :

- La N5 (entre Jamagne et Ma Campagne : au niveau de Fraire, de Somezée et du Bultia) et la N40 (en traversée d'Erquelinnes et de Montignies-Saint-Christophe) en raison du flux automobiles et de poids lourds circulant sur cette voirie, et de l'absence de mesures adéquates à l'heure actuelle.;
- La N559 (Leers-et-Fosteu, Biercée et Lobbes) et la N55 (Solre-sur-Sambre) en raison de la configuration du réseau et de l'absence de mesures adéquates à l'heure actuelle. En ce qui concerne la traversée de Merbes-Sainte-Marie est proposée l'interdiction de transit par les poids lourds.

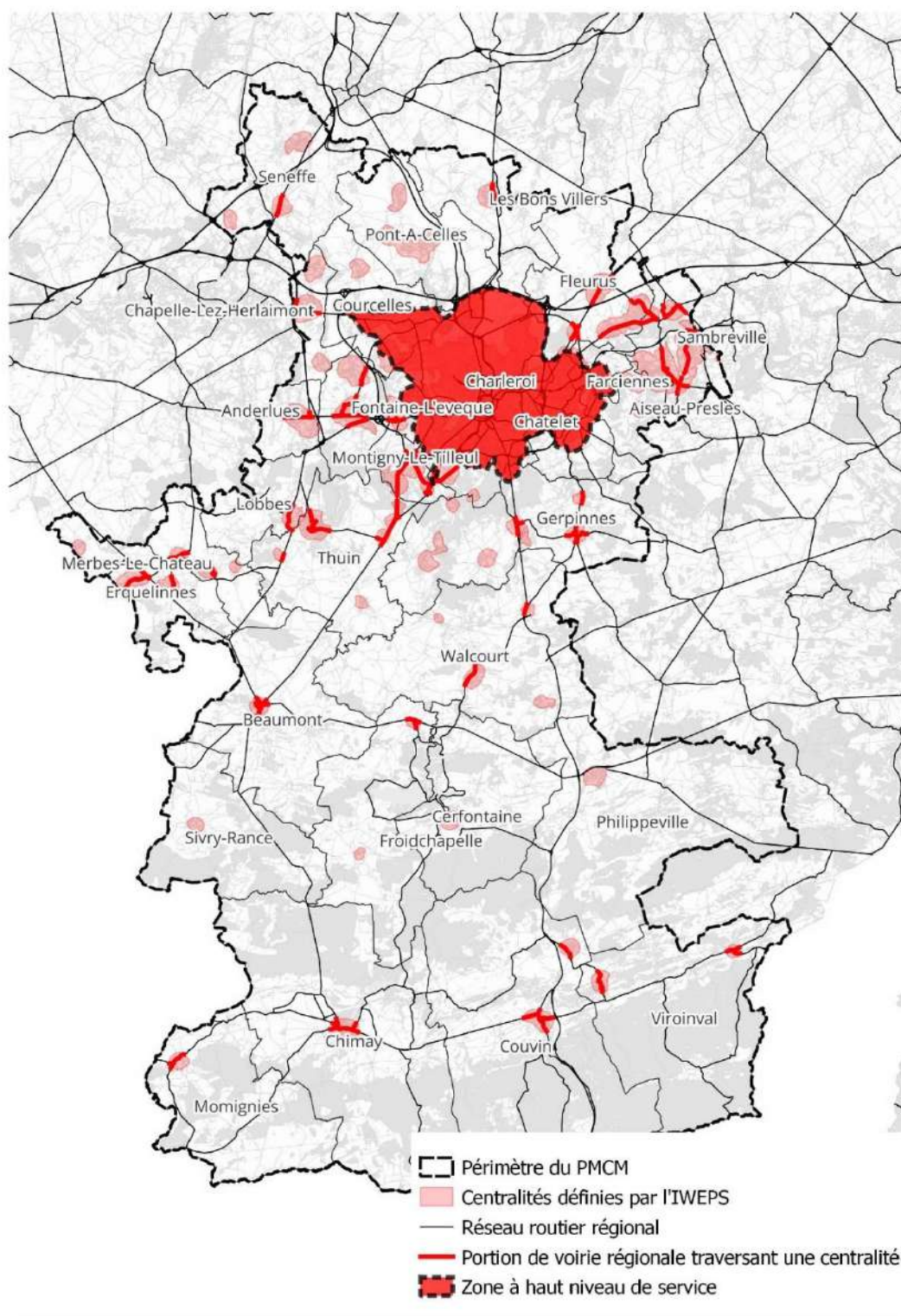


Figure 49 : Carte des traversées de villages à sécuriser à Charleroi Métropole.

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

| | |
|---|---|
| Description de l'action | L'action vise à orienter le trafic sur les axes les plus capacitaires au plus près de leur destination. Concrètement, il s'agit de prendre des mesures à court terme en vue de limiter ou de supprimer le trafic de transit dans les zones les plus sensibles du territoire. |
| Acteur(s) responsable(s) | SPW MI – SMI |
| Principaux partenaires potentiels | SPFMT/Viapass, SPW MI – Directions des Routes, Intercommunales, Charleroi Métropole, acteurs locaux (ex. Logistics in Wallonia, zones de police, Communes concernées), soutien nécessaire et alignement des Ministres chargés de la Mobilité et de l'Economie et entre Ministres de la Mobilité |
| Facilité de mise en œuvre | ✓✓✓ |
| Temporalité et objectives de mise en œuvre | <p>Court Terme (2024-2027)</p> <p><i>Identifier les axes problématiques et établir les priorités.</i></p> <p>Indicateur : Réalisation de la cartographie des axes problématiques. Cible : Tâche effectuée.</p> <p><i>Définir les moyens à mettre en œuvre pour réduire l'attractivité de la N5 et interdire le transit de poids lourds (/longue distance) au sein de Gerpinnes et dans la zone à enjeux N54</i></p> <p>Indicateur : Réalisation de la tâche Cible : Tâche effectuée</p> <p>Moyen-Long Terme (2028-2035)</p> <p><i>Evaluer le potentiel de réorientation macro géographique de flux de poids lourds via des modulations de péages.</i></p> <p>Indicateur : Réalisation de la tâche. Cible : Tâche effectuée.</p> <p>Action continue</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Travailler avec les fournisseurs de données GPS et cartographiques.</i> <p>Indicateur : Fréquence des contacts. Cible : 2 contacts par an.</p> |
| Sources de financement | Dans un premier temps, absence de financement additionnel nécessaire, puisqu'il s'agit principalement de s'accorder sur des principes. Ensuite, éventuels financements si déploiement ou révision nécessaire des applicatifs et/ou infrastructures de suivi (mix entre SPW MI, SOFICO ; Viapass, PIMPT). |

Description concrète de l'action

Il s'agit d'agir, à court terme, en vue de gérer et contraindre le trafic sur les axes régionaux en fonction de leur capacité/rôle actuel. Il existe actuellement des discordances entre l'aménagement, la capacité et le statut de certaines voiries au sein de la métropole. Les problématiques liées au choix et à la définition d'axes de transit dépassent largement les frontières du PMCM. Cependant, l'absence de vision claire au niveau wallon se répercute sur l'arbitrage à effectuer au sein de la métropole. Dans l'attente d'une vision claire, on considèrera qu'il est utile d'orienter les véhicules qui transitent par la métropole vers un itinéraire d'évitement. Au sein du périmètre, en cas d'arbitrage, on considèrera que le trafic devra être canalisé sur les voiries les plus capacitaires.

À cet effet, plusieurs outils peuvent être envisagés selon les cas de figures. Ces mesures doivent être concertées et définies au sein des groupes thématiques et/ou en CPSR.

Les outils sont repris ci-dessous :

- a. **La signalisation** : des mesures de polices peuvent être prises pour limiter le trafic de transit.
- b. **Contrôle via caméras ANPR** : cette mesure est à préconiser dans les zones les plus sensibles, notamment où le trafic de poids lourds est le plus problématique et peut se retrouver en difficulté. La faisabilité, le financement et les modalités de mise en place de ces caméras seront discutées en comité thématique.
- c. **Le travail avec les fournisseurs de données GPS et cartographiques** : il est nécessaire de contacter ces fournisseurs de données pour adapter les itinéraires proposés afin d'éviter les zones sensibles.
- d. **La redevance kilométrique pour les poids lourds** : Après la réalisation d'une étude globale au niveau Wallon, évaluer le potentiel de réorientation macro géographique de flux de poids lourds via des modulations de péages et, si ce potentiel est avéré, explorer les adaptations techniques et juridiques du dispositif de péage en conséquence.

Bien qu'il ne s'agisse pas d'une action spécifique au PMCM, il est indispensable que la Région définisse la manière dont elle compte gérer le flux de trafic de poids lourds et automobiles à l'échelle de l'ensemble du territoire régional. Les enjeux qui sont notamment liés à la N5 et à la N54 sont en partie corrélés et dépassent largement le périmètre d'étude du présent plan, raison pour laquelle il serait utile de définir cette vision afin de pouvoir s'y raccrocher. Notons qu'il serait également utile de développer une connaissance fine des flux logistiques et d'optimiser les technologies, notamment digitales, pour piloter ces flux. Les données « marchandises » sont effectivement insuffisantes (manque des origines et destinations, typologie) et manquent de précision (le comptage sur route reste la norme). Il est donc actuellement (très) difficile de définir, piloter et évaluer la portée de stratégies de mobilité.

Dans cette optique et pour pouvoir arbitrer certaines décisions dans le cadre de la mise en œuvre du plan, il est proposé de réaliser une étude à l'échelle wallonne qui reprenne les éléments suivants :

Hiérarchisation du réseau routier

En ce qui concerne le réseau pour les poids lourds, cette hiérarchisation du réseau :

- Doit se faire en cohérence avec le réseau défini au niveau européen (RTE-T)
- Doit également tenir compte des spécificités locales
- Doit se faire sur base d'une objectivation des flux

Aménagement, équipement et contrôle

Sur base de la hiérarchisation qui aura été définie, il s'agira ensuite :

- **D'adapter le réseau en conséquence**, ainsi qu'en fonction des impositions faites par l'Europe et de son Règlement en cours de révision ;
- **D'équiper le réseau en conséquence**, notamment en matière d'aires de repos et de service – en ce qui concerne le réseau à plus grand gabarit – pour accueillir les transporteurs routiers lors de leur période de récupération. Le cas échéant, ces aires doivent offrir une capacité d'accueil suffisante, être sécurisées et proposer des services aux personnes mais également permettre la maintenance ou les appoints de consommables ;
- **D'utiliser les ITS** pour guider les véhicules ;
- De **mesurer et contrôler l'utilisation effective des itinéraires préconisés**. Il s'agit notamment d'implémenter des outils de contrôle intelligents (y compris fonctionnaliser les OBU pour déceler les poids lourds sur les axes de transit interdits).

Action B.1.4 : Examiner la pertinence de la création de nouveaux tronçons sur la N5 et la N54

| | |
|---|--|
| Description de l'action | <p>En lien avec l'étude globale sur la hiérarchie du réseau (à réaliser) et lorsque les effets des mesures destinées à réduire le trafic de transit seront évaluées, il conviendra de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Examiner la pertinence de la connexion routière entre la N5 (Ma Campagne), le R3 (Blanche-Borne) en lien, notamment avec l'accessibilité de la plateforme multimodale de CHARLEROI-Chatelet. - Examiner la pertinence de la connexion ou non à terme de l'achèvement de la N54, dans le cadre de la liaison routière entre Charleroi et Maubeuge. |
| Acteur(s) responsable(s) | SPW MI – Directions des Routes |
| Principaux partenaires potentiels | SOFICO, SPFMT/Viapass, Aide juridique, ... |
| Facilité de mise en œuvre | ✓✓✓ |
| Temporalité et objectifs de mise en œuvre | <p>Moyen terme (2028-2035)</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Examiner la pertinence de la connexion routière entre la N5 (Ma Campagne), le R3 (Blanche-Borne) en lien, notamment avec l'accessibilité de la plateforme multimodale de CHARLEROI-Chatelet.</i> • <i>Examiner la pertinence de la connexion ou non à terme de l'achèvement de la N54, dans le cadre de la liaison routière entre Charleroi et Maubeuge.</i> <p>Indicateur : Réalisation de la tâche. Cible : Tâche effectuée.</p> |
| Sources de financement | Etudes à réaliser par le SPW-MI. |

4.4 Orientation Stratégique C : Développer un système de transport multimodal sécuritaire, crédible et attractif

4.4.1 Ambition C.1 : Faire de la marche et du vélo des modes de déplacements évidents et privilégiés dans les centralités

Le PMCM nourrit de fortes ambitions en ce qui concerne les mobilités actives, en particulier pour les déplacements au sein même des centralités. Il vise à faire de la marche et du vélo des modes de déplacements évidents et privilégiés dans les centralités. En termes de répartition modale, l'objectif est pour rappel d'atteindre une part modale cumulée de 8% (en nombre de kilomètres parcourus) à l'échelle de l'ensemble de métropole et pour toute longueur de déplacement confondue, soit environ 4 à 8 fois plus qu'actuellement. Il s'agira en particulier d'atteindre des parts modales très fortes pour les déplacements de (très) courtes distances, et ce quel que soit le sous-territoire concerné.

À ces fins, les actions à haut impact suivantes sont poursuivies :

| | |
|---------------------|--|
| Action C.1.1 | Développer des réseaux piéton et cyclable structurants de haute qualité au sein de chacune des communes de Charleroi Métropole |
| Action C.1.2 | Développer l'offre de service pour les cyclistes au sein des centralités |
| Action C.1.3 | Développer une offre de service de vélos partagés |

D'autres actions (à haut impact) définies par ailleurs doivent également être mises en œuvre en vue d'atteindre les ambitions, dont celles relatives à l'accompagnement des usagers du territoire à se déplacer de manière plus durable...

Action C.1.1 : Développer des réseaux piéton et cyclable structurants de haute qualité au sein de chacune des communes de Charleroi Métropole

| | |
|--|---|
| Description de l'action | <p>L'action consiste à développer un réseau piéton et un réseau cyclable structurants à l'échelle de chacune des communes afin d'encourager et faciliter les déplacements à pied et à vélo, en particulier au sein des centralités. Celle-ci repose sur deux étapes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Définir les réseaux piétons et cyclables structurants ; • Mettre en œuvre les réseaux. |
| Acteur(s) responsable(s) | Communes |
| Principaux partenaires potentiels | SPW MI – Planification de la Mobilité, ASBL Tous à pied et Gracq (ou associations piétonnes locales), CGT, Charleroi Métropole |
| Facilité de mise en œuvre | ✓✓✓ |
| Temporalité et objectifs de mise en œuvre | <p>Court Terme (2024-2027)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Définir les réseaux piétons et cyclables structurants <p>Indicateur : Nombre de communes disposant d'un plan de leurs réseaux piéton et cyclable structurants. Cible : 30 Communes.</p> <p>Moyen-Long Terme (2028-2035)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mettre en œuvre les réseaux <p>Indicateur : Plans mis en œuvre ou non. Cible : 100% pour le réseau piéton (à l'échelle de chacune des Communes) et 100% pour le réseau cyclable (à l'échelle de chacune des communes).</p> |
| Sources de financement | PIC, PIMACI, PCDR. |

Description concrète de l'action

L'action consiste à **développer un réseau piéton et un réseau cyclable structurant de haute qualité à l'échelle de chacune des communes.**

1) Définir les réseaux piétons et cyclables structurants

Chacune des communes de Charleroi Métropole définira dans un premier temps :

- Son réseau piéton structurant. Il s'agit d'identifier les liaisons piétonnes utilitaires préférentielles à l'échelle des territoires centraux des communes. Ces liaisons visent à relier entre eux les pôles d'attraction (habitat, commerces, écoles, Mobipôles, etc.) en tenant compte des distances, du temps de parcours et de l'accessibilité jugés acceptables pour ce type de déplacement ;
- Son réseau cyclable structurant. En complément du réseau de cyclostrades et de liaisons fonctionnelles supralocales (cf. action C.2.1), il s'agit de définir le réseau cyclable de desserte locale qui permette une desserte fine du territoire et de ses différents pôles d'attraction.

La définition de ces réseaux devra être réalisée à court terme (2024-2027). Elle peut être réalisée sur base des documents communaux planologiques existants ou à venir.

2) Réaliser les réseaux piéton et cyclable structurant

Il s'agira ensuite de mettre en œuvre ces réseaux sur le terrain en collaboration avec la Région lorsque ceux-ci s'étendent sur les voiries régionales.

Sources utiles

Les gestionnaires de voirie se référeront utilement :

- À la **Sécurithèque** de la Région wallonne en vue de l'aménagement des cheminements piétons et cyclables.

Bon(s) exemple(s)

Dans le cadre de l'élaboration de son Plan Communal de Mobilité, la commune des Bons Villers a défini son réseau de voies structurantes pour les déplacements piétons sur son territoire.

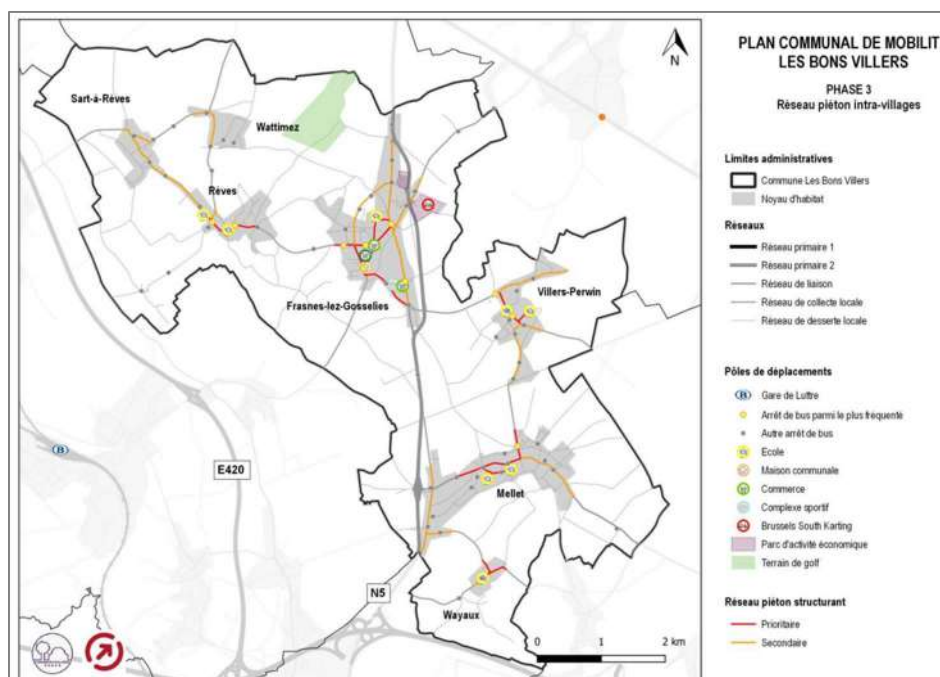


Figure 50 : Réseau de voies structurantes pour les déplacements piétons de la commune de Les Bons Villers.

Action C.1.2 : Développer l'offre de services pour les cyclistes au sein des centralités

| | |
|--|--|
| Description de l'action | L'action consiste à développer l'offre de services à destination des cyclistes, et en particulier l'offre en stationnement en voirie, mais aussi d'un nombre suffisant d'emplacements de parkings pour vélo (et de services) dans les nouveaux projets immobiliers. |
| Acteur(s) responsable(s) | Communes |
| Principaux partenaires potentiels | SPW MI – SMI, Commissions locales Vélo et GRACQ locaux, CGT |
| Facilité de mise en œuvre | ✓✓✓ |
| Temporalité et objectifs de mise en œuvre | <p>Court Terme (2024-2027)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Etablir le « Plan Stationnement Vélo » et définir les services à implanter <p>Indicateur : Nombre de Communes disposant d'un « Plan de Stationnement Vélo ».</p> <p>Cible : 30 Communes.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mettre en œuvre une première phase du plan (min. 30% offre statio.) <p>Indicateur : Nombre de dispositifs de stationnement vélo (et services) mis à disposition.</p> <p>Cible : Minimum 30% de l'offre en stationnement projetée.</p> <p>Moyen Terme (2028-2031)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mettre en œuvre une seconde phase du plan (min. 80% offre statio.) <p>Indicateur : Nombre de dispositifs de stationnement vélo (et services) mis à disposition.</p> <p>Cible : Minimum 80% de l'offre en stationnement projetée.</p> <p>Long Terme (2032-2035)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mettre en œuvre la dernière phase du plan (100% offre statio.) <p>Indicateur : Nombre de dispositifs de stationnement vélo (et services) mis à disposition.</p> <p>Cible : 100% de l'offre en stationnement projetée.</p> <p>De façon continue</p> <p>S'assurer d'un nombre suffisant d'emplacements de stationnement pour vélos dans les logements.</p> |
| Sources de financement | PIMACI, PIC, PCDR. |

Description concrète de l'action

L'action consiste, d'une part, à **développer les dispositifs d'accrochage pour vélo en voirie** afin de permettre un stationnement sécurisé et de qualité au sein des centralités, et en particulier à proximité des principaux pôles de déplacements. A cet égard, chacune des communes établira dans un premier temps un plan de stationnement en identifiant les lieux à équiper et les dispositifs à y prévoir, en collaboration avec leur Commission vélo et/ou associations de cyclistes (si elles en disposent). Le choix de ces dispositifs se fera sur base des recommandations établies par la Sécurothèque.

Dans les zones urbaines, les communes mettront également à disposition des dispositifs de stationnement pour vélo sécurisés (type box) pour les résidents dès lors qu'une demande est faite et que celle-ci est jugée pertinente.

Les Communes définiront également les services à développer sur le territoire en vue de faciliter le déplacement des cyclistes. Il peut s'agir de la mise à disposition de bornes/stations de réparation, de bornes de recharge pour vélos à assistance électrique, etc.

En parallèle, et d'autre part, **les communes et la Région s'assureront d'un nombre suffisant d'emplacements de parkings pour vélo dans les nouveaux projets immobiliers**. Elles se référeront aux guides et recommandations existantes en la matière (voir la CeMathèque relative au « Stationnement vélo et projet immobilier » au moment de la rédaction du présent plan).

En cas de réalisation/révision du Règlement Communal d'Urbanisme, les communes imposeront un quota minimum d'emplacements pour vélos à prévoir lors de la création de nouveaux projets immobiliers sur base des guides et références en la matière.



Figure 51 : CeMathèque.

Action C.1.3 : Développer une offre de service de vélos partagés

| | |
|--|--|
| Description de l'action | <p>L'action consiste à mettre en place une offre de service de vélos partagés, en particulier :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dans la Zone à Haut Niveau de Service (ZHNS) ; • Au droit de certains Mobipôles stratégiques situés ailleurs sur le territoire. <p>Ce service peut bien entendu être également développé au sein d'autres endroits qui en trouveraient l'utilité (ex. au sein des PAE situés au sein de la ZHNS).</p> |
| Acteur(s) responsable(s) | Communes de la ZHNS |
| Principaux partenaires potentiels | Charleroi Métropole, SNCB, OTW, CLMCM, Intercommunales et le SPW MI – SMI, Maison du Tourisme du Pays de Charleroi, Maison du Tourisme du Pays des Lacs, CGT |
| Facilité de mise en œuvre | ✓✓✓ |
| Temporalité et objectifs de mise en œuvre | <p>Court Terme (2024-2027)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Déploiement dans le centre-ville et la zone de première couronne de Charleroi <p>Indicateur : Part de la population située à moins de 250 mètres d'une station de vélos partagés. Cible : 30% (centre-ville et 1^{ère} couronne).</p> <p>Moyen Terme (2028-2031)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Renforcement dans le centre-ville et dans la 1^{ère} couronne de Charleroi • Développement dans la 2^{ème} couronne de Charleroi • Développement dans les autres communes <p>Indicateur : Part de la population située à moins de 250 mètres d'une station de vélos partagés. Cible : 80 % (centre-ville et première couronne) et 30% (2^{ème} couronne et autres communes ZHNS).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Déploiement de services de vélos partagés en lien avec les principaux pôles touristiques de la Région <p>Indicateur : Nombre de pôles disposant d'un service de vélos partagés. Cible : Au minimum les gares de Couvin et Chimay, et de Walcourt (si retenu comme point d'accès privilégié aux Lacs), et pôle des Lacs de l'Eau d'Heure.</p> <p>Long Terme (2032-2035)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Renforcement du service dans la 2^{ème} couronne de Charleroi • Renforcement du service dans les autres communes <p>Indicateur : Part de la population située à moins de 250 mètres d'une station de vélos partagés. Cible : 60% (2^{ème} couronne et autres communes ZHNS).</p> |
| Sources de financement | SPW MI. |

Description concrète de l'action

Dans la zone à Haut Niveau de Service (ZHNS)

L'action consiste à **mettre en place un service de vélos partagés prioritairement dans la Zone à Haut Niveau de Service (ZHNS)** qui couvre une large partie du territoire communal de la Ville de Charleroi et plus partiellement les communes de Châtelet, Farciennes et Courcelles. Ce service devra être le plus accessible possible de sorte à permettre au maximum de personnes de pouvoir l'emprunter (cf. recommandations ci-après). Ce service peut être développé progressivement au sein des 4 communes concernées. Néanmoins, les ambitions à poursuivre sont au minimum celles-ci :

Court Terme (2024-2027)

- Déploiement du service dans le centre-ville, voire également dans la zone de première couronne de Charleroi : Au minimum 30% de la population de ces zones devra être située à moins de 250 m d'une station de vélos partagés.

Moyen Terme (2028-2031)

- Renforcement du service dans le centre-ville et la zone de première couronne de Charleroi : Au minimum 80 % de la population de ces zones devra être située à moins de 250 m d'une station de vélos partagés ;
- Développement du service dans la seconde couronne de Charleroi : Au minimum 30% de la population incluse dans cette zone devra être située à moins de 250 m d'une station de vélos partagés ;
- Développement dans les autres communes : Au minimum 30% de la population incluse dans la ZHNS devra être située à moins de 250 m d'une station de vélos partagés.

Long Terme (2032-2035)

- Renforcement du service dans la seconde couronne et des autres communes de Charleroi : Au minimum 60 % de la population incluse dans la ZHNS devra être située à moins de 250 m d'une station de vélos partagés ;

Le déploiement du service et les ambitions à atteindre devront toutefois être réévalués à chacune des étapes en fonction du succès rencontré.

Idéalement, l'opérateur sera commun aux 4 communes afin de faciliter la lisibilité et l'utilisation de l'offre. À cet égard, les Communes se concerteront en vue de lancer un marché de service commun. Charleroi Métropole pourrait également accompagner les Communes dans le choix du/des prestataire(s) de service, s'assurer d'une certaine cohérence de l'offre à l'échelle de la ZHNS, et du caractère « accessible » du ou des services retenus.

En lien avec les principaux pôles touristiques du territoire

Il s'agit aussi de développer des services de vélos partagés au droit de certains Mobipôles qui constituent des lieux stratégiques en termes de connexions avec les principaux pôles touristiques du territoire : en priorité les gares de Couvin et de Chimay (portes d'entrée du Parc National), et Walcourt (si retenu comme point d'accès privilégié aux Lacs), et secondairement la gare de Landelies (Abbaye d'Aulne), la gare de Philippeville et le Mobipôle de Beaumont (Lacs de l'Eau d'Heure), et le pôle des Lacs de l'Eau d'Heure en lui-même. En ces lieux, des services de location longues durées sont davantage pertinents.

Points d'attention sur les services de vélos partagés à implanter

Une attention particulière devrait être accordée à l'accessibilité du service de vélos partagés et à son universalité. Afin de garantir son utilisation par le plus grand nombre, le vélo doit être pensé comme un service public, au même titre que les transports en commun. L'accès à un vélo à tous et pour tous, cela signifie des vélos adaptés pour tous, et donc une prise en compte des différents types de publics et de leurs besoins spécifiques, mais aussi une offre adaptée, tant dans sa répartition géographique, que son fonctionnement ou encore son utilisation (accessibilité du système). Pour faire le bon choix de service, il sera important dans un premier temps d'identifier les spécificités du territoire ainsi que les besoins des habitants et des usagers en matière de mobilité, afin d'orienter au mieux le choix d'un service et d'un opérateur ainsi que son déploiement.

4.4.2 Ambition C.2 : Favoriser l'utilisation du vélo pour les déplacements de courtes et moyennes distances

Il s'agit de faire passer la Métropole de Charleroi du statut de territoire « défavorable » à la pratique du vélo à un territoire exemplaire à l'échelle de la Région wallonne. Pour rappel, en termes de répartition modale, l'ambition est de faire grimper la part modale du vélo à 5% (en nombre de kilomètres parcourus) à l'échelle de l'ensemble de métropole et pour toute longueur de déplacement confondue.

A ces fins, les actions à haut impact suivantes sont poursuivies :

| | |
|--------------|---|
| Action C.2.1 | Mettre en œuvre un réseau cyclable structurant à l'échelle de Charleroi Métropole |
| Action C.2.2 | Communiquer sur la mise en œuvre du réseau cyclable et informer les citoyens sur les avantages de la pratique du vélo |

Action C.2.1 : Mettre en œuvre un réseau cyclable structurant à l'échelle de Charleroi Métropole

| | |
|--|---|
| Description de l'action | Mettre en œuvre le réseau cyclable structurant à l'échelle de Charleroi Métropole |
| Acteur(s) responsable(s) | SPW MI – Planification de la Mobilité (Cellule Modes actifs) |
| Principaux partenaires potentiels | Charleroi Métropole, SPW-Direction des Routes, CGT et l'ensemble des Communes (et associations cyclistes locales et autres acteurs locaux) |
| Facilité de mise en œuvre | ✓✓✓ |
| Temporalité et objectifs de mise en œuvre | <p>Court Terme (2024-2027)</p> <ul style="list-style-type: none"> Affiner la définition des tracés des liaisons cyclables structurantes à développer <i>Indicateur</i> : Réalisation de la tâche. <i>Cible</i> : Tâche effectuée. Mettre en œuvre les premiers jalons du réseau <i>Indicateur</i> : Ratio entre le nombre de liaisons structurantes mises en œuvre et le nombre de liaisons structurantes projetées. <i>Cible</i> : 20%. <p>Moyen-Long Terme (2028-2035)</p> <ul style="list-style-type: none"> Mettre en œuvre l'entièreté du réseau <i>Indicateur</i> : Ratio entre le nombre de liaisons structurantes mises en œuvre et le nombre de liaisons structurantes projetées. <i>Cible</i> : 100%. |
| Sources de financement | FEDER, PIWACY, PIMACI, SPW MI, PIMPT, FEADER, CGT. |

Description concrète de l'action

L'action consiste à **développer un réseau cyclable structurant à l'échelle de Charleroi Métropole**. Ce réseau cyclable se compose de cyclostrades et liaisons fonctionnelles supralocales. Les cyclostrades constituent l'épine dorsale du réseau cyclable structurant et relient des zones à haut potentiel de déplacements. Elles bénéficient d'une infrastructure de haute qualité permettant de se déplacer dans les meilleures conditions de confort, de sécurité et d'efficacité sur des distances moyennes à longues et sur des aménagements cyclables reconnaissables. Quant aux liaisons fonctionnelles supralocales elles constituent un réseau cyclable maillé d'itinéraires reliant des centralités urbaines ou rurales, d'équipements, de commerces, de services ou d'intermodalité. Lors de la mise en œuvre de ce réseau, et prioritairement des cyclostrades, une attention particulière devra être portée à l'éclairage. A cet égard, le gestionnaire se référera à la Sécurothèque.

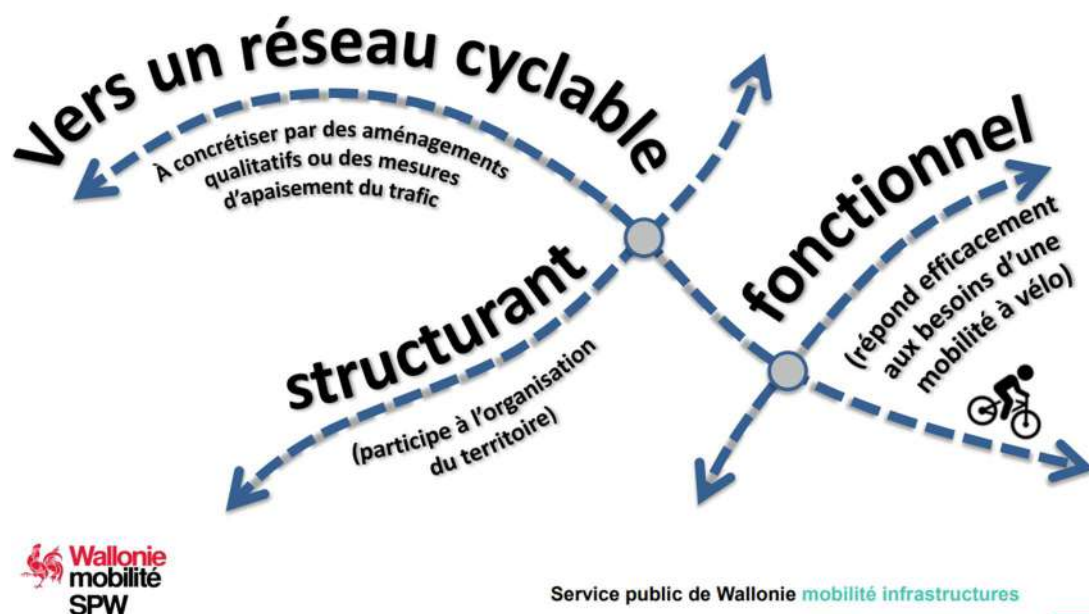


Figure 52 : Liaisons structurantes à développer.

Source : Région wallonne.

La carte ci-après reprend le schéma d'intention des liaisons structurantes à développer et les centralités à connecter sur le territoire de Charleroi Métropole, et leur degré potentiel d'utilisation. Ce réseau vient se greffer sur le réseau structurant défini à l'échelle de la Ville de Charleroi repris en cartes suivantes. Ces dernières font également une proposition de tracé pour les liaisons structurantes à développer sur le territoire métropolitain. Cette proposition devra être affinée, de même que le type de liaison à prévoir (cyclostrades ou fonctionnelles supralocales) et les aménagements à réaliser. **Ce travail devra se faire en collaboration avec les communes du territoire**, et idéalement avec les associations de cyclistes locales, voire également des acteurs locaux (Maison du Tourisme, etc.). En complément de la Région, **Charleroi Métropole pourrait jouer un rôle de facilitateur d'échanges entre les Communes**.

Par ailleurs, il y aura lieu d'étudier la pertinence et le potentiel d'utilisation de liaisons vers le territoire français, notamment vers l'agglomération de Maubeuge et les entités de Givet et Rocroi.

En complément de cette action, **les Communes devront à leur échelle développer leur propre réseau cyclable**, afin de compléter localement le réseau structurant (cf. action C.2.1).

Enfin, la dernière carte reprend le degré de priorité de mise en œuvre envisagé. Celui-ci a été défini tenant particulièrement compte du potentiel d'utilisation des différentes liaisons et des coups partis (avec éventuelles obtentions de subsides). En fonction des opportunités, certaines liaisons moins prioritaires peuvent néanmoins mises en œuvre avant d'autres jugées plus prioritaires. Les Communes profiteront notamment des subsides régionaux pour développer les liaisons sur leur territoire, en particulier les liaisons fonctionnelles supralocales.

Schéma d'intention du réseau cyclable structurant

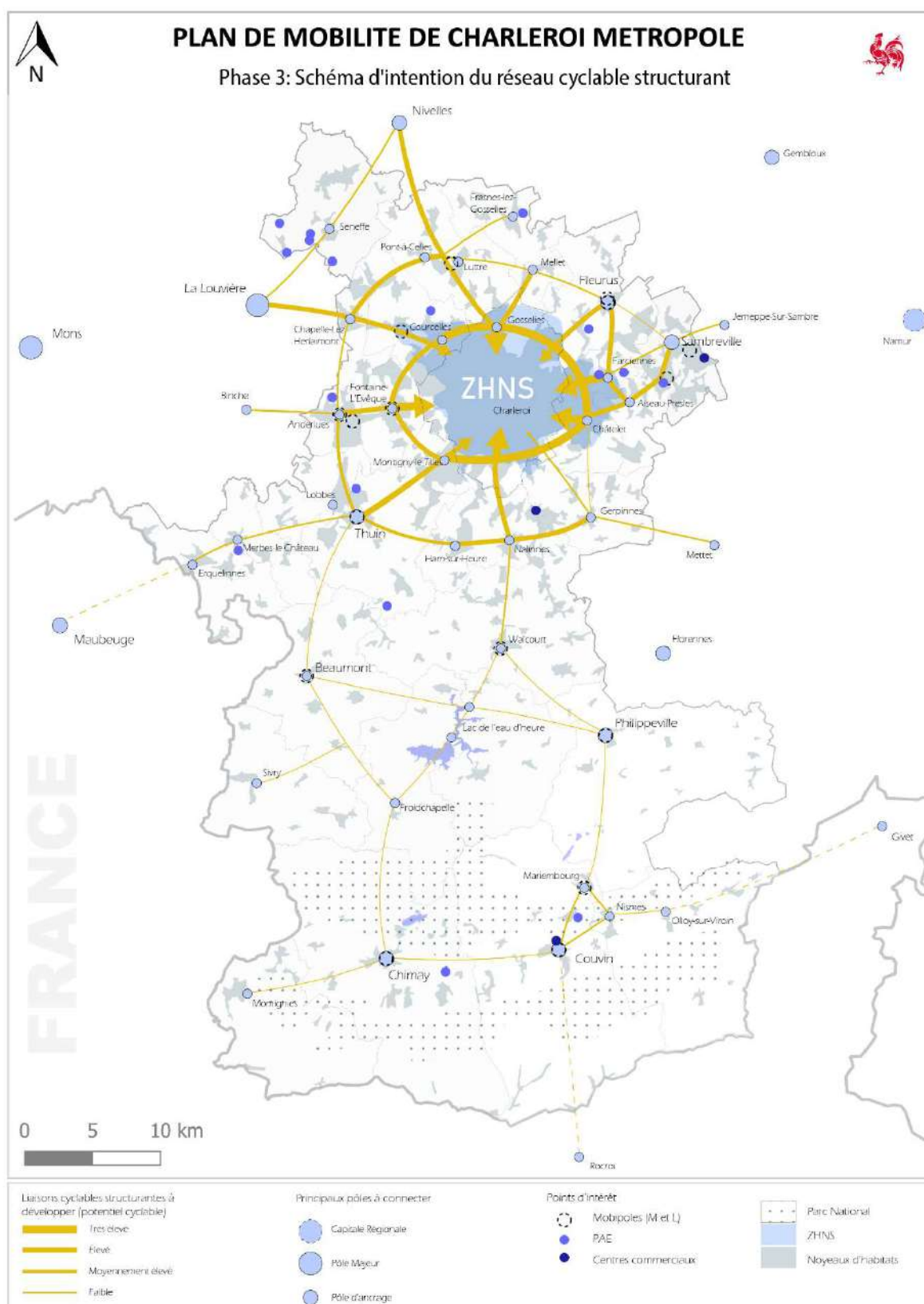


Figure 53 : Schéma d'intention du réseau cyclable structurant.

Proposition de tracé du réseau cyclable à l'échelle de la métropole

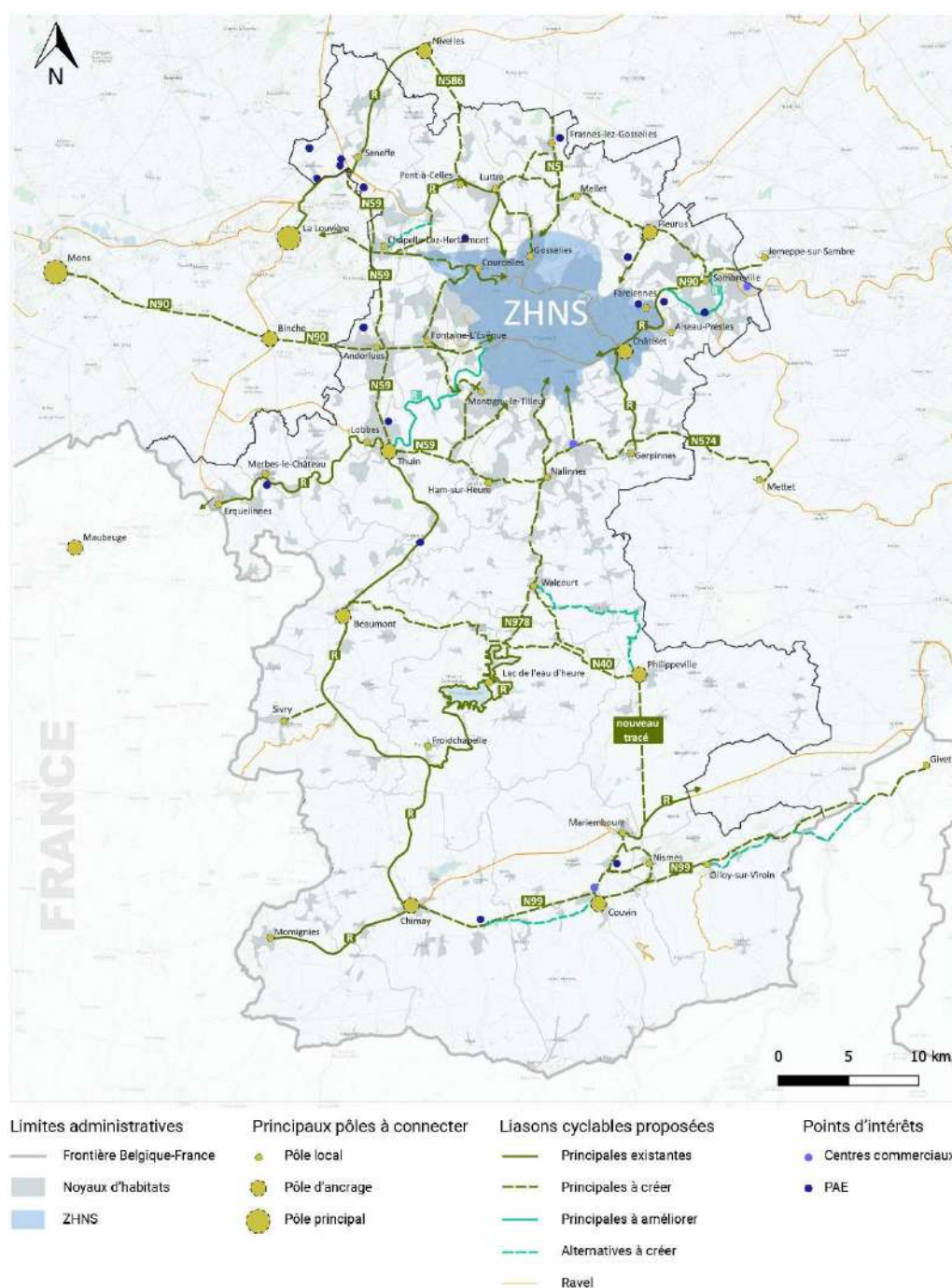


Figure 54 : Liaisons proposées pour la mise en place du réseau cyclable structurant.

Proposition de tracés à l'échelle de la ZHNS

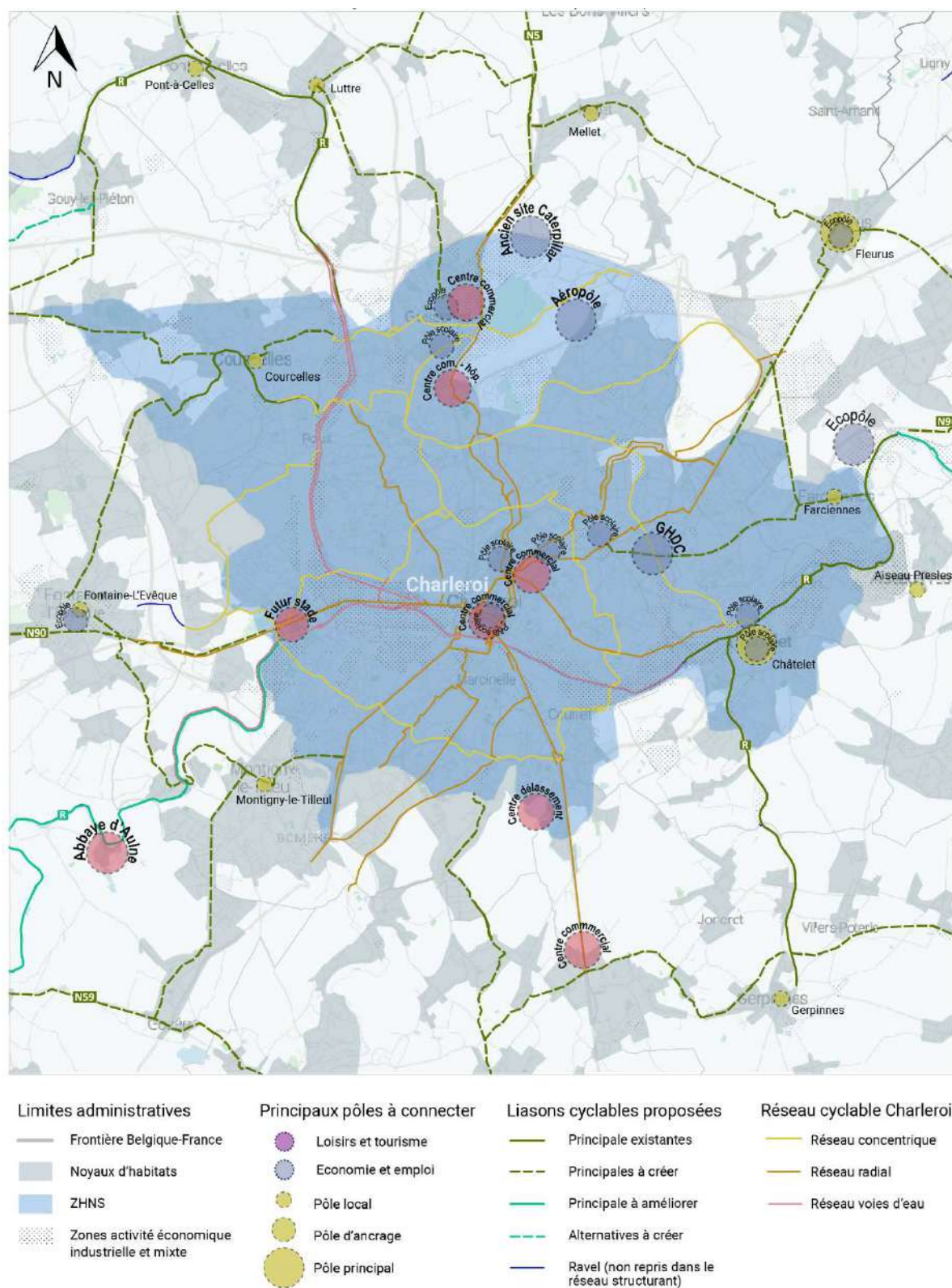


Figure 55 : Liaisons proposées pour la mise en place du réseau structurant au niveau de la ZHNS.

Priorité de mise en œuvre des liaisons cyclables à l'échelle de la métropole

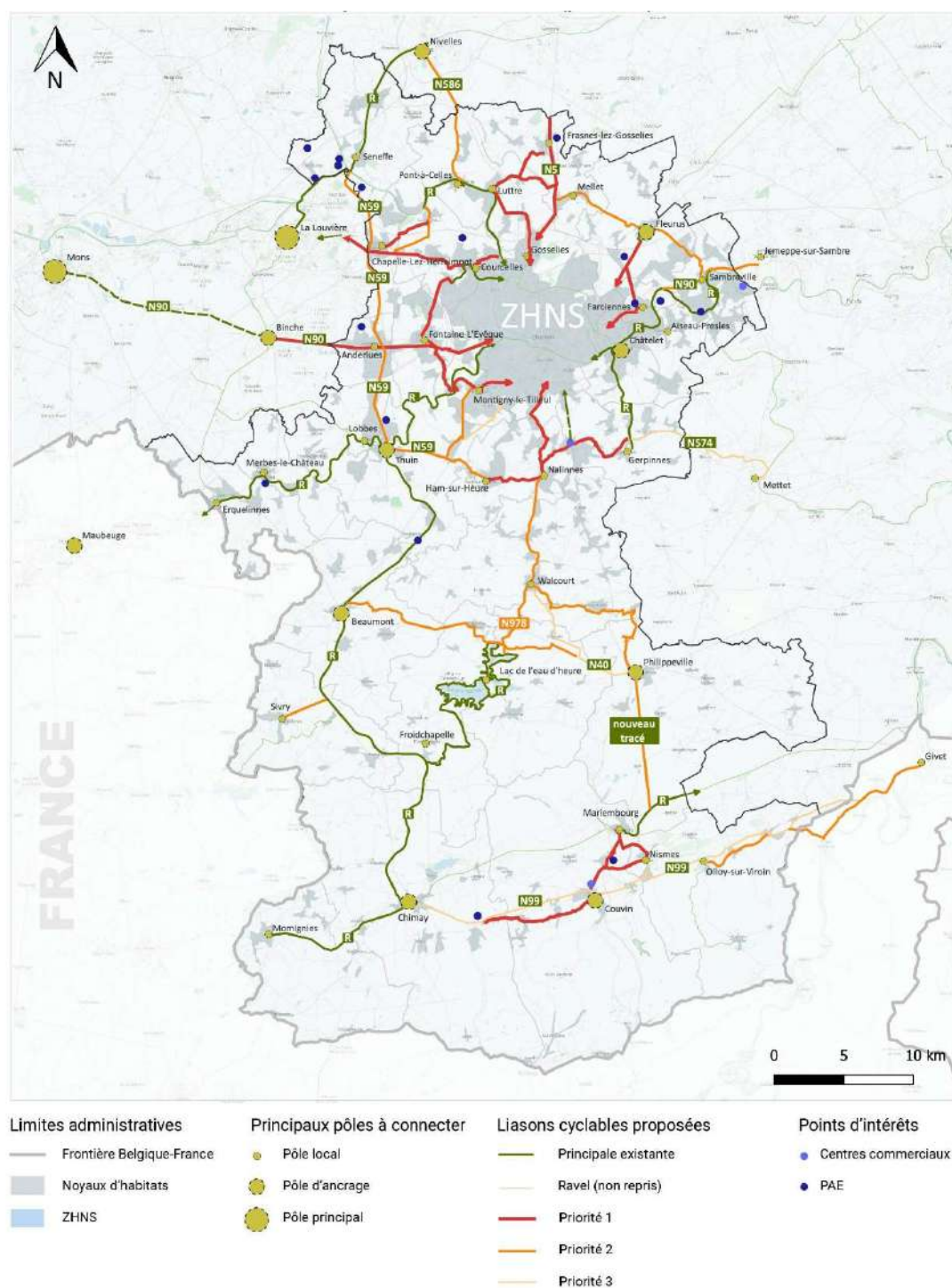


Figure 56 : Liaisons proposées pour la mise en place du réseau structurant (avec ordre de priorité).

Priorité de mise en œuvre des liaisons cyclables à l'échelle de la ZHNS

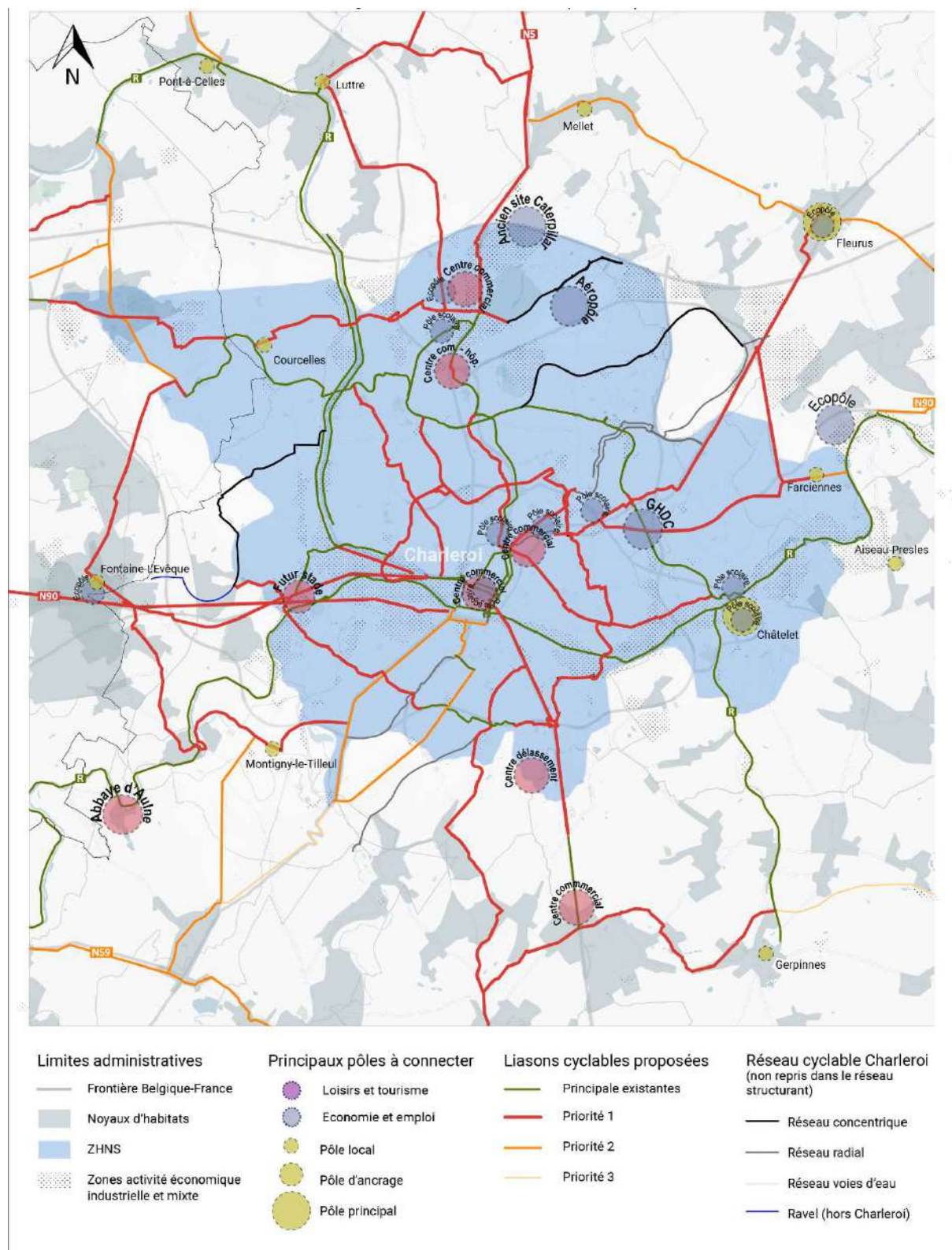


Figure 57 : Liaisons proposées pour la mise en place du réseau structurant au sein de la ZHNS (avec ordre de priorité).

Action C.2.2 : Communiquer sur la mise en œuvre du réseau cyclable et informer les citoyens sur les avantages de la pratique du vélo

| | |
|--|---|
| Description de l'action | Mettre en œuvre des actions de communication spécifiques pour promouvoir le développement du réseau cyclable et encourager les citoyens à faire du vélo. |
| Acteur(s) responsable(s) | SPW MI – SMI |
| Principaux partenaires potentiels | Charleroi Métropole, Communes et acteurs locaux |
| Facilité de mise en œuvre | ✓✓✓ |
| Temporalité et objectifs de mise en œuvre | Action continue et en cohérence avec la mise en œuvre du réseau structurant Indicateur : Nombre de campagne de communication réalisée. Cible : Au minimum 1 campagne de communication par an, et réalisation d'une cartographie (avec mise à jour au minimum 1 fois par an). |
| Sources de financement | Budget classique de fonctionnement soit au niveau régional, soit au niveau communal. |

Description concrète de l'action

La mise en œuvre du réseau cyclable structurant (cf. action C.2.1.) devra s'accompagner de mesures de communication visant à encourager l'utilisation de ce réseau et la pratique cyclable de manière générale. Pour ce faire, une cartographie visuelle et intuitive sera primordiale. Cette cartographie doit permettre de mettre en évidence la rapidité de certains déplacements à vélo et les avantages que le vélo peut avoir, particulièrement en ville.

De plus, une ou plusieurs campagnes de communication pourront être menées en vue de mettre en avant les bienfaits et les avantages de la pratique du vélo, notamment pour la santé.

Bonnes pratiques

La ville de Saint-Brieuc s'est inspirée de la ville de Pontevedra en Espagne pour créer un « métrominuto », outil cartographique visant à promouvoir la marche et le vélo en indiquant le temps nécessaire avec ces modes de déplacement pour se rendre à différents pôles de déplacements du territoire.

La Région Ile-de-France a quant à elle fait le choix de cartographier son réseau de RER vélo de la même manière que son réseau de transport public. Cela permet d'identifier les grandes lignes existantes et les aménagements pour rejoindre différents pôles du territoire.



La Région de Bruxelles Capitale a déployé en septembre 2022 une grande campagne de communication visant à encourager l'usage du vélo. Cette dernière vante les mérites de la « plus grande salle de fitness de Bruxelles », qui n'est autre que la Région elle-même. L'objectif était de mettre en avant les bienfaits de la pratique du vélo.



4.4.3 Ambition C.3 : Faire des transports collectifs et partagés une alternative attractive et crédible aux déplacements entre centralités

Le PMCM nourrit de fortes ambitions au niveau des transports collectifs et partagés. Comme indiqué précédemment (cf. Ambition C.3 : Faire des transports collectifs et partagés une alternative attractive et crédible aux déplacements), le PMCM ambitionne notamment :

- D'augmenter la fréquentation des transports publics depuis et dans le territoire Charleroi Métropole ;
- D'assurer une meilleure adéquation de l'offre en transport public avec les centralités et besoins du territoire ;
- D'accompagner et poursuivre la structuration de l'offre en transport public (cf. redéploiement du réseau TEC, plans de transport de la SNCB...) ; D'assurer un haut niveau de service ainsi qu'une meilleure complémentarité des offres SNCB et TEC (voir également l'Ambition D.1: Pouvoir passer aisément d'un mode de transport à l'autre) ;
- De développer les services de transports partagés au sein des centralités ;
- De développer la pratique du covoiturage et d'augmenter le taux de remplissage des véhicules.

Afin de répondre aux ambitions ainsi définies, le PMCM prévoit la définition et la mise en œuvre d'un réseau structurant de transports publics. La définition d'un réseau structurant à l'échelle de la métropole répond à plusieurs objectifs définis par la SRM, d'une part l'ambition de valoriser le réseau ferroviaire et d'autre part celle de développer des transports en commun cadencés, directs et fiables. Le réseau structurant ainsi défini consacre le réseau ferroviaire comme la colonne vertébrale du réseau, notamment dans son rôle de desserte suburbaine et locale, et définit les liaisons bus prioritaires en les déclinant selon différents niveaux de service, de manière à créer un maillage fort qui réponde aux enjeux du territoire de la métropole.

Ce réseau structurant est complété par les réseaux plus locaux ainsi que les réseaux scolaires, qui terminent le maillage, mais qui ne font pas l'objet du présent plan. De plus, les orientations et objectifs définis dans le cadre de ce plan devront par la suite être affinés par des études spécifiques (étude de faisabilité opérationnelle, capacitaire et financière).

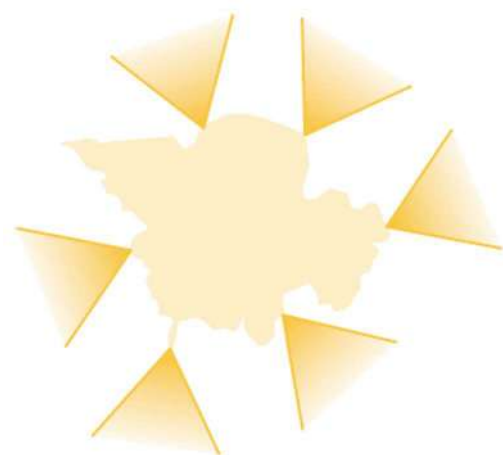
Le réseau structurant métropolitain peut être approché via 3 entrées, qui sont complémentaires, et qui sont illustrées par les schémas ci-dessous.



La zone à haut niveau de service (ZHNS)

- Le métro léger et les Busway ainsi que les gares et liaisons ferroviaire suburbaines constituent la colonne vertébrale du réseau de transport en commun au sein de la ZHNS ;

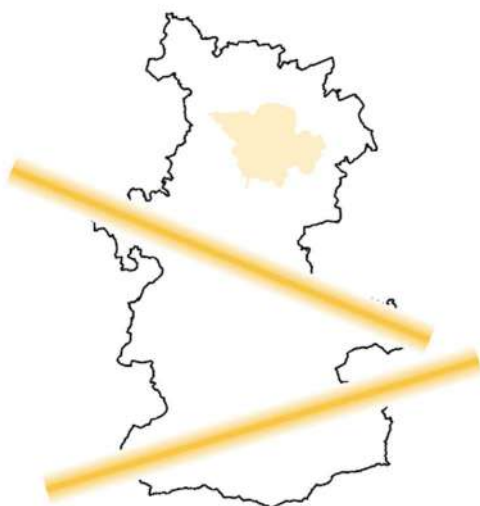
Un réseau structurant urbain de rabattement (vers les gares, le métro et les Busway) et de desserte complémentaire est mis en œuvre.



Des corridors en lien avec le cœur de Charleroi (ZHNS)

- L'armature du réseau ferroviaire est consolidée grâce à une augmentation de la fréquence, de l'amplitude et de la compétitivité de l'offre ferroviaire ;
- Le réseau Express soutient le réseau ferroviaire à l'échelle intercommunale, notamment dans les corridors non desservis par le train.

Le réseau principal intercommunal dessert également certains corridors de mobilité, en complémentarité de l'offre ferroviaire.



Les liaisons transversales

- Certaines lignes Express permettent des liaisons transversales, notamment vers l'extérieur du territoire métropolitain ;

Les liaisons transversales sont renforcées grâce à un réseau principal structurant complémentaires aux réseaux ferroviaire et Express.

De manière transversales à ces trois entrées, le réseau structurant défini s'attache particulièrement à assurer la desserte des pôles touristiques et de loisirs situés sur le territoire métropolitain, comme les Lacs de l'Eau d'Heure, les autres portes du Parc National de l'Entre-Sambre-et-Meuse ou encore l'Abbaye d'Aulne.

Le transport à la demande, le réseau local de rabattement (lignes secondaires, lignes scolaires...), le développement du covoiturage et d'un réseau dense de véhicules partagés permettent de compléter le réseau structurant de transport public ainsi défini.

À souligner le fait que si l'une des ambitions du PMCM consiste à renforcer l'offre en transport public sur le territoire de Charleroi Métropole, celui-ci dispose d'ores et déjà d'une offre non négligeable. Toutefois, comparativement à d'autres régions, le degré d'utilisation des réseaux de transport public est globalement moindre qu'ailleurs. **Une première étape importante** consistera donc à **valoriser le réseau existant et à améliorer l'expérience des usagers en vue d'une plus grande utilisation de l'offre existante**.

Par ailleurs, et peut-être de manière contre-intuitive à cette sous-utilisation globale, le réseau actuel notamment le métro léger de Charleroi présente des signes de sous-capacité structurelle, principalement en heure de pointe. Si la campagne de rénovation complète des rames de métro (« retro fit ») permet d'étendre / prolonger la durée d'exploitation d'une petite dizaine d'années, il convient d'ores et déjà d'anticiper la commande de nouveau matériel roulant qui devra remplacer ces rames à partir de 2035. Compte-tenu du niveau d'ambitions sur le réseau de transport public structurant (multiplication de l'offre kilométrique par deux), du potentiel établi et des possibilités techniques (quais et stations de métro déjà adaptés), il conviendra de prévoir **un matériel roulant plus long et capacitaire pour le métro léger ainsi que pour les lignes structurantes principales**. Il s'agit dès lors d'un **défi important en termes d'investissements publics** : matériel roulant (nouveaux véhicules), équipements

(dépôts agrandis ou création de nouveaux dépôts) ou encore en ressources humaines (besoin de chauffeurs et plus largement de ressources pour le suivi et la mise en œuvre du renforcement de l'offre).

Ces limites matérielles/infrastructurelles conditionnent dès lors l'agenda de mise en œuvre des renforcements projetés de l'offre en transport public, la temporalité de mise en œuvre est dès lors un élément important des actions relatives.

L'ensemble de ces ambitions se traduisent concrètement par les actions suivantes :

| | |
|----------------|---|
| Action C.3.1 | Améliorer l'expérience usagers dans les transports publics sur l'entièreté du parcours client |
| Action C.3.2 | Améliorer l'attractivité du train en offrant un service optimisé |
| Action C.3.2.1 | Réorganiser la relation S62 (Charleroi – La Louvière) pour une lisibilité et un temps de parcours améliorés |
| Action C.3.2.2 | Valoriser la relation S63 et assoir son rôle de relation transfrontalière |
| Action C.3.2.3 | Evaluer les possibilités de réduction des temps de parcours en vue d'accroître l'attractivité de la relation S64 (Charleroi – Couvin) |
| Action C.3.2.4 | Étudier la pertinence et la faisabilité du déplacement des gares d'Aiseau et Charleroi-Ouest, et de l'implémentation d'une gare à Ransart |
| Action C.3.2.5 | Renforcer les fréquences et amplitudes pour une offre élargie en semaine et davantage encore les week-ends |
| Action C.3.2.6 | Poursuivre la modernisation des infrastructures ferroviaires |
| Action C.3.2.7 | Garantir la correspondance entre les différentes relations ferroviaires, en particulier pour les lignes à moindre fréquence |
| Action C.3.3 | Rendre le réseau Express structurant et compétitif pour relier rapidement les pôles majeurs du territoire (en complément du réseau ferré) |
| Action C.3.4 | Construire un réseau intercommunal structurant en appui des réseaux ferroviaires et Express |
| Action C.3.5 | Proposer et développer des niveaux de services attractifs pour le métro et le Busway au sein de la ZHNS |
| Action C.3.6 | Accompagner la structuration de l'offre en transports publics au sein de la ZHNS par le déploiement d'un réseau urbain principal |
| Action C.3.7 | Développer/consolider une offre de transport à la demande pour compléter l'offre « régulière » des transports publics |
| Action C.3.8 | Mettre en place le réseau de covoiturage projeté par la Région wallonne et le compléter ponctuellement |
| Action C.3.9 | Mettre en place un réseau (dense) de véhicules partagés sur l'ensemble de Charleroi Métropole |
| Action C.3.10 | Veiller à la prise en compte de tous les profils d'utilisateurs |

Action C.3.1 : Améliorer l'expérience usagers dans les transports publics sur l'entièreté du parcours client

| | |
|--|--|
| Description de l'action | Encourager l'utilisation des transports publics grâce à une attention particulière à chaque étape du parcours client. |
| Acteur(s) responsable(s) | SPW MI – AOT |
| Principaux partenaires potentiels | SNCB (et Infrabel) et OTW |
| Facilité de mise en œuvre | ✓✓✓ |
| Temporalité et objectifs de mise en œuvre | <p>Court Terme (2024-2027)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Promouvoir le réseau de transport public existant <i>Indicateur</i> : Nombre de campagne de communication. <i>Cible</i> : Au minimum 1 par an. • Cartographier le réseau de transport public <i>Indicateur</i> : Cartographies réalisées. <i>Cible</i> : Au minimum cartographie du réseau structurant à l'échelle de la métropole et de la ZHNS. • Organiser des consultations in situ (ex. marches exploratoires) <i>Indicateur</i> : Nombre de marches exploratoires organisées. <i>Cible</i> : Au minimum 1 par an. • Déployer des agents de sécurité dans certaines stations de métro <i>Indicateur</i> : Nombre d'agents de sécurité dans les stations. <i>Cible</i> : / <p>Moyen Terme (2028-2031)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Développement d'un Maas <i>Indicateur</i> : Réalisation de la tâche. <i>Cible</i> : Tâche effectuée. <p>Action continue</p> <ul style="list-style-type: none"> • Amélioration du confort des arrêts <i>Indicateur</i> : Nombre d'arrêts réaménagés (et rendus accessibles). <i>Cible</i> : / |
| Sources de financement | <p>Région wallonne : principalement via l'AOT et l'OTW.</p> <p>Etat fédéral : principalement via la SNCB.</p> |

Description concrète de l'action

En matière de transports publics, il est primordial de considérer l'intégralité du parcours client lorsque l'on s'intéresse à son niveau de satisfaction. Comme repris et analysé dans le baromètre des usagers du TEC, le parcours client, si l'on exclut l'offre, qui fait l'objet des actions précédentes, se compose :

- D'une phase préalable durant laquelle le client s'informe, et fait l'acquisition d'un titre de transport ;
- D'une phase d'attente à l'arrêt ;
- D'une phase de déplacement en tant que tel ;
- D'une dernière phase post-déplacement, correspondant au service client.

La figure ci-dessous témoigne de la nécessité d'améliorer certains aspects du parcours afin d'augmenter la satisfaction des utilisateurs du réseau de transport public.

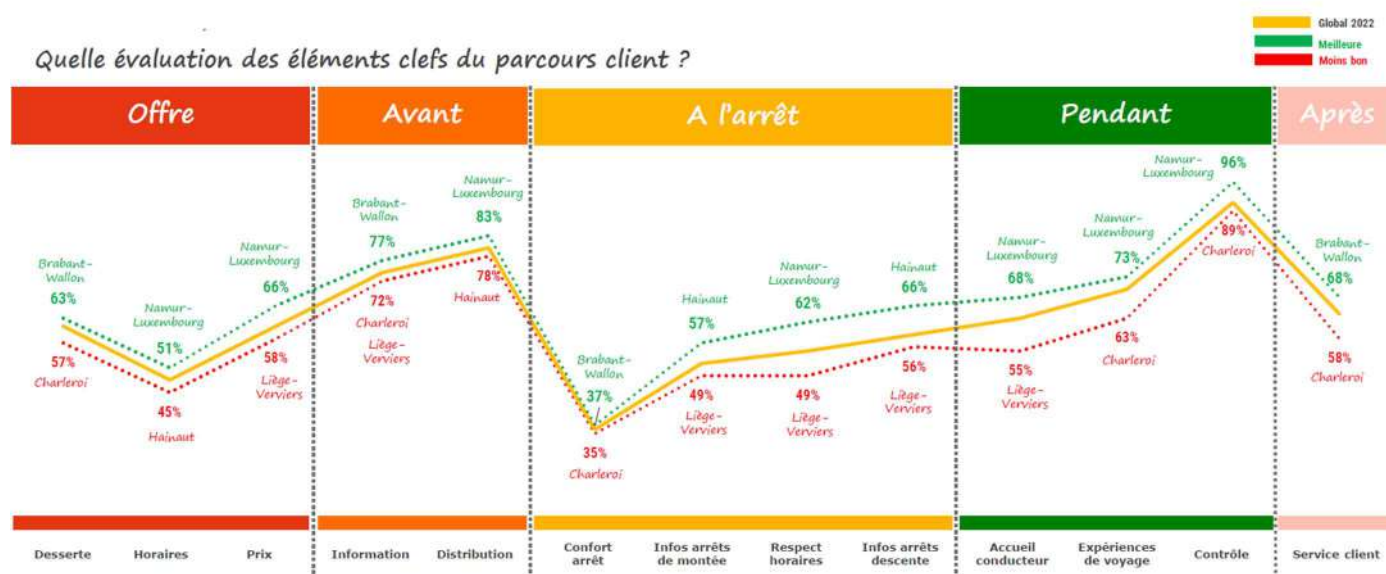


Figure 58 : Evaluation des éléments clefs du parcours client.

Source : Baromètre du TEC 2022.

En ce qui concerne la SNCB, en 2022 69% des voyageurs se sont déclarés satisfaits du service. Ce taux est en baisse par rapport à 2021, principalement du fait de la ponctualité, qui est passée en 2022 sous la barre des 90% pour la première fois depuis 2018, hors trains annulés. Si la ponctualité est un des leviers principaux pour améliorer la satisfaction des passagers, d'autres leviers peuvent également être mobilisés, et c'est notamment sur cela que travaille l'« Innovation Lab » de la SNCB. En effet, au sein de ce service, la SNCB cherche à développer des outils permettant d'améliorer l'expérience de usagers. Certains de ces outils en développement sont mentionnés dans le plan d'actions ci-dessous, en vue d'améliorer le parcours client.

De manière générale, l'ensemble des actions développées ci-après en matière de transports publics ont pour vocation l'amélioration de l'expérience utilisateur. De fait, un réseau structurant efficace permet en grande partie de répondre aux attentes des usagers. Cela ne signifie en revanche pas qu'aucune autre action ne doit être menée.

Parcours client : « avant »

1) Développer un plan unique de l'offre structurante

La définition du réseau structurant permettant d'améliorer la lisibilité du réseau de transport public à l'échelle de la métropole, il s'agira de s'assurer que tous les usagers puissent comprendre au mieux ce réseau.

Cela passera sans doute par un travail de communication graphique important, qui visera l'impression d'une image mentale de ce réseau pour la plupart des habitants de la métropole. Cela sera particulièrement important à l'échelle de la ZHNS. A ce titre, différents plans, et notamment des plans (semi-) schématiques pourront être mis à disposition et visibles à plusieurs endroits sur le territoire. L'affichage des plans aux Mobipôles apparaît par

ailleurs comme indispensable. Il sera également important d'intégrer d'autres modes de déplacement structurants (comme les corridors vélo) sur les plans. De plus, des plans communaux (voir ci-contre) pourraient être réalisés, afin d'illustrer les liaisons entre les communes et le centre de Charleroi par exemple.

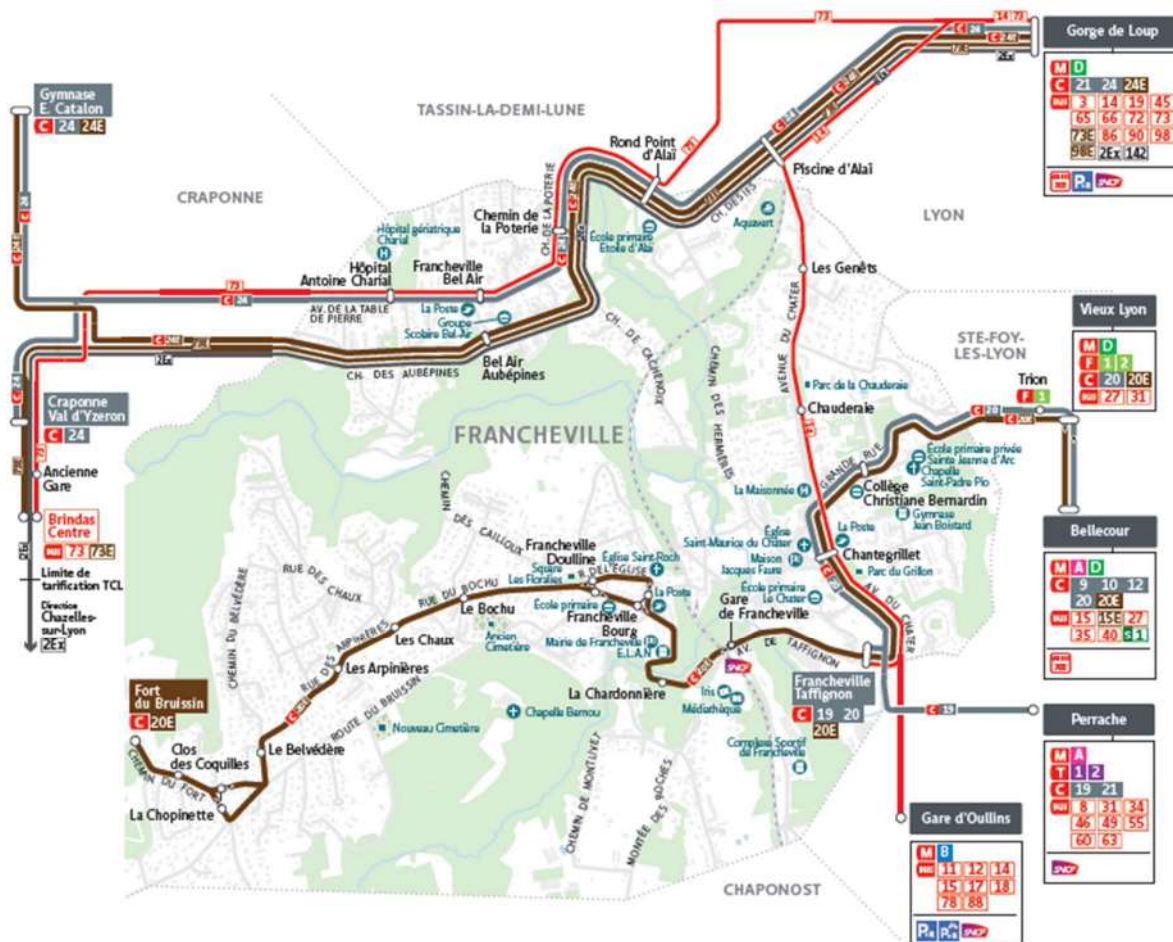


Figure 59 : Plan communal de Francheville (Métropole de Lyon).

Source : TCL.

2) Envisager des solutions billettiques innovantes (MaaS, post paiement)

Des solutions billettiques devront par ailleurs être développées, également en vue d'une utilisation plus aisée de différents réseaux de transports publics, et plus globalement de différents modes de déplacements. Ces solutions pourraient par ailleurs intégrer, voire remplacer le CityPass développé sur la région carolo.

3) Développer et améliorer les informations disponibles sur les applications mobiles

Actuellement, tant la SNCB que le TEC dispose d'une application mobile permettant de consulter les itinéraires et d'acheter un titre de transport. La SNCB travaille actuellement à enrichir son application mobile, et informe déjà, via la fonction « Move Safe » le taux d'occupation d'un train en particulier. Ce taux est calculé sur base de statistique, mais aussi la météo, le jour et des indications des accompagnateurs. La SNCB travaille également à l'intégration d'informations sur la composition du train telles que l'emplacement des accès pour les PMR ou les vélos, ou encore la voiture avec une zone Silence (actuellement en cours de déploiement sur la ligne Eupen – Ostende). Son application permet également aux voyageurs d'avoir des informations sur les éventuelles perturbations sur le réseau et de les informer en amont de leur voyage. Les informations transmises sont ainsi déjà relativement développées.

L'application TEC apporte également toute une série d'informations et permet notamment de connaître la progression du bus concerné par son trajet, et les éventuelles perturbations. Elle est toutefois moins complète que l'application du TEC et pourrait être quelque peu enrichie. A l'avenir, l'application du TEC pourrait

notamment intégrer un ChatBot permettant de répondre aux questions (celui développé par la SNCB traité déjà 1/3 de l'ensemble des demandes reçues par an via WhatsApp).

Si par ailleurs les deux applications intègrent la possibilité d'utiliser les deux réseaux de transport (train + bus), il s'avérerait opportun à l'avenir de pouvoir disposer de l'ensemble des informations mises à disposition de chacune des applications dans une logique de Maas.

Parcours client : « à l'arrêt »

4) Améliorer la ponctualité

Le baromètre du TEC 2022 révèle que le premier élément davantage cité en point négatif que positif est la ponctualité. En effet, 31% des répondants, toutes directions confondues, mentionnent le manque de ponctualité comme un enjeu. L'amélioration de la ponctualité passera par la résolution des points noirs sur le réseau, et en particulier sur le réseau structurant. D'autres actions mentionnées dans le présent plan contribueront à la résolution des points noirs, et notamment les actions en matière de stationnement (qui peut être un levier) et la reconfiguration du réseau routier (certaines voies peuvent être dédiées à la circulation des bus).

Les enjeux de ponctualité concernant également le réseau ferroviaire, des actions pourront être menées afin de poursuivre les efforts, et notamment la modernisation de l'infrastructure (cf. action C.3.2.6).

5) Améliorer le confort et la sécurité des arrêts

Le baromètre de satisfaction de l'expérience client identifie la qualité des arrêts de bus (confort et propreté) comme un point à améliorer, particulièrement dans la direction de Charleroi. Or, de nombreuses enquêtes (dont une enquête de Keolis en France) révèlent que la qualité des arrêts de bus est un critère déterminant pour l'expérience client dans les transports en commun. Il s'agira donc de veiller à leur propreté (poubelles...), leur qualité mais aussi leur sécurité (éclairage, séparation de la route...).

32%

des voyageurs utilisent les points d'arrêts comme source d'information pour planifier ou suivre leur itinéraire

1/3

des français sont gênés en position debout

65%

des voyageurs citent le confort à l'arrêt en top 3 des priorités pour leur faire préférer les transports en commun

Source : Keoscopie Flash – février 2023.

Parmi les éléments clés à améliorer aux arrêts, le baromètre TEC souligne : la fréquence de passage de la ligne/le temps d'attente, la fiabilité de l'information en temps réel, l'information générale sur le réseau (plans, schémas) et le confort de l'attente (banc, abris, éclairage, état général).

Des projets pilotes pourraient également être menés dans le but d'équiper certains Mobipôles de fonctions spécifiques tels que des consignes pour retrait de colis.

Afin de favoriser et d'encourager l'intermodalité, une signalétique spécifique (à l'étude pour les Mobipôles) pourra être implantée, à l'image de ce qui a été réalisé à Dijon ou encore à Bruxelles avec les cartes piétonnes affichées au dos des arrêts de bus.



Figure 60 : Encourager l'intermodalité via la signalétique aux arrêts.

Source : Keolis Innovation.

Les gares peuvent quant à elles aussi faire l'objet d'amélioration, dans le cadre de réaménagements progressifs. La qualité des espaces d'attente, la lumière, les assises, les abris, apparaissent comme des éléments primordiaux pour améliorer l'expérience des usagers dans les gares et ainsi favoriser l'usage du train. Dans les gares (identifiées comme Mobipôles ; cf. action D.1.1.), des informations multimodales peuvent également être

développées. Actuellement des nouveaux écrans d'information interactifs sont en test aux gares de Bruxelles-Midi et Liège-Guillemin. Ils proposent des trajets multimodaux sur une carte dynamique, qui peuvent ensuite être envoyés sur un smartphone. Ce projet est en test avant d'être éventuellement déployé plus largement. S'il ne l'est pas, d'autres solutions pourraient également être envisagées afin de favoriser les trajets multimodaux et d'intégrer tous les modes de déplacement (réseau TEC mais aussi vélos partagés, stations Cambio...).

Parcours client : « à l'arrêt » et « pendant »

6) Sécuriser les déplacements, notamment en soirée

D'après le dernier baromètre de l'expérience client du TEC (2022), le sentiment de sécurité aux arrêts fait partie des points à renforcer, et c'est à Charleroi que le sentiment de sécurité dans le véhicule est le plus bas (66% pour une moyenne globale de 70%). Afin d'améliorer le vécu des voyageurs, il est important de mettre des actions en œuvre. Tout d'abord, afin d'affiner le retour d'expérience des usagers, il pourrait être intéressant d'organiser des marches/trajets exploratoires comme cela se fait sur le réseau lillois (France). Cela permettra de mieux comprendre les obstacles que peuvent rencontrer certains voyageurs, et particulièrement les femmes. Sur certaines lignes de bus, l'arrêt à la demande pourrait être mis en place. Pour exemple, la ville de Strasbourg permet sur certaines lignes aux femmes seules et accompagnées de jeunes enfants de demander de descendre entre 2 arrêts. Dans certaines situations, il peut également être pertinent de développer la présence d'agents de sécurité sur le réseau (au niveau des Mobipôles par exemple ou à bord de certaines lignes de bus/métro) notamment en soirée, après un événement etc... Enfin, un système de signalement numérique pourrait être mis en place, en cas d'agressions, d'incidents, ou de harcèlement sexiste et sexuel.



Figure 61 : Communication à propos de l'arrêt à la demande pour les femmes à Strasbourg.

Source : Compagnie des transports strasbourgeois.

Action C.3.2 : Améliorer l'attractivité du train en offrant un service optimisé

Cette action se décline en un ensemble de sous-actions qui consistent à réorganiser quelque peu le réseau, à adapter certaines relations, à renforcer les fréquences et amplitudes de passage des trains, à améliorer les correspondances et enfin à moderniser l'infrastructure.

Action C 3.2.1 : Réorganiser la relation S62 (Charleroi – La Louvière) pour une lisibilité et un temps de parcours améliorés

| | |
|--|---|
| Description de l'action | Cette action consiste à revoir la façon d'exploiter la relation S62 (passant par les lignes 112, 117 et 124), et d'en améliorer la lisibilité et le temps de parcours jusqu'à Charleroi-Central. |
| Acteur(s) responsable(s) | SNCB |
| Principaux partenaires potentiels | SPW MI – AOT, Infrabel et Communes concernées (Charleroi, Pont-à-Celles, Courcelles, La Louvière) |
| Facilité de mise en œuvre | ✓✓✓ |
| Temporalité*et objectifs de mise en œuvre | <p>Court Terme (2023-2026)</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Étudier la possibilité de réorganisation de la liaison S62 pour l'appliquer lors du plan de Transport 2027-2030</i> <p>Indicateur : Réalisation de la tâche. Cible : Tâche effectuée.</p> <p>Long Terme (2031-2034)</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Appliquer la réorganisation de la relation S62</i> <p>Indicateur : Réalisation de la tâche. Cible : Tâche effectuée.</p> |
| Sources de financement | Etat fédéral : principalement via la SNCB et Infrabel. |

* Le timing est ici calé sur les plans de transports de la SNCB (2023-2026 ; 2027-2030 ; 2031-2034).

Description concrète de l'action

La relation S62 présente un itinéraire différent entre la semaine et le week-end ce qui ne contribue pas à la bonne lisibilité du réseau. En semaine, la relation S62 relie Charleroi-Central à Luttre en passant par La Louvière-Sud (et puis rebrousse chemin), alors que le week-end la relation effectue une boucle Charleroi-Central – La Louvière-Sud – Charleroi-Central. Outre la question de la lisibilité, l'inconvénient réside également dans le fait que les voyageurs montant aux gares de Godartville, Gouy-lez-Piéton ou encore Pont-à-Celles doivent, durant la semaine, soit faire une correspondance à Luttre, soit passer par La Louvière-Centre pour accéder à Charleroi-Central. Leur temps de parcours est de ce fait allongé, or Charleroi constitue une destination privilégiée pour les habitants de ces villages davantage que La Louvière.

L'action consiste à réorganiser la relation S62 afin de :

- De garantir des **temps de parcours attractifs** (sans correspondance), en particulier pour effectuer des connexions depuis les gares secondaires desservies par la relation S62 et Charleroi-Central spécifiquement, et idéalement avec La Louvière-Centre. Les besoins de connexions entre Piétons/Forchies et les gares de Godartville/Gouy-lez-Piéton/Pont-à-Celles/Luttre/Courcelles-Motte/Roux sont moins prépondérants ;
- De conserver un itinéraire identique la semaine et le week-end et **d'améliorer lisibilité et de temps de parcours jusque Charleroi-Central**.

L'important est également de garantir une bonne complémentarité entre les différentes offres de transports publics. Les solutions devront de ce fait être analysées en parallèle du développement de l'offre en bus dans la zone. A noter que dans le cas présent l'offre bus envisagée dans la zone est complémentaire à celle du train. Aucune liaison structurante en bus (ou métro-léger) n'a été envisagée depuis Charleroi-Central vers ces différents lieux. Dans le cas où la SNCB change son plan de Transport, l'offre régionale devra alors s'adapter.

Une solution avancée consiste à **uniformiser** l'itinéraire S62 en forme de **boucle complète** (Charleroi – La Louvière – Luttre – Charleroi ; avec un train circulant dans chacun des sens) en passant par La Louvière-Centre et Luttre. Les gains sont multiples : amélioration de la **lisibilité** et du **temps de parcours** jusque Charleroi-Central. Il s'agira par la suite, d'ajuster la fréquence et l'amplitude de la relation S62 (cf. action C.3.2.5.)



Figure 62 : Proposition de réorganisation de la relation S62 (parmi d'autres).

D'autres solutions existent telle que, par exemple, la possibilité de **créer des nouvelles liaisons** (notamment une liaison IC Mons – Nivelles) qui passeraient par les lignes 112, 117 et 124 et ainsi desservir les gares de l'actuel S62, pourrait être étudiée. Toutefois, ce genre de solution doit être évaluée à une échelle plus large que la zone d'étude du PMCM.

Action C 3.2.2 : Valoriser la relation S63 et asseoir son rôle de relation transfrontalière

| | |
|--|--|
| Description de l'action | L'action consiste à la fois à valoriser la relation S63, ainsi qu'à asseoir son rôle de relation transfrontalière en renforçant les connexions avec Maubeuge (et le reste du réseau ferré français plus globalement). |
| Acteur(s) responsable(s) | SNCB |
| Principaux partenaires potentiels | Charleroi Métropole, Communes desservies par la relation S63, SPW – CGT, SPW MI – AOT et Infrabel |
| Facilité de mise en œuvre | ✓✓✓ |
| Temporalité*et objectifs de mise en œuvre | <p>Court terme (2023-2026)</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Etudier la possibilité d'augmenter la fréquence des relations vers la France</i> <i>Indicateur</i> : Réalisation de la tâche. <i>Cible</i> : Tâche effectuée. <p>Moyen Terme (2027-2030)</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Étendre plus fréquemment le S63 vers la France</i> <i>Indicateur</i> : Nombre de trains desservant Maubeuge. <i>Cible</i> : Toutes les relations S63. <p>Long Terme (2031-2034)</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Réétudier la pertinence d'une nouvelle relation IC63 Charleroi – Thuin – Réseau français</i> <i>Indicateur</i> : Réalisation de la tâche. <i>Cible</i> : Tâche effectuée. <p>Action continue (2023-2026)</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Valoriser (communication) le S63 au niveau local</i> <i>Indicateur</i> : nombre de campagnes réalisées. <i>Cible</i> : au minimum 2/an. |
| Sources de financement | Etat fédéral : principalement par la SNCB et Infrabel. Possibilité de financements européens ou interrégionaux dans le cadre des programmations (i.e. Interreg) ou d'appels à projet spécifiques. |

* Le timing est ici calé sur les plans de transports de la SNCB (2023-2026 ; 2027-2030 ; 2031-2034).

Description concrète de l'action

L'action consiste à :

- D'une part, valoriser la relation S63 qui présente un potentiel d'accroissement de sa fréquentation en particulier pour les relations avec Charleroi (spécifiquement depuis Thuin, ville avec laquelle de nombreux échanges sont effectués). ;
- D'autre part, asseoir le rôle de relation transfrontalière en renforçant les connexions avec Maubeuge et le réseau ferroviaire français (si le potentiel est identifié).

En parallèle, il s'agira d'augmenter progressivement la fréquence et l'amplitude de la relation en vue d'accroître son attrait, et donc aussi sa fréquentation.

Valoriser la relation S63

Dans cette valorisation - qui incombe à la fois à la SNCB, mais aussi aux Communes desservies, à la Région - l'accent est mis sur la promotion de cette relation en particulier pour :

- Les déplacements avec Charleroi, en particulier depuis/vers Thuin qui présentent un potentiel non négligeable à cet égard. Dans cette optique, il s'agira de porter une attention en vue de garantir les correspondances train-train en gare de Charleroi-Central (cf. action C.3.2.6.), mais aussi de valoriser et faciliter la combinaison vélo - train (cf. action D.1.2) ;
- Les connexions avec l'abbaye d'Aulne via la gare de Landelies, dans une nettement moindre mesure. A ce titre, la mise à disposition de vélo partagés pourrait être développée à la gare ;
- Les connexions avec Maubeuge (et le réseau ferré français) ;
- Les déplacements entre les différentes communes desservies par cette relation dans une moindre mesure.

A souligner le fait que la valorisation des relations ferroviaires vaut globalement pour l'ensemble du territoire de Charleroi Métropole (cf. actions D.2.1. à D.2.3.).

Asseoir le rôle de relation transfrontalière

Il s'agira également d'asseoir le rôle de relation transfrontalière - notamment avec Maubeuge mais plus globalement avec le reste du réseau français - à l'instar de ce que la vision Rail recommande. Dans cette perspective, le nombre de relations S63 vers la France devrait être renforcé et l'ensemble des trains desservant aujourd'hui la ligne devrait poursuivre son trajet vers la France (actuellement seulement 9 trains/sens vont jusque Maubeuge).

En fonction des potentiels identifiés et de l'évolution de la fréquentation de la relation jusqu'à Maubeuge, il serait intéressant de réétudier à moyen-long terme la pertinence d'une nouvelle relation IC63 Charleroi - Thuin - France pour une éventuelle mise en œuvre à plus long terme (> 2032). En effet, récemment un IC avait été mis en place pour joindre Charleroi et Maubeuge mais finalement cette nouvelle relation a été supprimée, faute de succès.

Le renforcement des relations avec le réseau français doit être étudié dans un contexte plus large que celui des connexions entre Charleroi et Maubeuge, que ce soit côté belge ou côté français.

Le cas échéant, cette nouvelle relation ne sera possible qu'une fois la mise en double voie de la ligne 130A effective (prévue par Infrabel pour 2029). Cette relation viendrait donc compléter l'offre de la relation S63.

Action C 3.2.3 : Evaluer les possibilités de réduction des temps de parcours en vue d'accroître l'attractivité de la relation S64 (Charleroi – Couvin)

| | |
|--|---|
| Description de l'action | L'action consiste à évaluer les possibilités de réduction des temps de parcours sur la ligne 132 en vue d'accroître son attractivité. Il s'agit par ailleurs de valoriser cette relation par le biais de communication et en renforçant l'accessibilité multimodale des gares desservies (en particulier des modes actifs). |
| Acteur(s) responsable(s) | SNCB |
| Principaux partenaires potentiels | SPW MI – AOT, Infrabel, Communes desservies |
| Facilité de mise en œuvre | ✓✓✓ |
| Temporalité* et objectifs de mise en œuvre | <p>Court Terme (2023-2026)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Étudier les différentes solutions en vue d'accroître la vitesse commerciale (autres systèmes d'exploitation compris) <p>Indicateur : Réalisation de la tâche. Cible : Tâche effectuée.</p> <p>Long Terme (2031-2034)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Appliquer la solution retenue <p>Indicateur : Réalisation de la tâche. Cible : Tâche effectuée.</p> <p>Action continue</p> <ul style="list-style-type: none"> • Valoriser (communication) le S64 au niveau local <p>Indicateur : Réalisation de la tâche. Cible : Tâche effectuée.</p> |
| Sources de financement | <p>Typologie de financement dépendra de la solution retenue. L'étude amont est réalisée sur fonds propres des opérateurs. Le financement d'éventuelles infrastructures passe par l'Etat fédéral via la SNCB et Infrabel. Eventuel soutien régional via le SPW MI – SMI.</p> <p>Analyse de la possibilité de faire appel à des fonds européens pour de tels projets.</p> |

* Le timing est ici calé sur les plans de transports de la SNCB (2023-2026 ; 2027-2030 ; 2031-2034).

Description concrète de l'action

Dans le but d'accroître encore quelque peu l'attrait du train sur la ligne 132 et de garantir au mieux l'exploitation de cette relation qui est actuellement faiblement utilisée, diverses options sont ici proposées :

- Evaluer la possibilité d'une **exploitation différenciée** de la relation **S64** ;
- **Optimiser la vitesse de la ligne** via une amélioration de l'infrastructure et du matériel roulant.

D'autres solutions doivent être exploitées, telle que la mise en place d'un transport à la demande ou l'exploitation via des trains navettes réduits.

En parallèle et dans cette même optique, le PMCM recommande (à l'instar de la relation S63) de continuer à valoriser cette relation par le biais des acteurs régionaux et locaux (communes desservies), ainsi qu'à contribuer à une meilleure complémentarité entre les différents modes de transport, et en particulier entre le vélo et le train via le renforcement de l'accessibilité cyclable des gares, le développement de l'offre en stationnement vélo en gare et la facilité de transport des vélos dans les trains (cf. actions C.1.1. et D.1.2).

Exploitation via une double relation

Différentes options peuvent être envisagées. A l'instar de ce qui existe actuellement, l'une des options proposées consiste à optimiser l'exploitation via une double relation qui permettrait :

- Une desserte plus importante des gares à plus haut potentiel (Mariembourg, Philippeville et Walcourt) qui seraient desservies par les deux relations ;
- Un maintien de la desserte de l'ensemble des autres gares de la ligne mais à des fréquences moindres, puisqu'elles ne seraient desservies que par l'une des deux relations ;
- Une vitesse commerciale accrue, en particulier depuis les gares à plus haut potentiel, du fait que l'ensemble des gares ne seraient pas desservies par chacune des relations.

Ces deux relations desserviraient donc les 3 gares à plus haut potentiel de la ligne. En revanche, chacune des relations ne desserviraient qu'une partie des autres gares présentes sur la ligne. Le schéma ci-dessous illustre le mode d'exploitation proposé.

Les deux sous-relations proposées sont :

S64 « Express » : Ligne faisant arrêt aux **3 gares à haut potentiel** (Mariembourg, Philippeville, Walcourt), et s'arrêtant aux **3 autres gares les plus fréquentées** (Couvain, Berzée, Ham-sur-Heure). **S64 L** : Ligne faisant arrêt aux **3 gares à haut potentiel** (Mariembourg, Philippeville, Walcourt), et s'arrêtant aux **5 gares moins fréquentées** (Yves-Gomezée, Pry, Cour-sur-Heure, Beignée, Jamioulx).

L'action C.3.2.5 reprend les fréquences et amplitudes souhaitées pour chacune des relations desservant Charleroi Métropole. Concernant la relation S64, chacune des sous-relations seraient desservies dans un premier temps en semaine par 1 train/2 heures/sens, ce qui représente 1 train/h/sens aux 3 principales gares. Après évaluation de l'évolution de la demande sur la ligne, la fréquence pourrait ensuite être augmentée (à plus long terme) pour atteindre 2 trains/h/sens aux 3 principales gares et donc, à priori, 1 train/heure/sens aux autres gares de la ligne. Une fréquence similaire doit être envisagée le samedi et le dimanche. En période de vacances scolaires, une offre supplémentaire doit être envisagée le week-end, à l'instar du renforcement de l'offre sur la ligne desservant la mer du nord. Ceci doit toutefois être analysé en parallèle de l'éventuelle offre qui serait développée en bus entre Charleroi-Central et les Lacs de l'Eau d'Heure (cf. action C.3.3). A noter que cette solution pourrait impliquer la mise à double voie de la ligne 132, telle que par ailleurs proposée dans la SRM. De plus, on retrouve le transport de fret qui charge la

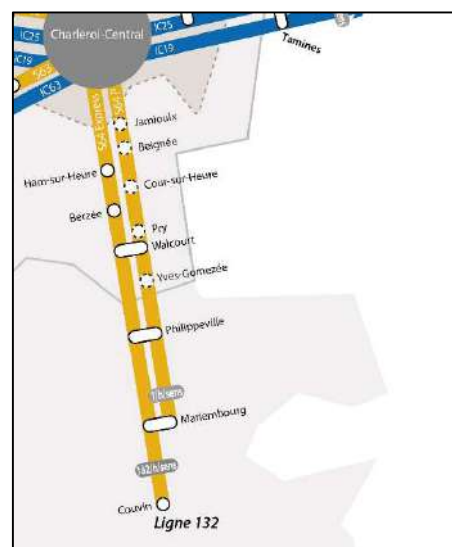


Figure 63 : Schématisation du mode d'exploitation proposé pour la relation S64 (ligne 132).

ligne 132 (si le flux de marchandise est actuellement très réduit, il pourrait potentiellement augmenter dans les années à venir, notamment suite à l'exploitation de carrières à Florennes). Cet élément fait l'objet de l'action C.3.2.8.

Optimisation de la vitesse de la ligne

Une optimisation de la vitesse de la ligne permettrait d'améliorer le temps de parcours des usagers et donc de rendre plus attractif l'offre de cette ligne. Cela passera par une amélioration du matériel roulant, mais aussi des infrastructures de cette ligne.

Autres modes d'exploitation

Transport à la demande : le transport à la demande permettrait de répondre aux besoins des voyageurs de manière plus ciblée. Les horaires et les itinéraires pourraient être adaptés en fonction des réservations ou des demandes des passagers, offrant ainsi une plus grande flexibilité. Toutefois, cette option coûte cher car il faut des infrastructures adaptées.

Trains navettes réduits : Plutôt que d'utiliser des trains de grande capacité, il serait possible d'exploiter des trains plus petits, adaptés à la demande. Ces trains navettes réduits pourraient circuler à des intervalles réguliers et permettre des trajets courts entre les différentes stations de la ligne, en évitant les arrêts intermédiaires non fréquentés. Les arrêts de Philippeville, Mariembourg et potentiellement Walcourt seraient de bons candidats pour être les gares de rabattements.

Action C 3.2.4 : Etudier la pertinence et la faisabilité du déplacement des gares d'Aiseau et Charleroi-Ouest, et de l'implantation d'une gare à Ransart

| | |
|---|---|
| Description de l'action | L'action consiste à réinterroger le réseau ferroviaire actuel. Cette démarche implique d'étudier de manière approfondie la pertinence et la faisabilité du déplacement des gares d'Aiseau et Charleroi-Ouest (et le cas échéant passer à l'acte). Il s'agit également d'évaluer la pertinence de créer une gare sur l'entité de Ransart. |
| Acteur(s) responsable(s) | SNCB |
| Principaux partenaires potentiels | Infrabel, SPW MI – AOT et Communes concernées (Charleroi, Aiseau-Presles, Farcennes), IGRETEC |
| Facilité de mise en œuvre | ✓✓✓ |
| Temporalité* et objectifs de mise en œuvre | <p>Court Terme (2023-2026)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Étudier la pertinence et la faisabilité du déplacement de la gare de Charleroi-Ouest <i>Indicateur</i> : Réalisation de la tâche. <i>Cible</i> : Tâche effectuée. <p>Moyen - Long Terme (2027-2034)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Étudier la pertinence et la faisabilité du déplacement de la gare d'Aiseau <i>Indicateur</i> : Réalisation de la tâche. <i>Cible</i> : Tâche effectuée. • Etudier la pertinence et faisabilité de créer une gare à Ransart <i>Indicateur</i> : Réalisation de la tâche. <i>Cible</i> : Tâche effectuée. <p>De façon continue</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poursuivre la réflexion et porter un regard critique sur l'évolution de la demande et l'adaptation du réseau pour y répondre <i>Indicateur</i> : / <i>Cible</i> : / |
| Sources de financement | <p>Les possibilités de financement sont multiples en fonction du projet qui pourrait être in fine retenu. Dans un premier temps, l'étude de faisabilité est à réaliser par la SNCB.</p> <p>Selon ce qui sera retenu : financement fédéral via la SNCB, éventuel financement européen dans le cadre de la programmation FEDER ou d'appels à projet, éventuel soutien de la Région via le SPW MI.</p> |

* Le timing est ici calé sur les plans de transports de la SNCB (2023-2026 ; 2027-2030 ; 2031-2034).

Description concrète de l'action

Il est primordial d'étudier attentivement les potentialités de déplacements et de créations de gares ferroviaires, en raison de leur intérêt manifeste, mais aussi des coûts importants que cela représente. Sur le territoire, deux gares présentent un intérêt potentiel à être déplacées (et non supprimées) : les gares de Charleroi-Ouest et d'Aiseau.

Une étude approfondie doit donc être menée afin d'évaluer plus précisément l'intérêt et la pertinence d'un tel déplacement au regard des coûts-bénéfices que cela représente.

Par ailleurs, si actuellement la création d'une gare n'est pas envisagée à hauteur de Ransart (deux lignes urbaines structurantes sont notamment proposées en rabattement sur le M4 à Gilly), il y aura lieu d'évaluer cette possibilité à moyen-long terme en fonction de l'évolution de cette zone, ainsi que d'autres solutions qui pourraient être mises en place en vue d'une meilleure connexion entre Ransart et le centre-ville de Charleroi.

Déplacement de la gare de Charleroi-Ouest

La gare de Charleroi-Ouest est située à proximité immédiate de la gare de Charleroi-Central. Elle n'enregistre en outre qu'un nombre limité de montées (93 montées un jour ouvrable, 2019). Un déplacement de cet arrêt à hauteur de l'arrêt de métro « La Planche » trouverait le double intérêt de permettre une moindre proximité avec la gare de Charleroi-Central et donc d'élargir en quelque sorte le rayon d'attraction du réseau SNCB et, d'autre part, de desservir directement la salle d'évènement « Le Dôme » qui a une capacité de 6300 sièges.

En moyenne, cette salle n'accueille toutefois que 1 à 3 événements de grande envergure chaque mois. L'arrêt de métro « La Planche » est en outre moins bien desservi (métro M3, ainsi que 3 lignes de bus) que celui de la gare de l'Ouest qui est aussi stratégiquement localisé au regard du développement prévu au niveau de Porte Ouest.

Pour ces différentes raisons il est nécessaire, à court terme, de prendre une décision quant à la pertinence et faisabilité de déplacer la gare de Charleroi Ouest à hauteur de l'arrêt de métro la « Planche », et de se baser pour ce faire sur l'étude déjà réalisée par la SNCB. Au besoin, celle-ci sera complétée afin de prendre en compte également les nouveaux enjeux et potentialité offertes par le développement de la Porte Ouest.

Déplacement de la gare d'Aiseau:

Le déplacement de cette gare au niveau de l'Écopôle de Farciennes doit être étudié pour les motifs suivants :

- L'Écopôle de Farciennes est encore amené à se développer. Une augmentation significative de l'emploi, à hauteur de plus de 3000 postes, est attendue d'ici 2035 ;
- La fréquentation actuelle de la gare d'Aiseau demeure modeste, avec une moyenne de 100 montées par jour ouvrable ;
- Le déplacement de la gare au plus proche de l'Écopôle n'engendrerait globalement qu'une distance de déplacement supplémentaire limitée pour les personnes habitant à proximité (voire rapprochée pour d'autres).

Pour ces différentes raisons, il est nécessaire d'entreprendre une étude plus approfondie afin d'évaluer en détail les coûts et les avantages potentiels associés au déplacement de la gare d'Aiseau à hauteur de l'Écopôle de Farciennes. Lors de l'analyse, il sera aussi important de prendre en considération la concentration de gares dans la zone le long de la ligne 130 (avec Le Campinaire, Farciennes et Aiseau se trouvant à moins de 4 km les unes des autres), ainsi que le fait que la gare de Farciennes pourrait aussi jouer le rôle de porte d'accès à l'Ecopôle.

De plus, les nouvelles recommandations concernant les fréquences et les horaires sur la ligne S61 (2 à 3 départs par heure dans chaque direction, sur 17h, du lundi au samedi) pourraient également exercer une influence sur la décision à prendre.

Compte tenu du fait que l'Ecopôle n'est actuellement que partiellement occupé et qu'il existe la possibilité de se rendre en transport public dans ce parc d'activité économique – notamment depuis la gare de Farciennes – le déplacement de cette gare ne doit être étudié qu'à moyen-long terme en fonction du profil des occupants actuels mais aussi futurs du site. Il s'agira notamment d'identifier via quels modes de déplacement l'Ecopôle doit être rendu plus accessible, et si le train constitue l'un des modes de transport qu'il faut renforcer.

Création d'une nouvelle gare à Ransart

À l'avenir, il faut également étudier la pertinence d'établir une nouvelle gare à hauteur de Ransart en fonction de l'évolution de la densité d'activités dans cette zone. Cette option devra aussi être évaluée en parallèle de la mise en place des liaisons de transports publics structurantes par la route (en rabattement sur le M4). L'idée étant de connecter de façon « structurante » Ransart au centre de Charleroi de manière directe (sans rabattement) si les besoins sont identifiés (ce qui n'est pas le cas actuellement). A noter que la SNCB avait étudiée préalablement la pertinence d'une ouverture d'une gare à cet endroit dans le contexte d'une meilleure connexion à l'aéroport de Charleroi et que cette option n'avait pas été retenue (préférence de développer la liaison avec Fleurus).

Par ailleurs, puisque les besoins de déplacement évoluent en permanence sous l'effet de différents facteurs, il est important de continuer la réflexion et porter un regard critique sur l'évolution de la demande et l'adaptation du réseau pour y répondre.

Action C 3.2.5 : Renforcer les fréquences et amplitudes pour une offre élargie en semaine et davantage encore les week-ends

| | |
|---|--|
| Description de l'action | Cette action consiste à renforcer les fréquences et les amplitudes des relations ferroviaires desservant Charleroi Métropole, étalonnées sur plusieurs documents stratégiques (PUM de Liège, SRM – Vision FAST 2030, Vision Rail 2040) et ajustées en fonction des spécificités de chaque territoire et du rôle joué par chaque liaison ferroviaire. |
| Acteur(s) responsable(s) | SNCB |
| Principaux partenaires potentiels | SPW MI – AOT et Infrabel |
| Facilité de mise en œuvre | ✓✓✓ |
| Temporalité* et objectifs de mise en œuvre | <p>Moyen Terme (2027-2030)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mettre en application les amplitudes cibles minimum proposées <i>Indicateur</i> : Amplitude adaptée. <i>Cible</i> : 100% des lignes. • Mettre en œuvre les fréquences proposées à moyen terme <i>Indicateur</i> : Nombre de relations pour lesquelles la fréquence a été adaptée. <i>Cible</i> : 100% des lignes. <p>Long Terme (2031-2034)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mettre en œuvre les fréquences proposées à long terme <i>Indicateur</i> : Nombre de relations pour lesquelles la fréquence a été adaptée. <i>Cible</i> : 100% des lignes. |
| Sources de financement | SNCB. |

* Le timing est ici calé sur les plans de transports de la SNCB (2023-2026 ; 2027-2030 ; 2031-2034).

Description concrète de l'action

L'action consiste à augmenter la fréquence et l'amplitude des relations ferroviaires en s'alignant sur les objectifs des différents documents stratégiques, adaptées en fonction des spécificités du territoire. Le présent plan propose ainsi des fréquences cibles et des amplitudes cibles minimum à atteindre et qui à court-moyen terme s'alignent avec les préceptes établis dans le contrat de service public de la SNCB de 2023 à 2032.

Fréquences

L'ambition est d'augmenter progressivement les fréquences de passage en semaine, mais aussi le week-end, afin de répondre aux besoins d'un public cible élargi et qui ne se limite plus uniquement aux déplacements domicile-travail, mais intègre également d'autres motifs de déplacements. Au vu des flux le samedi, il est recommandé d'avoir globalement les mêmes fréquences de passage le samedi que la semaine.

Le tableau suivant reprend les fréquences cibles proposées en semaine et le samedi. Le détail par relation est repris en Annexe 5 : Offre cible minimum – Fréquences et amplitudes des relations ferroviaires. Pour les relations S19 et S61 – qui présentent un potentiel de fréquentation plus importants – des fréquences plus élevées sont proposées (et plus rapidement) en cohérence avec la vision Rail 2040 pour l'offre suburbaine. Il s'agira également à long terme, en fonction du potentiel, de renforcer encore l'offre ferroviaire sur ces lignes en vue de tendre vers un fréquence de 4 trains/h/sens à l'horizon 2040. En revanche, pour les relations S62, S63 et S64 les ambitions sont moindres au vu du potentiel plus faible. Il n'en demeure pas moins que sur ces lignes également la fréquence de passage des trains doit également être progressivement augmentée.

| Type de liaison | Train/h cible – SRM – Vision FAST (2030) | Train/h cible – Vision Rail (2040) | Fréquence cible – PMCM |
|---|--|---|--|
| Liaisons structurantes (IC) <i>IC19-25, IC24, IC05-07 (IC22-31)</i> | 2025 : 1/h/sens 2030 : 2/h/sens | 2040 : 2/h/sens (renforcé sur les axes les plus fréquentés) | 2027 - 2030 : 1 à 2/h/sens 2031 - 2034 : 2/h/sens |
| Offre (sub)urbaine, à haut niveau de service, proximité des grandes villes et sur les axes fréquentés <i>S19, S61</i> | 2025 : 1/h/sens (a minima) 2030 : 2/h/sens (a minima) Améliorer Réseau express à Charleroi | 2040 : 4/h/sens (adapté selon le potentiel de la demande) | 2027 - 2030 : 1 à 2/h/sens 2031 - 2034 : 2 à 3/h/sens |
| Réseau local de base <i>S62, S63, S64</i> | 2025 : 1/h/sens 2030 : 2/h/sens | 2040 : 2/h/sens | 2027 - 2030 : 1/h/sens 2031 - 2034 : 1 à 2/h/sens |

Tableau 4 : Fréquences cibles proposées du lundi au samedi.

Pour le dimanche, il est aussi proposé une augmentation des fréquences, mais qui reste néanmoins moindre que les autres jours de la semaine. Les propositions sont davantage adaptées en fonction de la demande estimée (voir les schémas ci-dessous pour une visualisation par jour de semaine, samedi et dimanche).

Attention qu'une condition *sine qua non* pour atteindre les fréquences et amplitudes cibles est la nécessité d'améliorer les infrastructures ferroviaires pour accueillir ce flux de trains plus important, notamment sur les lignes 130a, 132 et 140 en entrée de Charleroi Central (cf. action C.3.2.6).

SEMAINE – fréquences actuelles et cibles

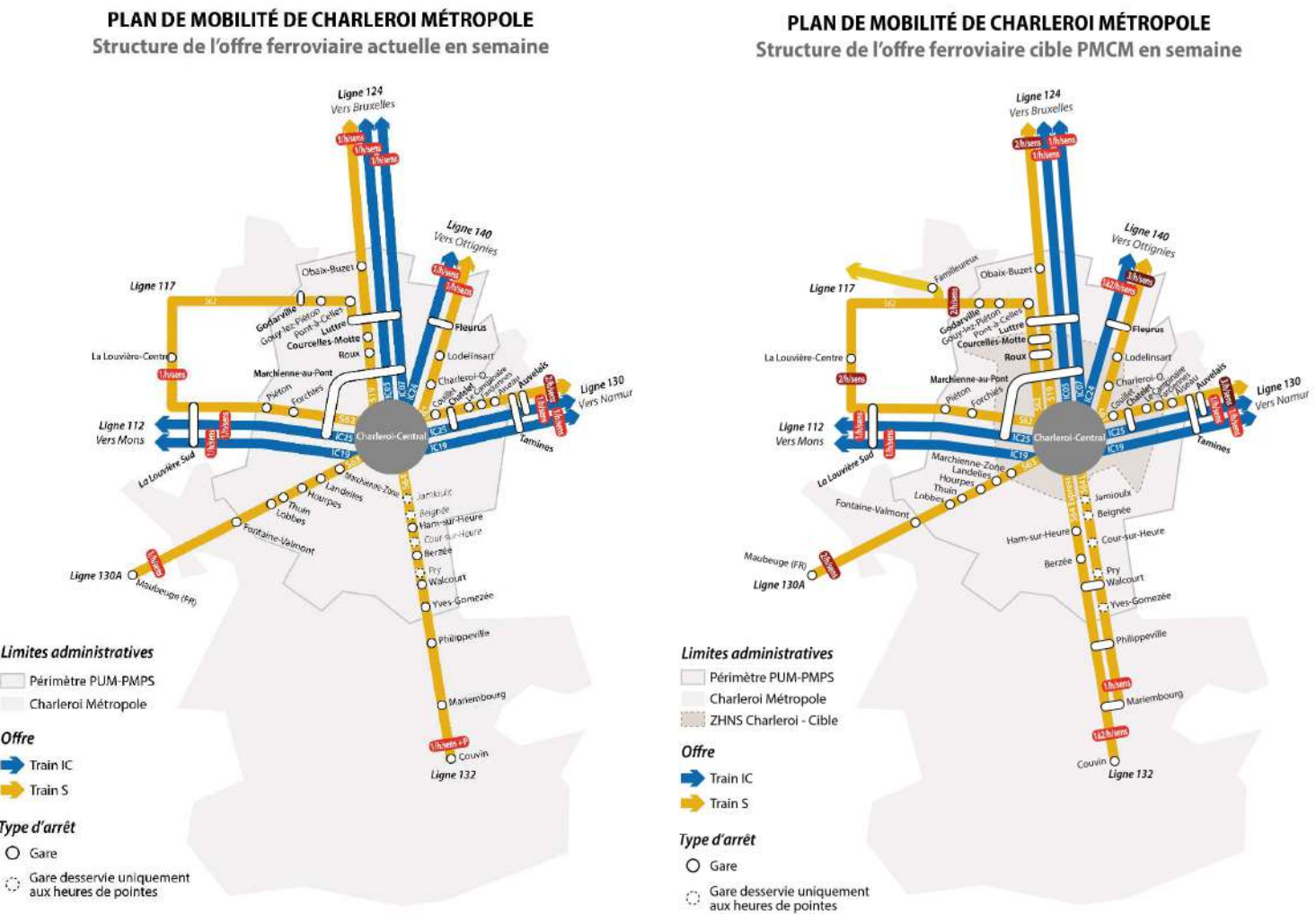


Figure 64 : Structure de l'offre ferroviaire actuelle (et cible) en semaine).

SAMEDI – fréquences actuelles et cibles

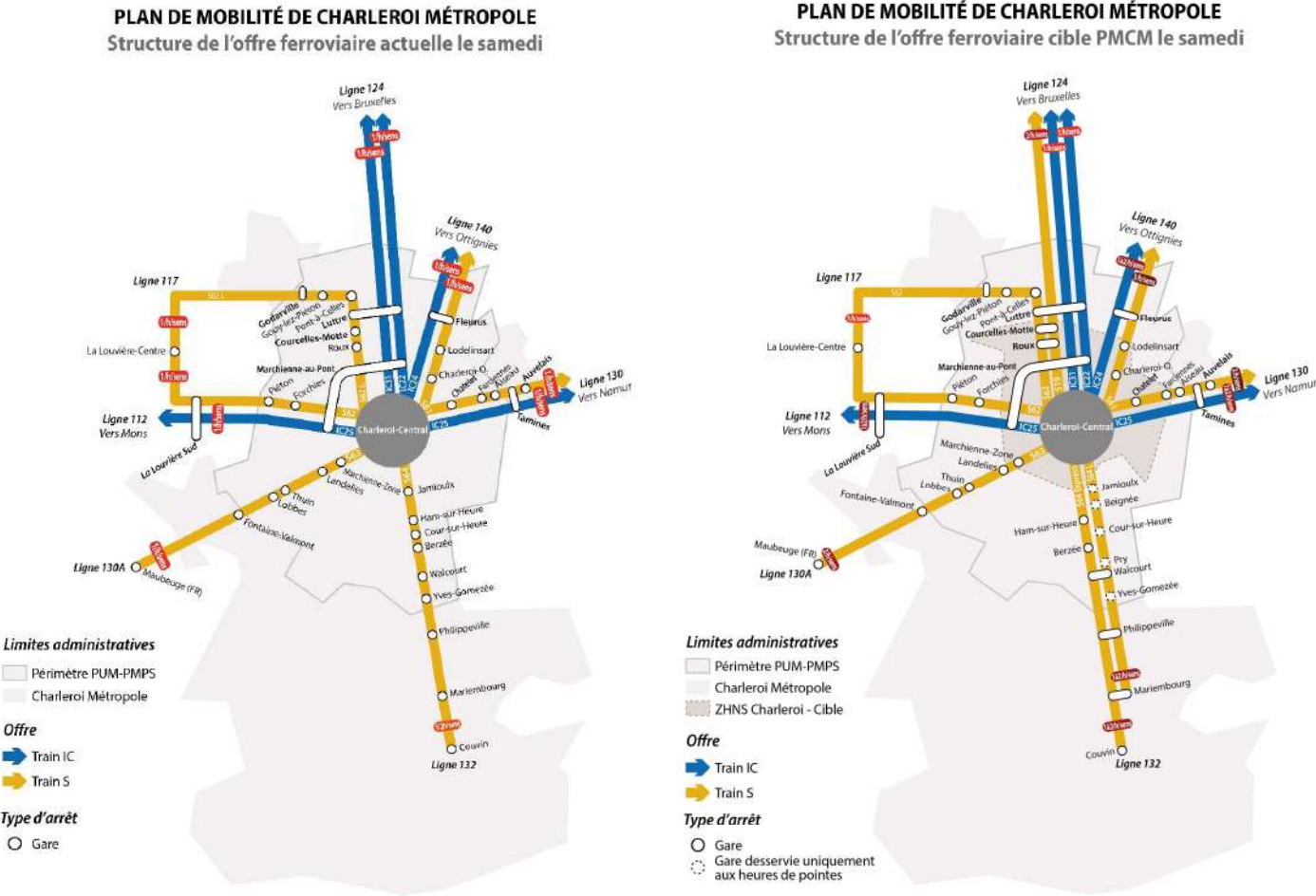


Figure 65 : Structure de l'offre ferroviaire actuelle (et cible) le samedi.

DIMANCHE – fréquences actuelles et cibles

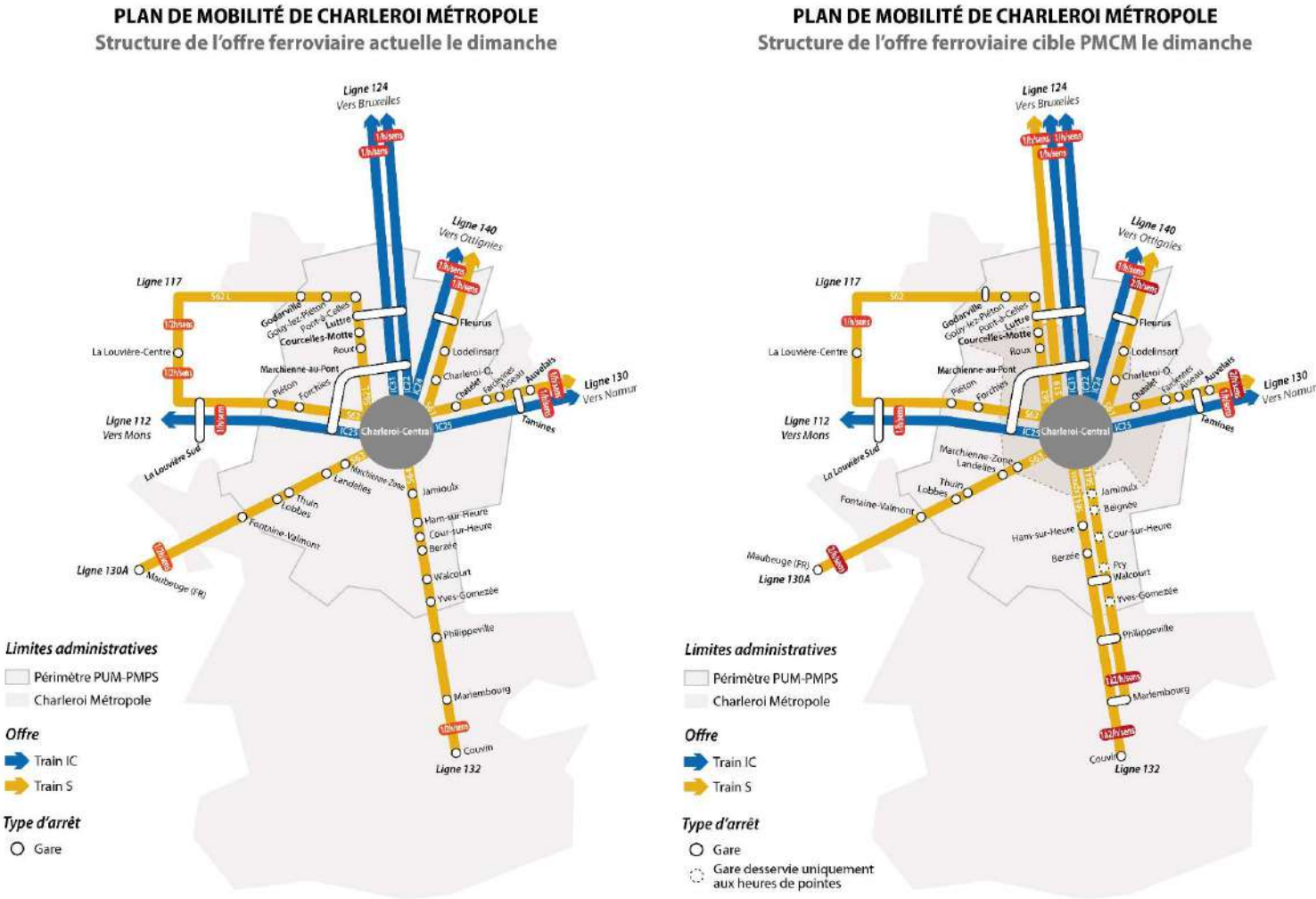


Figure 66 : Structure de l'offre ferroviaire actuelle (et cible) le dimanche.

Amplitudes

De la même manière, il apparaît opportun d'augmenter quelque peu les amplitudes de desserte des relations ferroviaires afin de couvrir davantage de besoins. Les amplitudes cibles proposées sont ici définies sur base des mouvements de population observées sur le territoire¹⁰ et sont globalement les suivantes : **semaine de 6-7h jusqu'à 21-23h, samedi de 7h à 22-24h** et dans une **moindre mesure le dimanche**. Il est par ailleurs proposé d'aligner l'heure des derniers trains le vendredi soir sur les horaires du samedi soir afin d'offrir une amplitude plus étendue, en particulier pour les relations avec Charleroi et sa périphérie.

L'Annexe 5 : Offre cible minimum – Fréquences et amplitudes des relations ferroviaires détaille les amplitudes proposées spécifiquement pour chacune des relations ferroviaires.

| Type de liaison | Amplitude cible – SRM – Vision FAST (2030) | Amplitude – Vision Rail (2040) | Amplitude cible minimum – PMCM 2035 |
|--|---|---|--|
| Liaisons structurantes (IC) IC19-25, IC24 (IC22-31), IC05-07 | 16h (6h-22h) lundi au samedi. Jusqu'à 23h pour les liaisons structurantes. | « Suffisamment tôt le matin et tard le soir » | Semaine : 16h à 17h (6h – 22h/23h) Samedi: 16h à 17h (7h – 23h/0h) Dimanche : 14h à 16h (7h – 21h/23h) |
| Offre (sub)urbaine, à haut niveau de service, proximité des grandes villes et sur les axes fréquentés S19, S61 | 16h (6h-22h) lundi au samedi Jusqu'à 23h pour les liaisons structurantes. | « Suffisamment tôt le matin et tard le soir » | Semaine : 16h à 17h (6h – 22h/23h) Samedi: 16h à 17h (7h – 23h/0h) Dimanche : 14h à 15h (7h – 21h/22h) |
| Réseau local de base S62, S63, S64 (avec 2 relations) | 2025 : 14h (6h-20h) lundi au samedi | « Suffisamment tôt le matin et tard le soir » | Semaine : 15h à 16h (6h – 21h/22h) Samedi: 14h à 15h (7h – 21h/22h) Dimanche : 14h (7h – 20h) |

Tableau 5 : Amplitudes cibles minimum proposées du lundi au samedi.

Temporalité de mise en œuvre

Comme présenté dans le tableau correspondant (cf. ci-avant), la fréquence sera progressivement augmentée pour atteindre les fréquences cibles proposées à l'horizon 2035. Celles-ci devront toutefois être revues préalablement à la mise en place des nouveaux plans de transport en fonction de l'évolution de la demande.

Quant à l'amplitude, il est proposé une extension des amplitudes dans le cadre de la mise en œuvre du prochain plan de transport, soit à moyen terme.

¹⁰ Données FMD (analyse des déplacements dans les communes traversées par les différentes lignes de train).

Action C.3 2.6 : Poursuivre la modernisation des infrastructures ferroviaires

| | |
|--|---|
| Description de l'action | <p>L'action consiste à poursuivre la modernisation des infrastructures ferroviaire dans le but d'accroître l'attrait du train en améliorant sa vitesse commerciale, en particulier :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Poursuivre la modernisation des infrastructures par l'amélioration de la signalisation et autres mesures similaires ; b) Etudier les besoins de développement et modernisation des infrastructures en vue de pouvoir augmenter les fréquences de trains envisagées, en priorité sur la ligne 140 en entrée de la gare de Charleroi (déjà proposé dans la SRM, mais pas prévu dans le PPI ni par Infrabel), mais aussi sur la ligne 130 ; c) Étudier la proposition de la mise en double voie de la ligne 132. |
| Acteur(s) responsable(s) | Infrabel |
| Principaux partenaires potentiels | SPW MI – AOT et la SNCB |
| Facilité de mise en œuvre | ✓✓✓ |
| Temporalité*et objectifs de mise en œuvre | <p>Court Terme (2023-2026)</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Etudier les besoins d'adapter les infrastructures, et s'assurer que ces dernières puissent accueillir les (possibles) augmentations de fréquences prévues (notamment pour la ligne 140)</i> <p>Indicateur : Nombre de lignes étudiées. Cible : Ensemble des lignes.</p> <p>Long Terme (2031-2034)</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Appliquer la solution retenue pour la ligne 140 (et ligne 132 si cette dernière doit aussi être adaptée en fonction des fréquences proposées)</i> <p>Indicateur : Réalisation de la tâche. Cible : Tâche effectuée.</p> <p>De façon continue</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Étudier les différentes possibilités de modernisations pour améliorer la vitesse commerciale et l'attractivité du train en général</i> <p>Indicateur : Nombre d'études réalisées. Cible : /</p> |
| Sources de financement | Infrabel. |

* Le timing est ici calé sur les plans de transports de la SNCB (2023-2026 ; 2027-2030 ; 2031-2034).

Description concrète de l'action

Cette action consiste en la modernisation des infrastructures, qui amène deux avantages :

- 1) Améliorer de la vitesse commerciale ;
- 2) Améliorer la capacité d'accueil du nombre de trains (fréquences) sur les lignes.

Sur ce dernier point, en plus de la mise en double voie des tronçons ligne 140 en entrée de la gare de Charleroi-Central (depuis la gare de Charleroi-ouest), la mise en double voie de la ligne 132 a elle aussi été proposée dans la SRM. En particulier, les voies au niveau du tunnel à Jamioux sont mariées ce qui réduit la capacité. De plus, on retrouve le transport de fret qui charge la ligne 132 (si le flux de marchandise est actuellement très réduit, il pourrait potentiellement augmenter dans les années à venir, notamment suite à l'exploitation de carrières à Florennes). Cette ligne dessert les Lacs de l'Eau d'Heure et le nouveau parc naturel. De ce fait, une amélioration de la capacité sur cette ligne 132 serait bénéfique tant pour le transport de personnes que de marchandises 132. Cela reste toutefois à être étudié vu la demande actuelle relativement limitée le long de cette ligne, ainsi qu'en parallèle des autres mesures qui sont proposées pour assurer une connexion entre Charleroi-Central et Les Lacs.

Une augmentation de la fréquence de passage de la relation S61 (en particulier à 3 trains/h) nécessiterait également d'adapter les infrastructures sur la ligne 130 (Charleroi-Namur).

La mise en double voie de la ligne 130A (Charleroi-Maubeuge) est, quant-à-elle, déjà prévue par Infrabel pour 2029.

Étant donné qu'Infrabel a déjà son plan jusque 2032, il faut prévoir dès maintenant des études générales pour adapter les infrastructures, et s'assurer que ces dernières puissent accueillir les (possibles) augmentations de fréquences notamment pour les lignes 140 et 130. Pour cette dernière, devra également être intégré l'évaluation de la pertinence du déplacement de la gare d'Aiseau.

Une fois les études réalisées, il faudra appliquer dès 2032 les solutions retenues concernant les lignes 130 et 140 pour assurer les augmentations de fréquences proposées. Il en va de même pour la ligne 132 si cette dernière doit aussi être adaptée en fonction des fréquences proposées ; ainsi que toutes autres lignes sujettes à de telles adaptations.

Il existe d'autres éléments pour améliorer la vitesse commerciale, mais qui n'ont pas été jugés appropriés pour la zone PMCM dans l'état actuel des choses :

- Modernisation des infrastructures par l'électrification de la ligne 132 à étudier pour améliorer la continuité du matériel roulant, s'il est décidé de poursuivre la liaison avec Couvin au-delà de Charleroi-Central ;
- Autres systèmes d'exploitation ;
- Les trains navettes réduits qui consistent en des trains plus petits, adaptés à la demande, intéressant pour des lignes telles que la 132. Son profil actuel de la demande montre que les gares de Walcourt, Philippeville et Mariembourg sont à privilégier en comparaison des autres arrêts, plus « intermédiaires » ;
- Le regroupement des horaires vers les heures de pointes est à privilégier s'il est constaté que ces voyageurs sont des navetteurs pour le professionnel ou le scolaire, notamment pour le long de la 130A et le flux transfrontalier ;
- Le transport à la demande mais coûte cher, demande des ajustements et des infrastructures adaptées.

Il est important de réaliser une étude de faisabilité approfondie pour évaluer quelles actions seraient les plus adaptées à la situation spécifique des lignes en zone PMPS. Des facteurs tels que la demande des passagers, les coûts opérationnels, l'infrastructure existante et d'autres considérations locales devraient être pris en compte pour déterminer la meilleure combinaison de solutions

Action C.3.2.7 : Garantir la correspondance entre les différentes relations ferroviaires, en particulier pour les lignes à moindre fréquence

| | |
|--|---|
| Description de l'action | En complément des précédentes actions, il faut veiller à garantir la correspondance entre les différentes relations ferroviaires en gare de Charleroi-Central véritable nœud de correspondance, en particulier avec les relations disposant de moindres fréquences (S62, S63 et S64). |
| Acteur(s) responsable(s) | SNCB |
| Principaux partenaires potentiels | Infrabel |
| Facilité de mise en œuvre | ✓✓✓ |
| Temporalité*et objectifs de mise en œuvre | <p>Moyen Terme (2027-2030)</p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Eventuellement ajuster les horaires des relations S (ou IC)</i> <p>Indicateur : / Cible : /</p> <p>De manière continue</p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Garantir la correspondance entre les relations ferroviaires (en particulier les relations S62, S63 et S64)</i> <p>Indicateur : Nombre de correspondance garantie chaque année pour chacune des lignes. Cible : 95%.</p> |
| Sources de financement | SNCB. |

* Le timing est ici calé sur les plans de transports de la SNCB (202 -2026 ; 202 -2030 ; 2031-2034).

Description concrète de l'action

Charleroi-Central est un nœud de correspondances qu'il faut faciliter¹¹, en particulier avec les relations disposant d'une moindre fréquence de passage (1 train/h/sens voire moins). Bien qu'il s'agisse d'une action de moindre importance en comparaison des autres mesures proposées, une attention toute particulière doit être apportée afin de garantir au mieux les différentes correspondances entre les relations IC d'une part, et S19, S61 (liaisons avec Ottignies), S62, S63 et S64 d'autre part. En adéquation avec les indicateurs clés de performances de la SNCB, la période de correspondance doit être comprise entre 4 et 20 minutes (idéalement entre 6 à 15 min pour que l'utilisateur puisse faire aisément sa correspondance¹², sans qu'il n'ait par ailleurs à attendre un temps démesuré).


Cela signifie concrètement :

- Pour les correspondances disposant de moins de 6 minutes (exemple IC19/25 Mons – S62 en fin de journée), analyser les possibilités et pertinences d'étendre quelque peu le temps de correspondance afin de pouvoir garantir au mieux le transfert entre les deux trains. Cela vaut en particulier pour des correspondances entre trains dont les arrivées/départs se font sur des quais n'étant pas situés à proximité l'un de l'autre ;
- Pour les correspondances disposant d'un temps jugé optimal (entre 6 et 15/20 minutes), garantir dans la mesure du possible le transfert des passagers entre les deux relations, en particulier pour les relations IC → S (en particulier si ces dernières disposent d'une fréquence de passage ≤ 1 train/heure/sens et même si la relation S part avec quelques minutes de retard). Il en est de même des correspondances qui disposent d'un temps de transfert inférieur (si ce temps n'a pas pu être allongé) ;
- Pour les correspondances disposant d'un temps de transfert supérieur (>20 minutes), évaluer la possibilité de réduire ce temps, en particulier pour les connexions avec les relations IC de la ligne 124 (Charleroi – Bruxelles).

¹¹ L'étude n'a pas mis en évidence le besoin de diamétralisation de certaines relations ferroviaires. Si cette diamétralisation trouverait en toute évidence un sens pour certains usagers, aucune tendance forte n'a été identifiée (en sus de la relation S61).

¹² Un timing de plus de 4 minutes doit en particulier être envisagé en gare de Charleroi-Central vu la distance qu'il peut y avoir à parcourir entre les différents quais.

Action C.3.3 : Rendre le réseau Express structurant et compétitif pour relier rapidement les pôles majeurs du territoire (en complément du réseau ferré)

| | |
|---|---|
| Description de l'action | Optimiser et étendre le service de lignes Express. |
| Acteur(s) responsable(s) | SPW MI – AOT |
| Principaux partenaires potentiels | OTW et Communes SNCB (rôle de complémentarité des bus express avec l'offre ferroviaire, pour desservir les pôles non connectés par le train, et aspects d'intermodalité aux gares). |
| Facilité de mise en œuvre |  |
| Temporalité et objectifs de mise en œuvre | <p>Court Terme (2024-2027)</p> <ul style="list-style-type: none"> Ajuster l'offre du réseau Express Indicateur : Nombre d'adaptation du réseau existant ou de création de lignes express (y inclus ligne saisonnières). Cible : 7 lignes du territoire. Proposer une offre de week-end avec un test TAD le dimanche, et/ou le matin et/ou en soirée Indicateur : / Cible : / <p>Moyen Terme (2028-2031)</p> <ul style="list-style-type: none"> Pérenniser le TAD ou le passer en ligne régulière si la demande le justifie Indicateur : / Cible : / |
| Sources de financement | AOT et OTW principalement, éventuel soutien des fonds FEDER et/ou Interreg dans le cadre d'une prochaine programmation. |

Description concrète de l'action

Cette action consiste principalement à adapter l'itinéraire, à augmenter les fréquences et amplitudes des lignes Express actuelles traversant le territoire :

- La ligne E109 Momignies – Chimay – Charleroi
- La ligne E110 Beaumont – Mons
- La ligne E83 Gembloux – Charleroi
- La ligne E85 Gembloux – Taminies
- La ligne E86 Namur – Couvin – (Nismes).

L'action repose également sur le lancement de l'exploitation de la lignes express prévue dans le Plan Régional de Transports Publics de zone Philippeville- Couvin : la ligne Couvin – Dinant (via Givet – FR). Au vu des potentiels, l'action consiste à élargir l'offre en tenant compte des spécificités de chacune des lignes, en ajoutant notamment une offre de week-end et une offre touristique pour relier les Lacs de l'Eau d'Heure (ligne express « estivale » Charleroi – Lacs).

Le dimanche, au vu des plus faibles potentiels, doit être testée la mise en place d'un service sous forme de transport à la demande pour certaines de ces lignes Express, mais également tôt le matin et/ou le soir, sur un horizon temporel court (2024 – 2027). A l'issue de cette période d'essai, il pourra être envisagé une pérennisation du système à la demande où au contraire un passage en fonctionnement régulier si la demande le justifie. L'introduction du caractère estival / saisonnier de certaines lignes, notamment pour relier les pôles touristiques est aussi de mise dans cette action.

Les niveaux de service sont détaillés en Annexe 6 : Niveaux de services pour les lignes Express.

Bien que l'objectif premier du réseau Express soit celui de compléter l'offre ferroviaire pour les liaisons entre les différents pôles du territoire, ces offres se rejoignent en certains lieux. Il s'agira d'assurer au mieux la correspondance entre ces offres. Cela concerne aussi bien la question des cheminements et de l'information des différentes offres (cf. action C.1.3) que celles des horaires – en particulier pour les lignes ayant pour vocation la desserte des Lacs de l'Eau de l'Heure depuis la gare de Charleroi-Central (cf. action D.1.3).

Modification et amélioration de la ligne E109 (ex-Momignies) – Chimay – Charleroi

Au vu de la demande potentielle sur la liaison Momignies / Chimay – qui montre un fonctionnement différent entre Momignies et Chimay qu'entre Chimay et les autres territoires concernés (la commune de Momignies fonctionne principalement avec la commune de Chimay mais pas avec les communes suivantes) – il est opportun de prévoir :

- La création d'une liaison structurante principale spécifique entre Momignies et Chimay (qui est détaillée dans l'action C.3.4) avec une desserte plus fine des villages de Momignies ;
- L'exploitation de la E109 entre Charleroi – Beaumont – Chimay.

Il s'agit donc d'offrir une offre régulière sur l'ensemble de la journée en semaine et pas uniquement aux heures de pointe. Aussi, au vu du potentiel le weekend, des services sont également proposés. Par ailleurs, lorsque le potentiel diminue, en soirée ou le matin par exemple, un fonctionnement de la ligne à la demande est à prévoir. Une phase de test est proposée en transport à la demande sur le court terme pour l'exploitation le dimanche. Les relevés de fréquentations sur la période de test permettront de pérenniser ou au contraire d'élargir l'exploitation le dimanche pour proposer un service régulier. Il est envisageable de proposer un service à la demande de 20h à 23h les vendredis et samedi, bien que la demande soit plus faible.

Optimisation de la ligne E110 Beaumont – Mons avec prolongement jusqu'aux lacs de l'Eau d'Heure en période estivale

En vue d'améliorer la desserte touristique vers les Lacs de l'Eau d'Heure, il est proposé que la ligne E110 soit prolongée en saison (vacances scolaires, éventuellement les week-end et les jours de beau-temps) jusqu'aux lacs, sans rupture de charge pour les usagers du bassin de Mons et de la N40 (Erquennes, Beaumont...).

Cette action propose par ailleurs d'améliorer les fréquences et amplitudes de passage du bus sur cette ligne, en proposant notamment des services le weekend, avec une desserte à la demande le dimanche (dans un premier temps), mais qui est à envisager en version régulière en période estivale.

Extension du service le dimanche des lignes E83 Gembloux – Charleroi et E86 Namur – Couvin – (Nismes)

Les niveaux de services pour ces deux lignes sont ceux déjà annoncés dans les PRTP ; il est toutefois proposé d'ajouter, comme pour les autres lignes express, une phase de test à la demande le dimanche, dont la pérennisation dépendra de l'utilisation de la ligne.

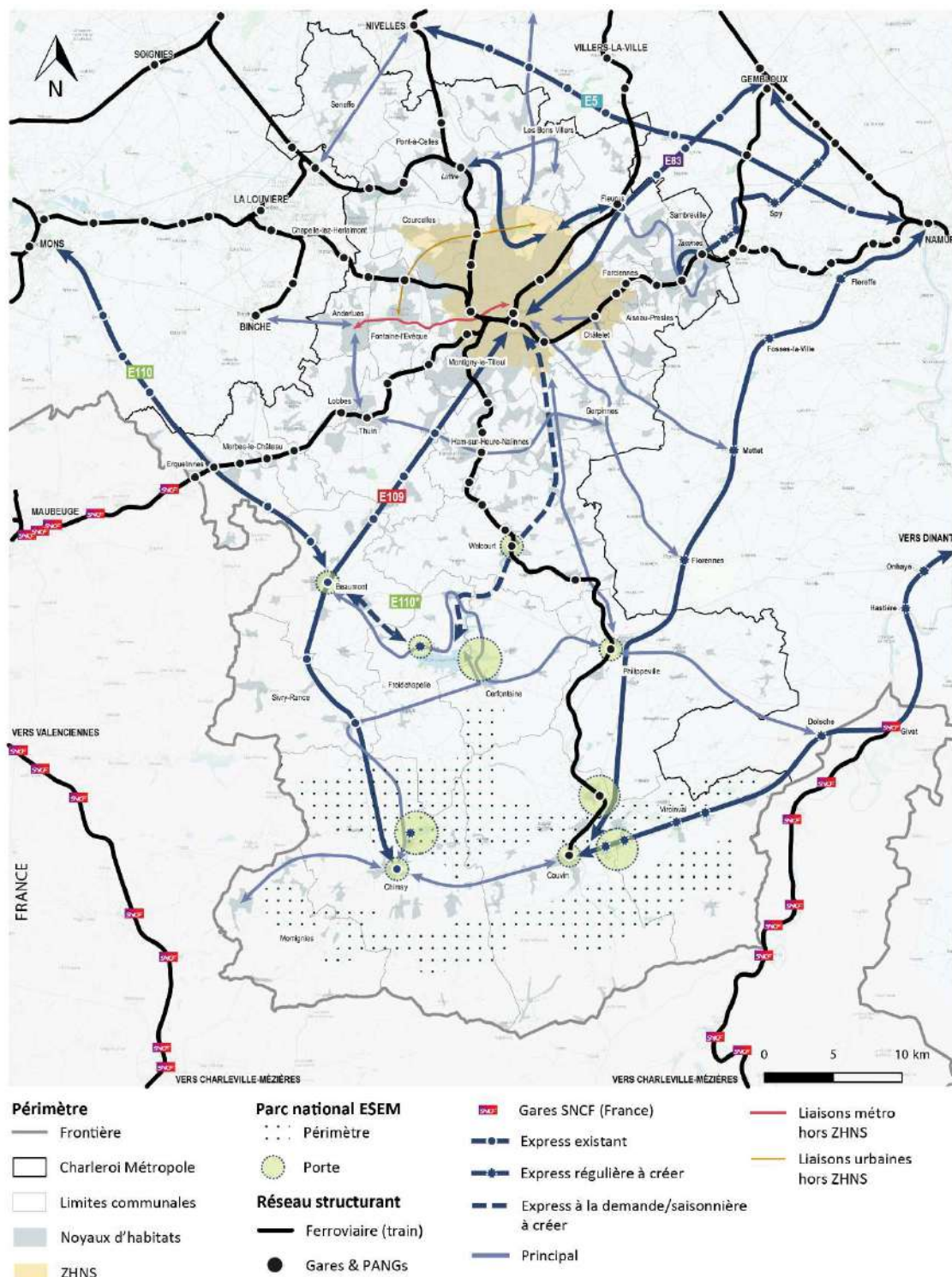


Figure 67 : Réseau structurant projeté à l'échelle de Charleroi Métropole.

Action C.3.4 : Construire un réseau intercommunal structurant en appui des réseaux ferroviaires et Express

| | |
|--|---|
| Description de l'action | Proposer une offre intercommunale structurante développée sur le territoire de la métropole, pour répondre aux besoins des citoyens la semaine comme le weekend, pour le travail et les loisirs, permettant l'accès aux sites touristiques. |
| Acteur(s) responsable(s) | SPW MI – AOT |
| Principaux partenaires potentiels | OTW, Communes, SNCB (aspects d'intermodalité aux gares) |
| Facilité de mise en œuvre | ✓✓✓ |
| Temporalité et objectifs de mise en œuvre | <p>Court Terme (2024-2027)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Créer les lignes prioritaires dans les zone PUM et PMPS Indicateur : Nombre de lignes créées. Cible : 5 lignes. • Test de l'exploitation sous forme de TAD là où le potentiel est plus faible (lignes prioritaires) Indicateur : / Cible : / <p>Moyen Terme (2028-2031)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Créer les lignes non prioritaires restantes et test de l'exploitation sous forme de TAD là où le potentiel est plus faible (lignes non prioritaires) Indicateur : Nombre de lignes créées. Cible : 5 lignes. • Pérenniser le TAD ou le passer en ligne régulière si la demande le justifie pour les lignes prioritaires Indicateur : / Cible : / <p>Long Terme (2032-2035)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pérenniser le TAD ou le passer en ligne régulière si la demande le justifie pour les lignes non-prioritaires Indicateur : / Cible : / |
| Sources de financement | AOT et OTW principalement, éventuel soutien des fonds FEDER et/ou Interreg dans le cadre d'une prochaine programmation. |

Description concrète de l'action

Cette action consiste à mettre en place un réseau intercommunal structurant, suivant une logique de rocade à l'échelle de la zone PUM et reliant les bourgs et lieux touristiques principaux de la zone PMPS.

Ce réseau repose sur 10 lignes (outre celles proposées dans le PRTP, comme la ligne Couvin - Philippeville) dont l'exploitation est à phaser dans le temps. Cinq lignes apparaissent comme étant prioritaires (à mettre en place à court-terme, soit idéalement entre 2024 et 2027) :

- Thuin – Ham sur Heure Nalinnes – Gerpinnes ;
- Anderlues – Thuin ;
- Mellet – Frasnes-lez-Gosselies – Luttre ;
- Momignies – Chimay (cf. E109 adaptée) ;
- Chimay – Couvin.

Et cinq lignes sont à prévoir sur le moyen terme (2028 – 2031) :

- Binche – Anderlues (Amélioration de la ligne 136)
- Seneffe – Nivelles (Amélioration de la ligne 72)
- Philippeville – Charleroi (BHNS) – (Amélioration/Adaptation de la ligne 451)
- Chimay – Rance – Froidchapelle – Cerfontaine – Lacs de l'Eau d'Heure (avec extension jusqu'à Charleroi l'été)
- Beaumont – Cerfontaine – Philippeville par les Lacs de l'Eau d'Heure

Au même titre que pour les lignes express, certaines exploitations sont proposées à la demande lorsque le potentiel est plus faible. Une phase de test sera donc également à effectuer pour la pérennisation à la demande ou le passage en régulier de ces différents services.

Les niveaux de service de chaque ligne sont détaillés en Annexe 7 : Niveaux de services pour les lignes intercommunales.

Dans le cadre de la mise en place de ces lignes intercommunales, une attention particulière devra être portée aux aspects d'intermodalité, notamment aux gares, puisque de multiples lignes desservent celles-ci. Cela concerne aussi bien la question des cheminements et de l'information des différentes offres (cf. action C.1.3) que celles des horaires (cf. action D.1.3).

Création de lignes structurantes intercommunales prioritaires dans la zone PUM (2023 – 2027)

Pour ces lignes, le potentiel montre un besoin prioritaire, impliquant une réalisation idéalement sur le court terme (2024 – 2027), selon les possibilités de redéploiement de l'offre existante et/ou d'investissement (matériel roulant, chauffeurs...). Dans une logique de rocade, cette action recommande des liaisons structurantes entre Thuin et Gerpinnes en passant par Ham-sur-Heure-Nalinnes, entre Anderlues et Thuin en passant par Lobbes et entre Mellet et Luttre en passant par Frasnes-lez-Gosselies, dont le potentiel est particulièrement élevé entre Frasnes-lez-Gosselies et Luttre. Cette action recommande des services conséquents la semaine comme le weekend au vu du potentiel établi.

Création de lignes structurantes intercommunales prioritaires dans la zone PMPS (2023 – 2027)

Deux liaisons dans la zone PMPS possèdent un potentiel justifiant un caractère prioritaire dans leur mise en place, il s'agit de la liaison Momignies – Chimay, en accord avec la fiche action n°C.3.3 sur les lignes express, indépendante de la ligne express E109, et la ligne Chimay – Couvin. L'exploitation régulière toute la journée en semaine et le weekend est à prévoir, avec des renforts aux heures de pointe, ainsi qu'une mise à la demande des lignes en soirée ou le matin, la semaine comme le weekend.

Extension de l'offre de lignes existantes à moyen-terme (2028 – 2031)

Cette action recommande que trois lignes préexistantes de la métropole, les lignes 136 (reliant La Hestre – La Louvière – Binche – Anderlues), 72 (reliant Nivelles – Manage) et 451 (reliant Philippeville et Charleroi – correspondance Busway N5) soient renforcées, notamment le weekend mais aussi sur des tronçons dont le

potentiel apparaît plus fort. L'existence de ces lignes rendent ces améliorations non prioritaires mais à établir sur le moyen terme (2028 – 2031).

Création de lignes intercommunales structurantes vers les zones touristiques en zone PMPS (2028 – 2031)

Deux lignes sont à prévoir dans la zone PMPS.

Ainsi, dans la continuité d'assurer une desserte des lieux touristiques du territoire de la métropole, l'action propose de créer une liaison depuis Chimay jusqu'à l'Aquascope de Virelles et jusqu'aux Lacs de l'Eau d'Heure en assurant une desserte différente de celle de la E109, permettant de relier Froidchapelle et Cerfontaine notamment, la semaine comme le weekend. Le potentiel étant malgré tout ciblé sur les communes intermédiaires, il est possible de ne proposer une desserte n'allant que jusqu'à/depuis Cerfontaine avec extension jusqu'aux lacs en période estivale ou de vacances. L'été et éventuellement certains week-ends de beau-temps, il également est proposé pour rappel une connexion express Charleroi / Lacs de l'Eau d'Heure.

L'action recommande enfin la création d'une ligne entre Beaumont et Philippeville qui assurerait également la desserte des Lacs de l'Eau d'Heure. Le potentiel étant moins fort que pour les autres lignes en semaine, il est envisageable de proposer une ligne virtuelle à la demande, qui serait régulière le weekend et en période estivale voire de vacances scolaires.

Action C.3.5 : Proposer et développer des niveaux de services attractifs pour le métro et le Busway au sein de la ZHNS

| | |
|--|---|
| Description de l'action | Augmenter l'offre métro et Busway en proposant des fréquences plus conséquentes et des amplitudes étendues, notamment le week-end . |
| Acteur(s) responsable(s) | SPW MI – AOT |
| Principaux partenaires potentiels | OTW, SNCB (aspects d'intermodalité aux gares) |
| Facilité de mise en œuvre | ✓✓✓ |
| Temporalité et objectifs de mise en œuvre | <p>Court Terme (2024-2027)</p> <ul style="list-style-type: none"> Augmentation de l'amplitude horaire des métros et Busway <i>Indicateur</i> : Augmentation de l'amplitude horaire. <i>Cible</i> : Toutes les lignes métros et dès la mise en service des Busway. <p>Moyen Terme (2028-2032)</p> <ul style="list-style-type: none"> Création d'un aménagement permettant le retournement des métros à l'arrêt Moulin (M1/M2) <i>Indicateur</i> : Mise en place du retournement à Moulin (métro). <i>Cible</i> : Travaux réalisés. Augmentation des fréquences, en particulier dans la ZHNS <i>Indicateur</i> : Augmentation des fréquences. <i>Cible</i> : 5 à 10 min à l'heure de pointe. Ré-évaluer la pertinence de prolonger le Busway jusqu'au Bultia <i>Indicateur</i> : Réalisation d'une étude d'opportunité et suivi de la fréquentation/performance de la ligne dès sa mise en service. <i>Cible</i> : Etude et monitoring réalisés. <p>Long Terme (2032-2035)</p> <ul style="list-style-type: none"> Amélioration de l'infrastructure de la boucle centrale <i>Indicateur</i> : Réalisation des travaux (métro) – principalement station Waterloo. <i>Cible</i> : Travaux achevés. Augmentation des fréquences au sein de la ZHNS (post-2035) <i>Indicateur</i> : Augmentation des fréquences. <i>Cible</i> : 4 à 6 min à l'heure de pointe pour les lignes au sein de la ZHNS. |
| Sources de financement | AOT et OTW principalement, éventuel soutien des fonds FEDER et/ou Interreg dans le cadre d'une prochaine programmation. Charges d'urbanismes pour la voie de garage (retournement) aménagée à l'arrêt Moulin. |

Description concrète de l'action

Cette action vise à améliorer sensiblement l'offre structurante au sein de la ZHNS, en augmentant graduellement les amplitudes et les fréquences des lignes de métros mais aussi des futurs Busway, qui viendront compléter l'offre structurante urbaine (cf. action C.3.6) – et le réseau ferroviaire – notamment le weekend et en soirée.

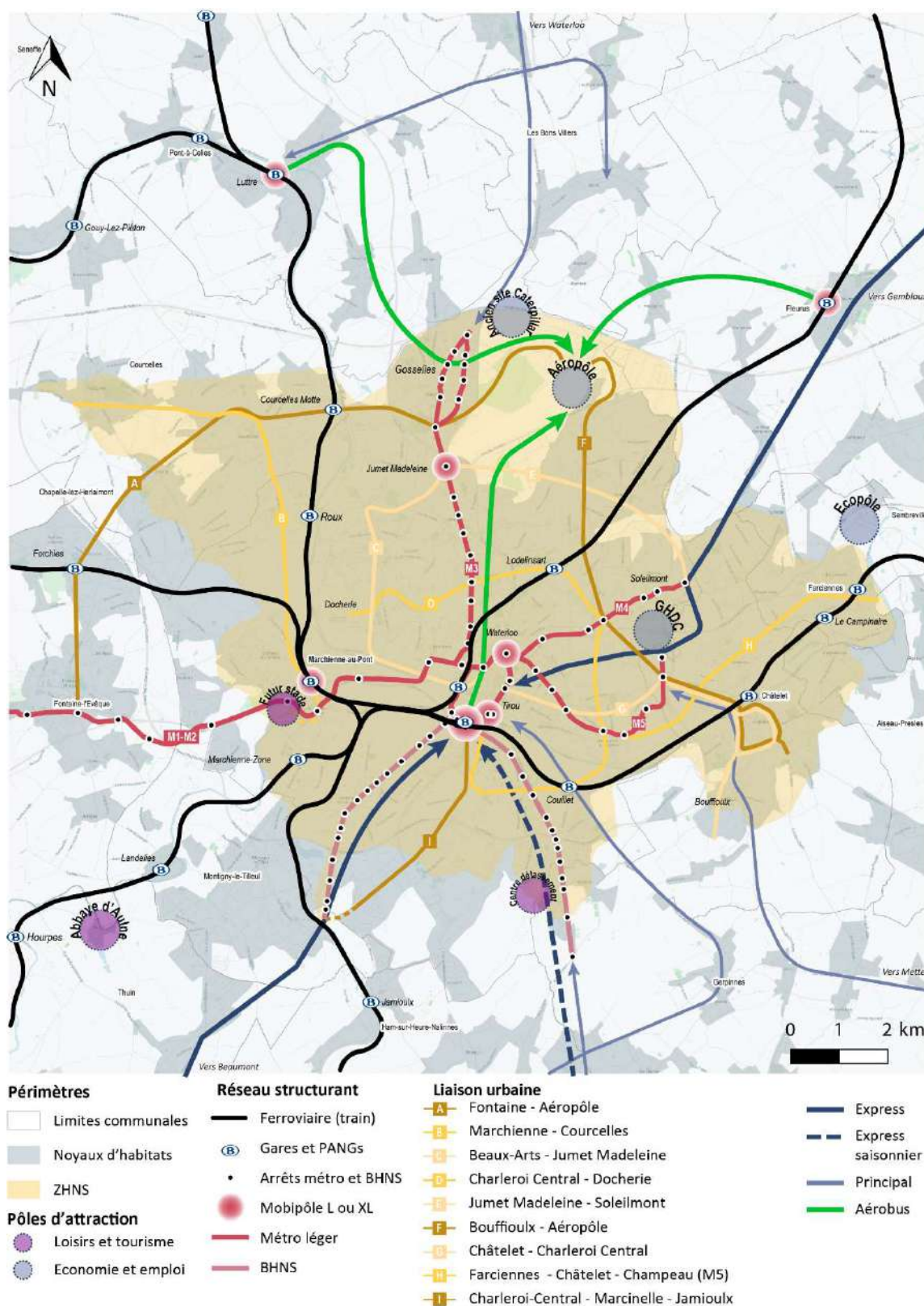


Figure 68 : La ZHNS et le réseau structurant projeté.

Métro

La mise en œuvre de cette action est phasée dans le temps. Une première action sur le court-terme est à prévoir, de sorte à **augmenter les fréquences et amplitudes des différents métros dans la limite des infrastructures existantes du réseau**. Ainsi il s'agit :

- À court-terme (2023 – 2027) : d'augmenter l'amplitude horaire pour proposer un **service de 5h à 23h tous les jours et jusqu'à 1h du matin les vendredis et samedis**, et ce en gardant le même matériel roulant (exploitation après 20h via des rames métro et non des bus comme actuellement) ;
- À moyen-terme (2028 – 2032) – au fur et à mesure de l'acquisition de nouvelles rames : de proposer un **créneau heure de pointe plus attractif** ; de 7h à 9h le matin et de 16h à 19h le soir en semaine (sans distinction de la période scolaire) avec des passages plus fréquents. Mais aussi de rendre les fréquences de manière générale plus attractives notamment le weekend et le matin/soir, en particulier au sein de la ZHNS. Par ailleurs, pour permettre une augmentation des fréquences à long-terme, sein de la ZHNS (là où le potentiel est le plus fort), une aire de retournement doit être réalisée au sein de la ZHNS (et non plus au niveau de l'arrêt Pétria – hors ZHNS). Un **aménagement supplémentaire est ainsi à prévoir au niveau de l'arrêt Moulin** (sur la ligne M1/M2), permettant donc d'économiser des kilomètres commerciaux non justifiés au-delà de la ZHNS, tout en assurant une desserte conséquente du futur Grand Stade de Charleroi. Ces travaux sont inscrits dans le PU du futur Stade ZebrArena ;
- À long-terme (2032 – 2035) : **d'augmenter encore les fréquences** proposées après réalisation de travaux. En effet, cette action recommande des travaux au niveau de l'infrastructure de la boucle centrale afin de rendre possible un passage plus important de métros (station Waterloo principalement) ainsi que l'acquisition de nouvelles rames. Il est à noter que l'augmentation de la fréquence en heure creuse proposée ne doit être appliqué qu'en parallèle d'une augmentation de la densité de population des quartiers traversés par les différentes lignes de métro, sans quoi les fréquences proposées pourraient être surdimensionnées, notamment au niveau de la ligne M1/M2.

Busway

- Court terme (2024 – 2027) : cette action recommande par ailleurs une uniformité des amplitude horaires entre les métros et les Busway à venir, soit des services de 5h à 23h en semaine minimum et jusqu'à 1h le weekend. De même, les fréquences proposées se rapprochent de celles des métros (10 min à l'heure de pointe), se voulant attractives.
- Moyen-long terme (2028 – 2035) : concernant le prolongement potentiel du Busway jusqu'au Bultia, la proposition du PMCM est de réévaluer l'opportunité d'un prolongement de la ligne à une étude ultérieure, à moyen terme, afin de :
 - Bénéficier d'un retour d'expérience sur les implications de la mise en service du Busway sur les comportements (pratiques des usagers, congestion, report modal depuis la voiture, etc.) ;
 - Évaluer les éventuels phénomènes de périurbanisation liée à cette offre structurante ;
 - Prendre en compte les différents déploiements de l'offre TP et leurs impacts dans la zone.

En cas de prolongement, il s'agira également de faire correspondre les autres offres et services de mobilité (par exemple opportunité d'une correspondance avec la ligne de rocade structurante « Thuin – Ham sur Heure Nalennes – Gerpinnes » à évaluer) et d'intégrer notamment la possibilité d'implanter un parking relais (P+R) et de faire de la zone retenue un nouveau Mobipôle.

Intermodalité

En parallèle, il s'agira de garantir au mieux l'intermodalité de ces offres, notamment à hauteur des gares. Etant donné les fréquences de passages élevées prévues pour le réseau métro et les Busway, la question de l'intermodalité doit se focaliser en particulier dans ce cas sur la qualité des cheminements et de l'information entre les différents services offerts davantage que sur les horaires (cf. action C.3.1).

Action C.3.6 : Accompagner la structuration de l'offre en transports publics au sein de la ZHNS par le déploiement d'un réseau urbain principal

| | |
|--|---|
| Description de l'action | <p>Les lignes urbaines principales participent à la structuration de l'offre structurante en transport publics au sein de la ZHNS en ce sens :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qu'elles permettent un rabattement vers le métro / Busway ; • Qu'elles desservent plus directement, dans une logique de rocade, les centralités (Aéropôle, PAE...) et zones denses de Charleroi Métropole. |
| Acteur(s) responsable(s) | SPW MI – AOT |
| Principaux partenaires potentiels | OTW et Communes (aménagements à prévoir pour assurer la régularité des lignes), SNCB (aspect d'intermodalité aux gares) |
| Facilité de mise en œuvre | ✓✓✓ |
| Temporalité et objectifs de mise en œuvre | <p>Court Terme (2024-2027)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mettre les lignes prévues par le P RTP <p>Indicateur : Mise en service des lignes. Cible : /</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entamer des études de priorisation des lignes (priorité aux carrefours, bandes bus...) <p>Indicateur : Irrégularité des bus liés à la congestion aux heures de pointes. Cible : Etudes lancées.</p> <p>Moyen Terme (2028-2031)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poursuivre la création des lignes urbaines principales, après réalisation des études d'exploitation <p>Indicateur : Mise en service des lignes. Cible : /</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lancer les travaux de priorisation des lignes <p>Indicateur : Interventions ponctuelles ou linéaires sur l'axe. Cible : Travaux réalisés.</p> <p>Long Terme (2032-2035)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Evaluer l'opportunité / faisabilité d'exploitation en site propre intégral (Busway) de certaines lignes urbaines <p>Indicateur : Fréquentation des lignes. Cible : Etudes lancées.</p> |
| Sources de financement | AOT et OTW principalement, éventuel soutien des fonds FEDER et/ou Interreg dans le cadre d'une prochaine programmation. Plans d'Investissement wallons pour la mobilité (ex. PIMACI) et/ou pour les infrastructures (PIMPT). |

Description concrète de l'action

Cette action vise au développement d'une douzaine de lignes urbaines principales, ayant pour vocation :

- De desservir les différentes centralités de la ZHNS, à commencer par l'Aéroport ;
- De fonctionner comme ligne de rocade ;
- D'alimenter, d'assurer des correspondances efficaces avec le réseau structurant ferroviaire suburbain, métro et Busway (Mobipôles) (cf. actions C.1.3 et D.1.3) ;
- De desservir des zones de forte densité, en complément du réseau structurant (Ransart, Courcelles, Châtelet, Farciennes....

Les itinéraires de ces lignes, pour la plupart, sont assurés par des lignes en exploitation qu'il s'agira de restructurer le cas échéant. Il ne s'agit pas donc pas d'une création d'offre ex-nihilo mais souvent d'une optimisation / renforcement / reprises d'une offre actuelle. Par exemple, la ligne Aérobus A1 Charleroi-Centrale > Aéroport circule actuellement. Les lignes A2 (gare de Fleurus – Aéroport) et A3 (gare de Luttre) ont été mise en service en juin 2023. Il s'agira également de porter une attention particulière entre le nouveau campus universitaire et le biopark situé dans l'Aéroport.

Les autres lignes ont été identifiées au regard du potentiel en présence (au moyen des FMD).

Ces lignes devront bénéficier :

- Dans leur mise en service, d'une identité spécifique (« branding » de la ligne à déterminer incluant numérotation, livrée des véhicules...) ;
- À moyen-long termes, d'une priorisation maximale : aménagement de couloir bus / priorité aux feux...

Action C.3.7 : Développer/consolider une offre de transport à la demande pour compléter l'offre « régulière » des transports publics

| | |
|---|--|
| Description de l'action | En complément du réseau structurant, en zone rurale mais aussi en soirée en zone urbaine ou pour des périodes spécifiques, proposer un service de transport à la demande adapté au territoire. |
| Acteur(s) responsable(s) | SPW MI – AOT |
| Principaux partenaires potentiels | Centrale Locale de Mobilité de Charleroi et Communes |
| Facilité de mise en œuvre | ✓✓✓ |
| Temporalité et objectifs de mise en œuvre | <p>Court Terme (2024-2027)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Définir les services de TAD (TEC à la demande et taxi TEC) sur Charleroi Métropole <i>Indicateur</i> : Labellisation et caractérisation des services de TAD. <i>Cible</i> : / • Recenser les services de TAD locaux et identifier les complémentarités avec les services à développer <i>Indicateur</i> : Services locaux (taxis sociaux, CPAS...) <i>Cible</i> : Exhaustivité du recensement. • Proposer des services de soirée et de weekend sur les lignes intercommunales et express dont le potentiel est plus faible <i>Indicateur</i> : / <i>Cible</i> : / <p>Moyen Terme (2028-2031)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place les services de TAD dans les zones rurales (TEC à la demande) et urbaines (taxi-TEC) <i>Indicateur</i> : Nombre de services de TAD mis en place. <i>Cible</i> : / • Ajuster les services complémentaires locaux de TAD <i>Indicateur</i> : Ajustement des services locaux de transport à la demande. <i>Cible</i> : / • Pérenniser le TAD ou le passer en ligne régulière si la demande le justifie pour les lignes Express et intercommunales prioritaires <i>Indicateur</i> : / <i>Cible</i> : / |
| Sources de financement | AOT et OTW principalement, éventuellement fonds européens (FEADER, Interreg,...) et appels à projets régionaux. |

Description concrète de l'action

Les transports publics ne peuvent ni ne doivent pas couvrir l'ensemble des déplacements des citoyens. L'action consiste en la mise en place d'un service de TAD coordonné et cohérent à l'échelle de la Métropole, qui doit venir compléter l'offre régulière des transports publics. L'action se décline dans le temps et selon les territoires.

Concernant la zone rurale...

Il s'agit de développer une offre de transport à la demande accessible à tous les citoyens sous une appellation unique. Ainsi, le but est d'englober le FlexiTEC Viroinval sous une appellation unique à définir, et d'étendre ce type de service à une plus large partie du territoire, et plus particulièrement aux territoires de la zone rurale de la métropole où l'offre de transport public est moindre :

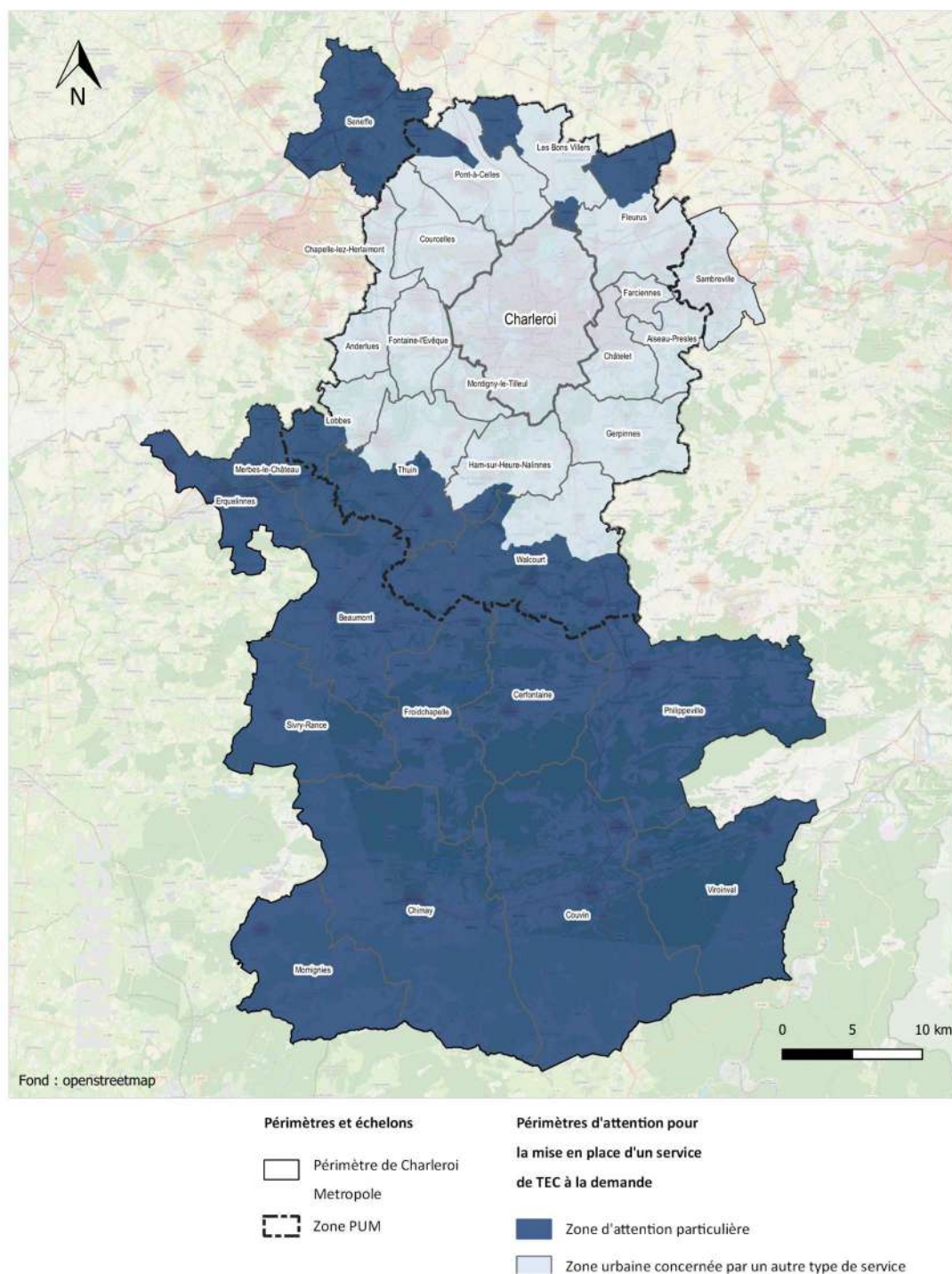


Figure 69 : Zones d'attention particulière pour la mise en place d'un service TEC à la demande en zone rurale.

Dans le même principe que le fonctionnement du TEC à la demande à Louvain la Neuve et Gembloux, cette action propose un fonctionnement « zonal », ne permettant que des déplacements au sein des zones établies. Les horaires d'utilisation proposés doivent se caler sur l'offre régulière et doivent par conséquent au moins s'étendre de 5h30 à 20h en semaine et sur une amplitude plus faible le samedi : de 8h à 20h. Le service étant complémentaire au réseau structurant principal mais aussi secondaire, l'action recommande des services également le dimanche et les jours fériés, dont les amplitudes pourraient reprendre pour commencer celles du samedi. Cette action serait à mettre en œuvre à moyen terme (2028 – 2031).

Concernant la zone urbaine...

L'objectif est de proposer un service complémentaire de soirée, au cœur de la ZHNS. L'action propose donc un fonctionnement de type « Taxi-TEC » en partie calqué sur le modèle de celui de Namur dont les services doivent commencer lorsque l'offre régulière est moindre, avec une amplitude horaire proposée de 22h à 1h du matin tous les jours de la semaine et du weekend (possibilité de passer à 2h du matin les vendredis et samedis soirs). L'action recommande également plusieurs points de récupérations possibles comme le service Collecto de Bruxelles, qui pourraient par exemple être les Mobipôles.

À l'échelle de Charleroi Métropole...

En parallèle, il s'agit de recenser l'ensemble des services de TAD existants à l'échelle locale/communale (en s'appuyant sur la Centrale Locale de Mobilité de Charleroi Métropole et l'ensemble des Communes), en vue d'identifier les complémentarités/concurrences avec les services TAD à développer, et le cas échéant à identifier les adaptations nécessaires de ces services locaux afin de les rendre complémentaires (répondre à des besoins/personnes spécifiques), mais aussi à les faire connaître. Cela concerne spécifiquement les services de taxis sociaux développés par les Communes, mais aussi les services s'appuyant sur l'aide de bénévoles. Idéalement, ces services seront uniformisés à l'échelle du territoire métropolitain et pourraient éventuellement être mutualisés entre plusieurs communes. Cela implique également une adhésion de l'ensemble des communes à la Centrale Locale de Mobilité de Charleroi Métropole (CLMCM). Un point d'attention sera également apporté au transport à la demande de personnes en situation de handicap.

En complément, l'action propose également le passage à la demande de certaines lignes intercommunales structurantes et express, sur le principe de lignes virtuelles, lorsque la demande est moins forte (le weekend et en soirée).

En accord avec les fiches action du réseau express et du réseau intercommunal structurant (action C3.3 et C3.4), certaines lignes proposées contiennent des mises à la demande lors de certaines périodes horaires. Ainsi, cette action se décline dans le temps. Il est proposé sur le court terme des services de type transport à la demande de soirées/matin et/ou de weekend sur le court terme (horizon 2024 – 2027) puis qui devront être pérennisés ou passés en services réguliers selon les résultats de fréquentation à moyen terme (2028 – 2031) pour les lignes prioritaires. Pour les lignes identifiées comme non prioritaires, le même schéma se décline sur le moyen terme et sur le long terme (2031 – 2035).

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

| | |
|--|---|
| Description de l'action | Mettre en place le réseau de parkings de covoiturage envisagé par la Région et le compléter ponctuellement (le long de la N5, dans la partie Sud-Ouest, et aux abords de la ZNHS). |
| Acteur(s) responsable(s) | SPW MI – SMI |
| Principaux partenaires potentiels | Communes et acteurs locaux |
| Facilité de mise en œuvre | ✓✓✓ |
| Temporalité et objectifs de mise en œuvre | <p>Court Terme (2024-2027)</p> <ul style="list-style-type: none"> Mettre à disposition les places actées et budgétées <i>Indicateur</i> : Ratio entre le nombre de places de covoiturage mises à disposition et celles actées (et budgétées). <i>Cible</i> : 100%. Entamer les démarches en vue de définir la localisation précise des parkings de covoiturage proposés dans le cadre du PMCM <i>Indicateur</i> : Réalisation de la tâche. <i>Cible</i> : Tâche effectuée. <p>Moyen-Long Terme (2028-2031)</p> <ul style="list-style-type: none"> Mettre à disposition les autres places de stationnement pour covoiturage <i>Indicateur</i> : Ratio entre le nombre de places de covoiturage mises à disposition et celles envisagées. <i>Cible</i> : 100% |
| Sources de financement | SPW MI, SOFICO et éventuels appels à projets spécifiques. |

Description concrète de l'action

Douze parkings de covoiturage sont actuellement présents sur le territoire de Charleroi Métropole (11 dans la zone PUM et 1 dans la zone PMPS) offrant une capacité de 377 places. En outre, 43 places sont également mises à disposition pour faciliter le covoiturage au sein de parkings mutualisés. La Région prévoit par ailleurs de renforcer cette offre en 9 lieux.

D'une part, l'action consiste à mettre en œuvre le réseau de parkings de covoiturage projeté par la Région, sachant que certains sont déjà actés et budgétés, mais d'autres pas encore.

En complément, il est opportun de renforcer quelque peu cette offre. 6 lieux sont proposés en vue de compléter le maillage à la fois dans la zone urbaine (le long de la N5) et dans la partie Sud-Ouest du territoire qui est actuellement la seule à être dépourvue d'une telle offre (cf. carte ci-après) :

- Deux lieux à équiper au niveau des croisements entre la R3 et la N90 (côté Ouest et est) ;
- Un lieu à équiper à hauteur de Philippeville à proximité du carrefour formé entre la N5 et la N40 ;
- Trois lieux à équiper dans la partie Sud-Ouest du territoire au niveau de Chimay, Beaumont et Erquelinnes (croisement N54/N40).

L'idée est de mettre à disposition quelques places dans un premier temps (une dizaine). Celles-ci peuvent prendre place au sein de parkings mutualisés ou à mutualiser – c'est notamment ce qui est envisagé à hauteur des deux zones R3/N90 (mutualisation parkings relais ; cf. action D.1.4) – ou au niveau des Mobipôles tels que cela pourrait être le cas à Philippeville, Chimay, Beaumont ou encore Erquelinnes.

En fonction des besoins identifiés, cette offre pourra être complétée localement.

Une ligne de covoiturage le long de la N5 (côté sud)

Le long de la N5, pourrait s'envisager la création d'une ligne de covoiturage, un système largement développé en France par différents opérateurs (ecov, illicov...). Le long d'un itinéraire défini (ici la N5) des arrêts de covoiturage sont implantés à l'instar d'arrêts de bus. C'est à partir de ces points d'arrêts que s'effectuent le covoiturage. La mise en relation entre les covoitureurs s'effectue via une application. Le passager y renseigne sa localisation et destination et les conducteurs le long de cet itinéraire sont notifiés directement. Il existe des systèmes où le passager doit réserver son trajet à l'avance. Une aide financière peut être offerte aux conducteurs qui utilisent l'application.

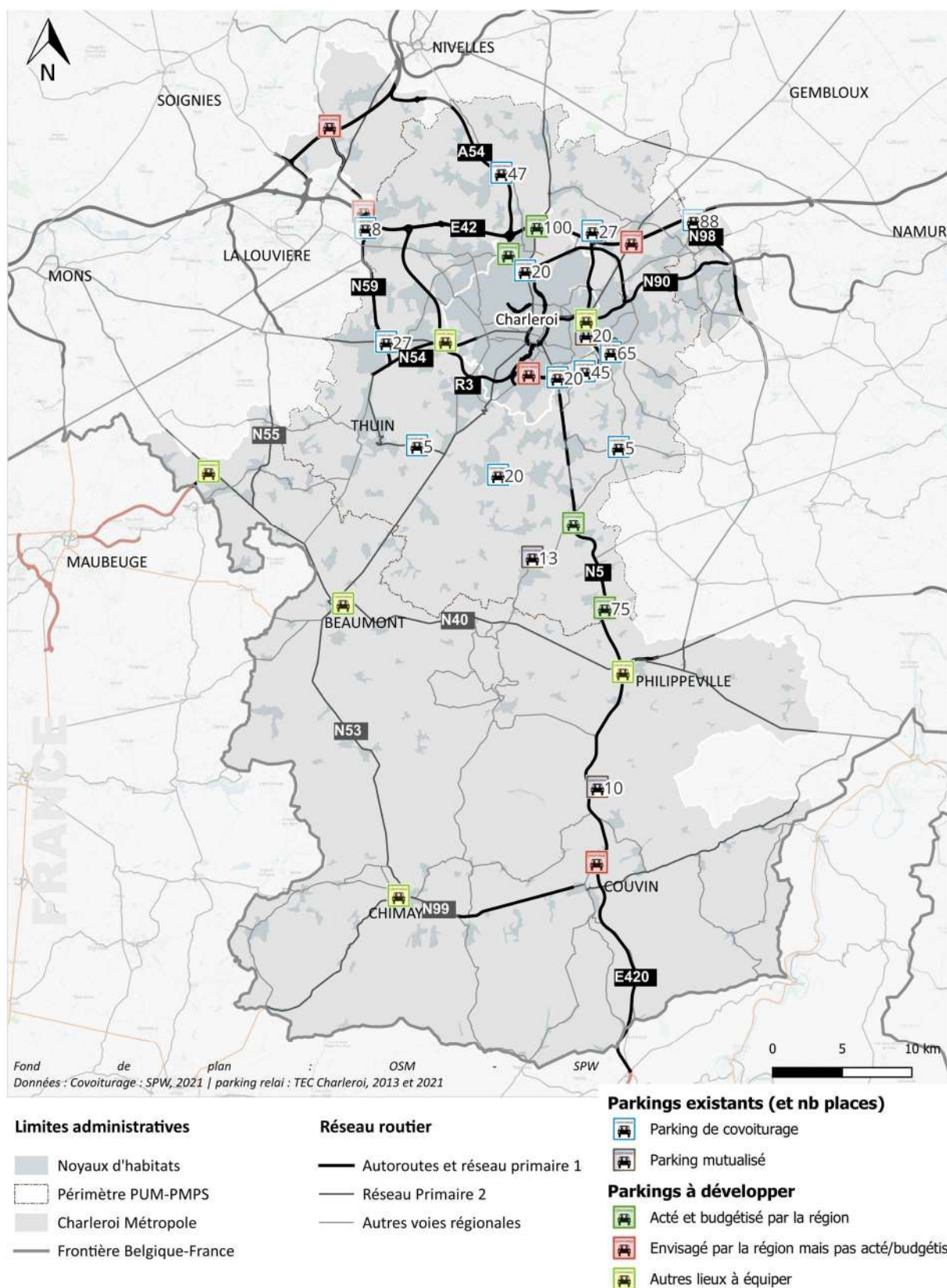


Figure 70 : Parkings de covoiturage existants et à développer.

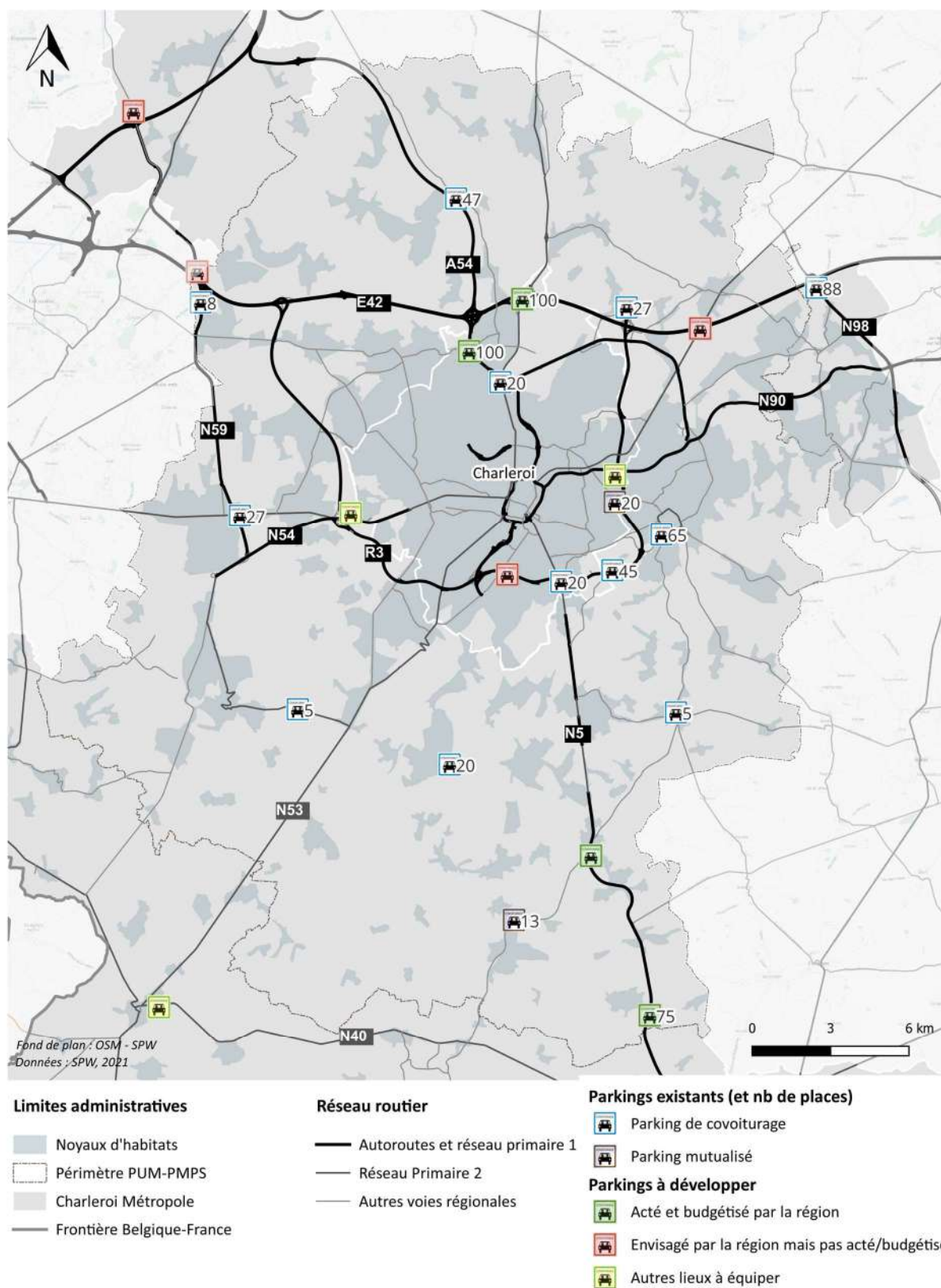


Figure 71 : Parkings de covoiturage et existants au niveau de la zone PUM.

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

| | |
|--|---|
| Description de l'action | Développer un réseau de véhicules partagés accessibles à l'ensemble des citoyens sur l'ensemble de la Métropole, en complément de l'offre entre particuliers. |
| Acteur(s) responsable(s) | Communes |
| Principaux partenaires potentiels | Centrale Locale de Mobilité de Charleroi Métropole, Charleroi Métropole et Intercommunales |
| Facilité de mise en œuvre | ✓✓✓ |
| Temporalité et objectifs de mise en œuvre | <p>Court Terme (2024-2027)</p> <ul style="list-style-type: none"> Développer l'offre de véhicules partagés <p>Indicateur : Nombre de stations de véhicules partagés implantées au sein de chacune des communes / part de la population située à proximité d'une station (< 500 m).</p> <p>Cible : Au minimum 1 station/commune (dans les zones rurales, de première et de seconde couronne) et au minimum 15% de la population à proximité d'une station dans les communes de la ZHNS).</p> <p>Moyen-Long Terme (2028-2035)</p> <ul style="list-style-type: none"> Poursuivre le développement de l'offre de véhicules partagés <p>Indicateur : Nombre de stations de véhicules partagés implantées au sein de chacune des communes / part de la population située à proximité d'une station (< 500 m).</p> <p>Cible : Au minimum 1 station/centralité (dans les zones rurales, et de seconde couronne) et au minimum 50% de la population (dans les zones de première couronne) et 70% (dans la ZHNS).</p> |
| Sources de financement | SPW MI, AOT, OTW, PIMACI. |

Description concrète de l'action

En complément de l'offre entre particuliers, un réseau de véhicules partagés accessibles à l'ensemble des citoyens doit être développé sur le territoire de Charleroi Métropole. Le PMCM ambitionne à terme :

- Le développement d'une station par centralité dans les zones rurales et de seconde couronne ;
- Qu'au minimum 50% de la population des zones de premières couronnes soit située à proximité d'une station de véhicules partagés (< 500m) ;
- Qu'au minimum 70% de la population de la ZHNS soit située à proximité d'une station de véhicules partagés (< 500m).

Il s'agit d'objectifs qui devront être ré-évalués à l'issue de chacun des horizons temporels concernés (soit fin 2027 et fin 2031) en fonction des succès rencontrés.

Au total, le nombre de stations à implanter est évalué à 235 à 285 réparties de la façon suivante :

- 125 à 150 stations dans la ZHNS (à titre comparatif, il en existe plus de 250 en Région de Bruxelles-Capitale en 2023) ;
- 50 à 75 stations dans la zone de première couronne ;
- 30 stations dans la zone de seconde couronne ;
- 30 stations dans les zones rurales.

L'implantation des stations est à privilégier en priorité au niveau des Mobipôles s'ils présentent un contexte favorable (idéalement localisés au sein des centralités).

Il est aussi possible de se référer au [Cémathèque n°53](#) (mai 2022) dédié à l'autopartage, dans lequel de nombreux exemples sont donnés, ainsi que des conditions clés de réussite.

Bonnes pratiques

La ville de **Genappe** (15.000 habitants) s'est lancée dans le développement d'un service de voitures partagées. Depuis l'automne 2020, les citoyens peuvent emprunter 2 véhicules électriques. Les employés communaux utilisent également ces véhicules, sans avoir la priorité sur leur utilisation. Pour ce faire, ils doivent s'enregistrer sur une plateforme, réserver le véhicule, l'ouvrir avec une application et le démarrer.

En 2024, le service comportera 5 véhicules répartis sur différents villages de l'entité.

[Plus d'information sur l'exemple de Genappe ici](#)



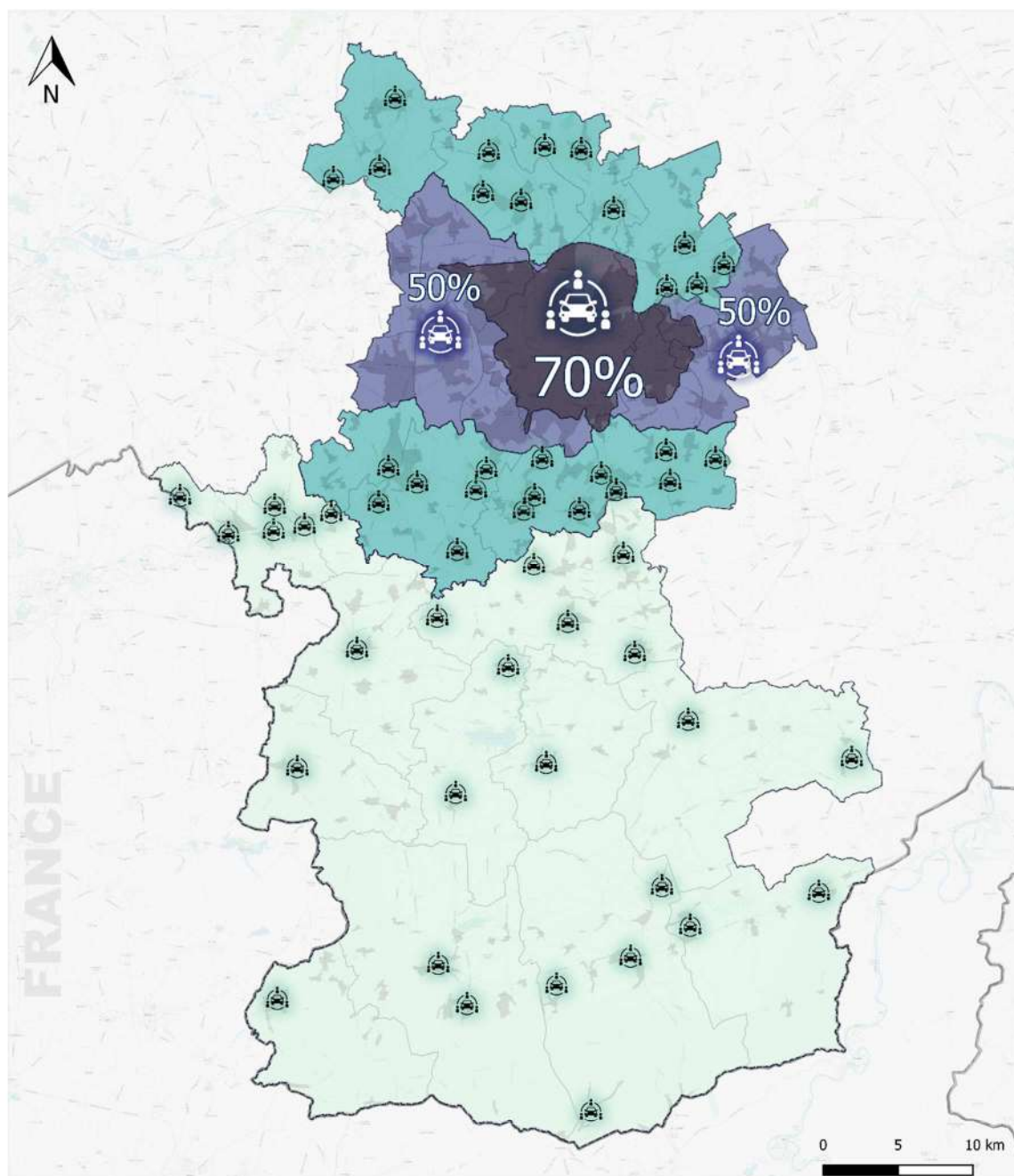


Figure 72 : Services de voiture partagés à implanter.

Action C.3.10 : Veiller à la prise en compte de tous les profils d'utilisateurs

| | |
|--|---|
| Description de l'action | Assurer l'accessibilité de tous à l'offre de mobilité carolo. |
| Acteur(s) responsable(s) | SPW MI – AOT |
| Principaux partenaires potentiels | TEC, SNCB, associations locales et usagers des transports publics et Communes |
| Facilité de mise en œuvre | ✓✓✓ |
| Temporalité et objectifs de mise en œuvre | <p>Action continue</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rendre accessible les arrêts et lignes de transport public (PMR-conforme) <p>Indicateur : Nombre lignes et d'arrêts de transport public rendus accessibles.</p> <p>Cible : Au minimum l'ensemble des Mobipôles structurants définis sur le territoire et l'ensemble des lignes appartenant au réseau de transport public structurant.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rendre les espaces publics accessible • Réaliser des marches exploratoires avec les usagers du territoire <p>Indicateur : Nombre de marches exploratoires réalisées.</p> <p>Cible : /</p> |
| Sources de financement | PIMACI, FEDER, budgets communaux ou moyens propres des différents opérateurs. |

Description concrète de l'action

L'action vise à la fois la **mise en accessibilité** pour les personnes à mobilité réduite de l'espace public, des services publics, et de l'offre de mobilité mais aussi la prise en compte d'enjeux comme la sécurité et le confort de tous les usagers dans les espaces et les transports publics, et ce quel que soit leur genre, leur orientation sexuelle, etc., ou encore l'accès à différents profils d'usagers aux différents services.

1) Poursuivre et accélérer les actions relatives à la mise en accessibilité du réseau de transport public

En 2022, l'OTW a adopté un plan de déploiement de l'accessibilité aux services et à l'information. Ce plan prévoit un planning ainsi qu'une liste budgétée des actions à mener pour atteindre les objectifs fixés.

2) Prendre en compte les besoins des personnes à mobilité réduite lors de tout travaux et réaménagement d'espaces publics

La qualité des espaces publics (revêtements, largeur...) est un facteur primordial pour encourager les déplacements piétons en particulier. Elle est d'autant plus importante pour certains publics spécifiques qui rencontrent des difficultés supplémentaires pour se déplacer (personnes en situation de handicap physique, familles avec poussette, seniors...). C'est la raison pour laquelle il sera important lors de tout réaménagement d'espaces publics de veiller au respect de ces critères de qualité.

3) Mobiliser et prendre en compte l'expérience usager

La collaboration avec les usagers, qui sont les principaux concernés, pourrait s'avérer particulièrement pertinente en vue de garantir des espaces publics accueillants. Pour ce faire, l'utilisation d'une application de signalement telle que « *Fix my street* » est recommandée à l'échelle de la métropole. Certaines catégories spécifiques peuvent être intégrées à l'application, comme par exemple la nécessité d'abaisser une bordure, de compléter le cheminement avec des dalles podotactiles, afin de permettre aux personnes à mobilité réduite de réaliser également des signalements adaptés à leurs besoins.

En vue d'augmenter la sécurité (et le sentiment) de tous les usagers, et en particulier des femmes, dans l'espace public et dans les transports publics (c'est à Charleroi que l'expérience de voyage est la moins bonne d'après le baromètre du TEC), des marches exploratoires de femmes pourraient être menées sur le territoire métropolitain, et en particulier dans des zones identifiées comme peu accueillantes pour les femmes. Ces marches permettent de faire émerger collectivement des mesures et solutions à mettre en œuvre afin de rendre l'espace public plus sûr pour chacun (voir à ce titre l'exemple des marches réalisées à Lille mentionné ci-dessous). Des marches de ce type peuvent également être organisées avec d'autres profils d'usagers, afin de garantir un réseau accueillant pour tous.

Bonnes pratiques

La Métropole de Lille a organisé avec Ilévia, l'opérateur de transport public, des marches exploratoires de femmes dont le but était d'aider les femmes à s'approprier l'espace public, changer le regard à la fois des femmes mais aussi de ceux qui font le transport, et de proposer des solutions concrètes à partir de l'expérience des femmes. Au total, ce sont 110 femmes qui ont participé à 9 marches. Des ces marches ont découlé 120 propositions, dont 30 concernaient les transports publics.



Figure 74 : Affiche de communication pour les marches exploratoires.

Source : Métropole de Lille.

Bonnes pratiques

La Ville de Grenoble a choisi l'opérateur de mobilité partagée Pony qui propose une plus grande flexibilité des engins dans leur utilisation, avec une possibilité (pour certains engins) de se déplacer à 2 sur un vélo spécialement aménagé pour (voir photo ci-contre).



Figure 73 : Vélo bi-place de l'opérateur Pony à Grenoble.

Source : France Bleu.

4. Plan d'actions

4.4.4 Ambition C.4 : Optimiser le réseau routier et gérer le stationnement en accord avec la politique de mobilité

La reconfiguration à certains endroits du réseau routier ainsi que la volonté de faire du stationnement un levier de choix modal représentent deux des ambitions du PMCM au niveau du réseau routier de Charleroi Métropole.

Pour mener ces ambitions à bien, les actions suivantes sont poursuivies :

| | |
|--------------|--|
| Action C.4.1 | Adapter la configuration des voiries pour atteindre une adéquation entre l'aménagement et le système de transport |
| Action C.4.2 | Appliquer des politiques de stationnement ambitieuses proportionnelles à l'offre de transport multimodal |
| Action C.4.3 | Accompagner les développements immobiliers vers une réduction des places de stationnement au sein des projets au profit des modes de déplacements collectifs |

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

| | |
|--|---|
| Description de l'action | Adapter l'infrastructure au rôle à jouer par les voiries – en particulier pour les voies pénétrantes vers le centre de Charleroi. |
| Acteur(s) responsable(s) | SPW MI – Directions des Routes et Communes |
| Principaux partenaires potentiels | / |
| Facilité de mise en œuvre | ✓✓✓ |
| Temporalité et objectifs de mise en œuvre | <p>Court Terme (2024-2027)</p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Réadapter la vitesse de circulation et mise en place de contrôles automatiques par caméra sur les voies pénétrantes vers Charleroi (A54, A503, N90) et le R9</i> <p>Indicateur : Réalisation de la tâche. Cible : Tâche réalisée.</p> <p>Moyen Terme (2028-2031)</p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Etudier la pertinence de reconfiguration du réseau routier sur les voies secondaires, en particulier sur la N99 et N59</i> <p>Indicateur : Réalisation de la tâche. Cible : Tâche réalisée.</p> <p>Moyen-Long Terme (2028-2035)</p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Evaluer la pertinence de la répartition des modes de déplacement sur les voies pénétrantes vers Charleroi (A54, A503, N90) et le R9 et éventuellement reconfigurer ces axes.</i> <p>Indicateur : Réalisation de la tâche. Cible : Tâche réalisé.</p> <p>De façon continue (pour l'ensemble des gestionnaires)</p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Aménager l'ensemble du réseau routier en fonction de son rôle et de sa classification</i> <p>Indicateur : Nombre/part de km de voies reconfigurés. Cible: /</p> |
| Sources de financement | SPW MI, SOFICO, PIC, PST. |

Description concrète de l'action

L'action consiste principalement à reconfigurer le réseau routier en vue d'atteindre une adéquation entre l'aménagement et le rôle souhaité de la voirie. Si un travail apparaît comme nécessaire sur la majorité du réseau routier, il est prioritaire sur les pénétrantes vers Charleroi et le R9 qui doivent jouer un rôle de desserte davantage local des quartiers carolos¹³. L'objectif étant également de réduire leur attractivité et d'orienter le trafic sur le R3. Cette reconfiguration du réseau routier doit également être analysée en priorité pour la N99, N59 et la N90 au niveau de Farciennes et Sambreville (portions à 2x2 voies), et en regard de l'étude relative à la gestion du flux de poids lourds telle qu'envisagée par ailleurs (cf. action B.1.4.1).

Les objectifs de cette action sont multiples : optimisation du réseau de transport, réduction du nombre d'accidents, facilitation de la multimodalité et apaisement du territoire. Selon les cas, les reconfigurations éventuelles devront néanmoins être réalisées à moyen ou long terme et en adéquation avec les améliorations de l'offre multimodale afin de permettre une transition progressive et d'éviter un report de trafic sur les axes secondaires.

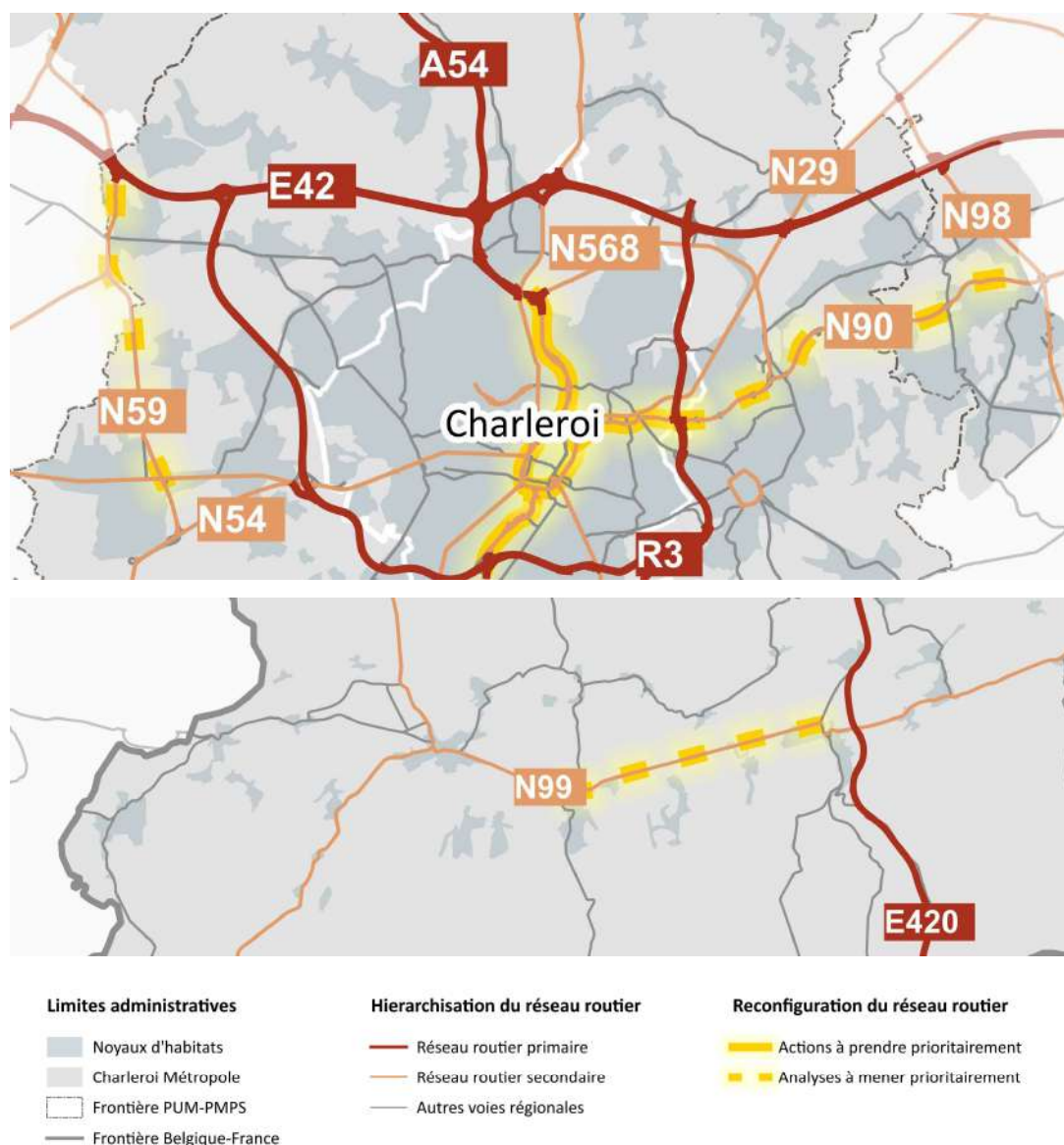


Figure 75 : Voies routières prioritaires à optimiser

¹³ L'analyse des flux a montré que le trafic de transit nord-sud (à savoir qui provient et ou se dirige au-delà du R3) n'est toutefois pas majoritaire (~ 25%).

Reconfigurer les pénétrantes vers le centre de Charleroi

Un travail est à réaliser de manière prioritaire sur les pénétrantes vers Charleroi :

- A court terme, il s'agira ainsi de réduire la vitesse de circulation automobile sur les grandes voies pénétrantes vers le cœur de Charleroi. L'objectif est de marquer davantage l'entrée de la ville, et de rendre davantage cohérent la vitesse et le rôle à jouer par les voies de circulation. Les propositions concernant les nouvelles vitesses sont les suivantes (cf. aussi carte ci-dessous) : au nord sur la A54, à partir de la sortie Ransart, la vitesse sera limitée à 90km/h, puis à partir de la sortie 27, à 70km/h. Sur le R9, la vitesse sera limitée à 50km/h, contre 70 actuellement. Au Sud, sur l'A503, la vitesse sera également limitée à 90km/h puis 70km/h. Des mesures seront prises afin de garantir le respect de ces nouvelles limites de vitesse, comme par exemple des caméras et des radars sur certains tronçons clés ;
- A moyen-long terme, l'objectif sera de spécialiser certaines bandes de circulation disponibles sur ces pénétrantes (en particulier pour les autosolistes). Grâce au développement de l'offre en transport public, l'accès au cœur de Charleroi, et de manière générale à la zone à haut niveau de service, sera facilité. La reconfiguration des voiries pourrait permettre de dégager de l'espace, au profit par exemple d'une bande de covoiturage et/ou d'une bande réservée à certaines catégories de véhicules (bus, taxi...) ou encore au profit des modes actifs.

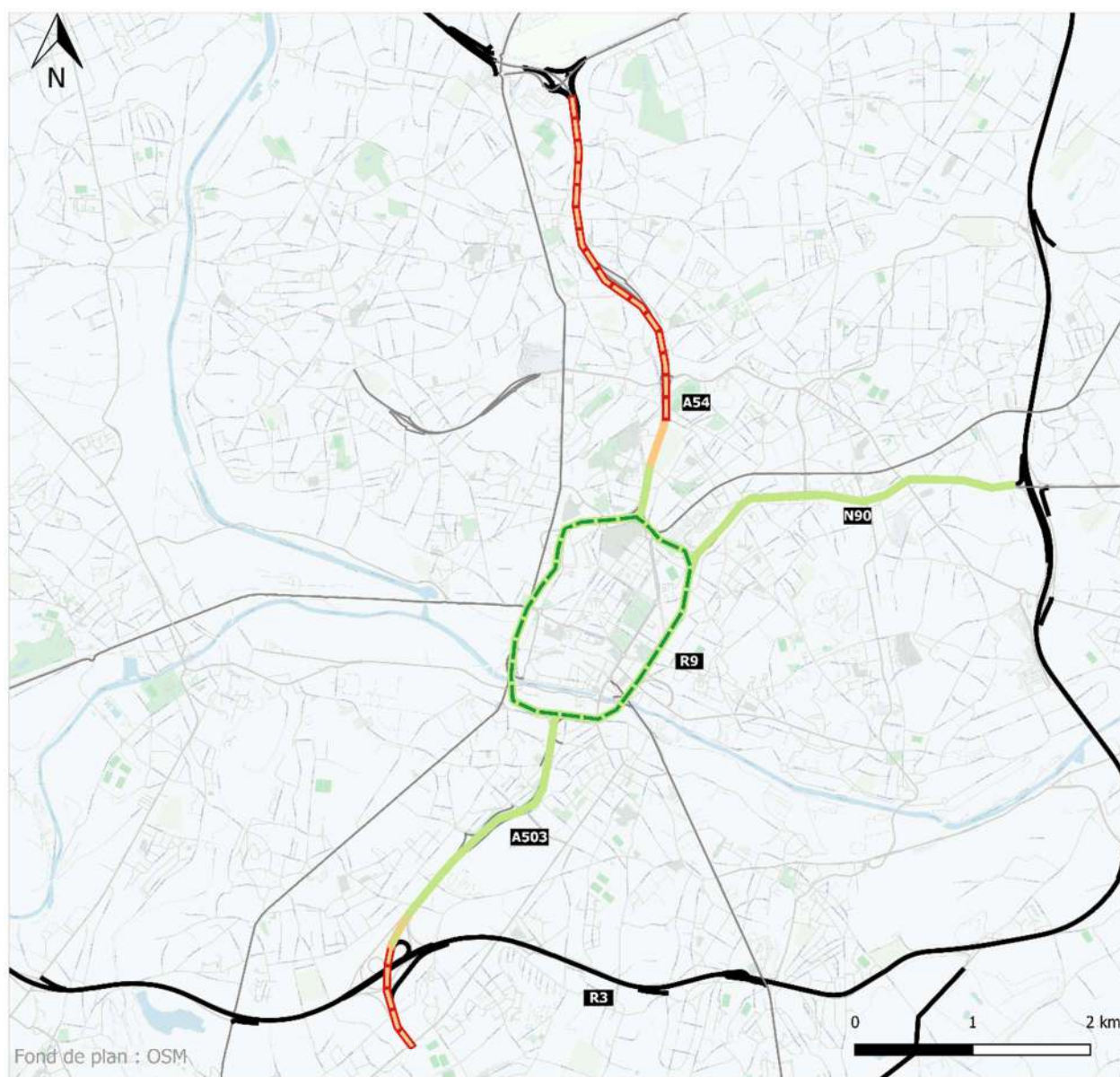
Sur le plus terme, se posera la question de la pertinence du maintien du/des viaducs dans le cœur de Charleroi. Cette réflexion a déjà été entamée dans d'autres villes belges, comme à Bruxelles ou à Gand.

Bonnes pratiques

La bande de covoiturage est une bande de circulations réservée aux véhicules occupés par au moins deux personnes pratiquant le covoiturage. Sur des axes particulièrement fréquentés et/ou congestionnés, la voie de covoiturage permet d'inciter les automobilistes à pratiquer le covoiturage afin d'utiliser une voie moins congestionnée.

En France on peut citer l'exemple de Lyon : sur l'ancienne A6-A7 qui traverse la métropole de Lyon, la voie de gauche est réservée au covoiturage, mais aussi aux véhicules avec une vignette Crit'Air 0, et aux taxis, les jours de la semaine.





Hierarchisation du réseau routier

- Réseau routier principal
- Réseau routier secondaire
- Autres voies régionales

Limites de vitesse proposées

| Situation actuelle | Situation projetée |
|--------------------|--------------------|
| 50 | 50 |
| 70 | 70 |
| 90 | 90 |
| 120 | 120 |

Figure 76 : Limites de vitesses proposées sur les voies pénétrantes et le R9 de Charleroi.

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

| | |
|--|---|
| Description de l'action | Renforcer les politiques de stationnement en accord avec les objectifs du PMCM selon 3 périmètres d'actions : ZHNS – zones avec une très bonne accessibilité multimodale ; axes vélos et de transport public structurants ; reste du territoire. |
| Acteur(s) responsable(s) | Communes |
| Principaux partenaires potentiels | SPW MI – Planification de la Mobilité et TEC |
| Facilité de mise en œuvre | ✓✓✓ |
| Temporalité et objectifs de mise en œuvre | <p>Court Terme (2024-2027)</p> <ul style="list-style-type: none"> Communes ZHNS : Etudier les possibilités de développement et de renforcement de la politique de stationnement sur leur territoire (et définir la nouvelle politique à mettre en place) <p>Indicateur : Nombre de Communes ayant défini leur nouvelle politique de stationnement en adéquation avec les objectifs recherchés. Cible : 4 Communes de la ZHNS.</p> <ul style="list-style-type: none"> Autres Communes du territoire : Etudier les possibilités de développement et de renforcement de la politique de stationnement dans les centres urbains (et définition de la politique à mettre en place) <p>Indicateur : Nombre de Communes ayant étudié les possibilités de développement et renforcement de leur politique de stationnement. Cible : 26 autres Communes du Territoire.</p> <p>Moyen Terme (2028-2031)</p> <ul style="list-style-type: none"> Mettre en œuvre les politiques de stationnement nouvellement définies <p>Indicateur : Part des Communes ayant mis sur pied leur nouvelle politique de stationnement. Cible : 100%.</p> <p>De manière continue et en fonction des besoins</p> <ul style="list-style-type: none"> Le long des axes structurants (marche, vélo, transports publics) : avant tout réaménagement, définir les besoins et prévoir l'espace nécessaire pour les différents usagers de la voie publique au regard du principe STOP. |
| Sources de financement | Financement sera régional ou communal selon les voiries concernées. Financement via le SPW MI, SOFICO, PIMPT ou PIMACI. |

Description concrète de l'action

Les actions à entreprendre en matière de stationnement sont déclinées en différentes zones territoriales.

1) Au sein de la Zone à Haut Niveau de Service – Zones avec (très) bonne accessibilité multimodale

Dans les zones qui disposent et/ou disposeront d'une (très) bonne accessibilité multimodale, le stationnement constitue un levier important en vue d'inciter au changement de comportement mais aussi d'un meilleur usage et partage de l'espace public. Dans ces zones, il faut **développer une politique de stationnement forte qui soit en adéquation avec la politique de mobilité**, en particulier si elles sont victimes d'une forte pression en stationnement issue de personnes n'y résidant pas. Cette politique doit **viser en priorité les travailleurs sédentaires** qui stationnent leur véhicule pour une longue période, et dans une moindre mesure les autres usagers tout en veillant à garantir la bonne santé économique de ces zones. La politique générale à mener doit poursuivre les ambitions suivantes :

- **Résidents** : Il s'agit de permettre aux résidents de stationner leur(s) véhicule(s) à proximité de leur domicile, mais de manière mesurée ;
- **Travailleurs (sédentaires)** : Il s'agit de limiter fortement le stationnement longue durée de ceux-ci, tant en voirie mais également hors voirie (via le règlement communal d'urbanisme par exemple). Outre en les incitant et les accompagnant à se rendre à leur travail autrement qu'en voiture, également en réduisant l'accès au stationnement ;
- **Chalandes et visiteurs** : il s'agit de leur permettre un accès, à proximité du lieu de destination, mais de limiter autant que possible l'offre et la demande ;

Globalement, les politiques à mener doivent donc viser une réduction de l'offre en stationnement.

Si le centre-ville de Charleroi constitue une zone prioritaire à cet égard (cf. recommandations ci-après), **elle n'est pas la seule zone dans laquelle des actions devront être menées et/ou poursuivies**. L'ensemble des zones situées à proximité de gares et de stations de métro sont des lieux prioritaires à cet égard, avec pour exemple les abords de la station de Gilly qui constituent une zone soumise à forte pression en journée issue des travailleurs de la zone. Cette action concerne la **Ville de Charleroi, mais aussi Châtelet, Farciennes et Courcelles** dans une moindre mesure. Idéalement, ces différentes communes harmoniseront autant que possible leur politique de stationnement (ex : même signification des couleurs données à chacune des zones de stationnement). Elles pourraient également partager leurs outils de contrôle (scancars).

En parallèle, il s'agira d'inciter et accompagner les différents usagers du territoire, et notamment les entreprises à développer des plans de déplacements en vue de limiter la demande en stationnement et d'inciter à l'utilisation d'autres modes de déplacement (cf. actions D.2.1. à D.3.3). Les différentes administrations régionales et communales devraient par ailleurs montrer la marche à suivre à cet égard.

2) Le long des axes structurants de transport (vélo, transports publics)

Il est important de pouvoir garantir la bonne circulation des piétons et cyclistes, et des transports publics sur les axes structurants qui leur sont destinés. Cela concerne en particulier les réseaux structurants piéton et vélo (cf. actions C.1.1 et C.2.1) ainsi que les lignes de métro, Express et Busway (cf. actions C.3.3. à C.3.5).

3) Ailleurs sur le territoire

De manière générale, les Communes de Charleroi Métropole veilleront à appliquer une politique de stationnement en adéquation avec la politique de mobilité prônée par le présent Plan de Mobilité, en particulier dans les centres urbains, en ce compris dans les zones à caractère plus rurales – ce qui implique une réduction de l'offre en stationnement dans ces centres urbains, en adéquation avec l'offre de transport en commun, et de l'accessibilité à pied et à vélo.

Le cas de Charleroi et de son centre-ville

Concernant la Ville de Charleroi, bien que des mesures aient été prises ces dernières années, il est nécessaire de renforcer la politique du stationnement sur le territoire, avec pour objectif une réduction progressive de l'offre

et de la demande de stationnement en voirie qui doit se faire en parallèle de l'amélioration de l'accessibilité multimodale de la ville.

Des lignes directrices sont ici proposées pour le centre-ville de Charleroi qui constitue la zone la plus accessible de Charleroi Métropole et qui attire quotidiennement de nombreux travailleurs, chaland, visiteurs, etc. Il s'agit surtout de renforcer la politique de stationnement actuelle dans le but de réduire tant l'offre que la demande en stationnement, avec des ambitions qui sont toutefois différentes selon le profil des usagers :

- **Résidents** : Il s'agit donc de permettre aux résidents de stationner leur(s) véhicule(s) à proximité de leur domicile, mais de manière mesurée. Différentes solutions peuvent être mises sur pied complémentaires aux mesures existantes :
 - La limitation du nombre d'abonnements par ménage. A titre indicatif, la Ville de Leuze-en-Hainaut (14.000 habitants) limite depuis plusieurs années à une le nombre de carte riverain disponible pour les ménages habitant le centre-ville ;
 - Une tarification graduelle des cartes riverains, en particulier pour les seconds et éventuels troisièmes véhicules.

Dans le cas de développement de parkings publics à proximité du centre-ville, l'idée serait également d'inciter le stationnement de ces usagers dans ces parkings plutôt qu'en voirie avec des tarifs préférentiels (cf. l'exemple de Strasbourg ci-après) ;

- **Travailleurs (sédentaires)** : Il s'agit donc de limiter fortement le stationnement longue durée de ces usagers. Outre en les incitant à se rendre à leur travail autrement qu'en voiture, également en réduisant l'accès au stationnement :
 - En voirie : soit en n'offrant plus la possibilité à ces usagers de disposer d'un abonnement, soit en limitant le nombre d'abonnements par entreprises ;
 - Hors voirie : En parallèle, la ville de Charleroi pourrait prendre des mesures en vue de limiter l'offre en emplacements de parking dans les immeubles de bureaux, à l'instar de ce qui est recommandé pour la Ville de Liège dans son Plan Urbain de Mobilité et de ce qui existe aujourd'hui en Région de Bruxelles-Capitale (CoBrACE) ;
- **Chaland et visiteurs** : il s'agit de leur permettre un accès au centre-ville, à proximité du lieu de destination, mais de limiter autant que possible l'offre et la demande. Les mesures mises en place actuellement (zones magenta, rouge et orange) vont dans ce sens, mais pourraient éventuellement être renforcées ;
- **Soins à domicile** : il s'agit de leur permettre un accès au centre-ville, à proximité du lieu de destination, tout en incitant au report modal. Les mesures mises en place actuellement (carte spécifique à 300 €) vont dans ce sens.

L'idée est donc d'inciter les différents usagers à se déplacer autrement qu'en voiture dans le centre-ville, mais aussi d'y réduire l'offre en stationnement afin d'y favoriser et développer d'autres usage(s). De manière complémentaire, des parkings publics pourraient être développés/valorisés en bordure du centre-ville, non dans le but de compenser les places qui auraient été supprimées dans le centre, mais de permettre une plus grande réduction de l'offre en stationnement dans le centre-ville. Ces parkings seraient avant tout destinés aux visiteurs. Le coût du ou de ce(s) parking(s) devra être plus attractif que de stationner en voirie en centre-ville, en revanche devra être moins attractif que celui des parkings P+R. Il s'agira d'assurer une cohérence également au regard des abonnements de transports publics de sorte à rendre ces derniers (plus) attractifs.

Il est recommandé que la Ville de Charleroi effectue à (très) court terme une évaluation de la demande actuelle en stationnement dans son centre-ville et ses abords (par profil d'usagers) en vue de pouvoir définir et calibrer en connaissance de cause les mesures à prendre à moyen-long terme. Ces réflexions doivent également intégrer le parking de la gare de Charleroi-Central, aujourd'hui largement dimensionné.

L'exemple de Strasbourg

La Ville de Strasbourg (277.000 habitants) a développé une offre en stationnement diversifiée avec une tarification adaptée, en incitant à l'utilisation de parkings-relais, ensuite des parkings en ouvrage, en limitant l'attractivité du stationnement en voirie, avec une tarification en conséquence :

Pour un espace public mieux partagé et une ville à vivre pour tous et toutes, la Ville de Strasbourg propose une offre diversifiée de stationnement, avec une tarification adaptée aux différents usagers.

Préférez les Parkings-Relais. Implantés le long du réseau de tramway et de Bus à Haut Niveau de Service, ils permettent de stationner un véhicule pour la journée et de bénéficier d'un aller-retour en tram et bus pour l'ensemble des passagers du véhicule.

Si vous faites le choix de pénétrer dans la ville, orientez-vous vers un parking en ouvrage que vous sélectionnerez en fonction de la durée de votre stationnement : longue, moyenne ou courte.

Si toutefois vous préférez stationner en voirie, retenez que les tarifs varient en fonction des zones de stationnement et qu'ils augmentent progressivement au-delà des premières heures stationnées.

Source : [Strasbourg.eu](https://strasbourg.eu)

A titre indicatif :

- Le coût est de 4,70€/j dans les parkings relais (stationnement et ticket de tram compris pour tous les passagers) et gratuit et illimité pour les abonnés aux transports publics ;
- Le tarif est dégressif dans les parkings publics, mais plus élevé pour un stationnement longue durée (exemple : 3 heures pour 4,80 €, soit plus cher que le coût du parking relais + tram)
- Le tarif est dégressif mais nettement plus élevé que dans les parkings publics (ex : 35€ pour 3 heures en zone rouge et 10€ pour 3 heures en zone orange).

Quant à l'abonnement résident, le tarif est adapté selon les revenus des ménages et va de 15 à 40€/mois, avec un tarif préférentiel si les ménages se stationnent dans certains parkings publics à proximité de leur domicile.

Point d'attention sur la question des bornes de recharge électrique

En vue d'atteindre les objectifs climatiques, l'Europe a établi des jalons en termes de décarbonation du transport. Dans ce cadre, le déploiement raisonnable d'une infrastructure de recharge électrique devient une nécessité, qu'il s'agisse de bornes semi-rapides ou rapides, qu'elles se situent sur le domaine privé ou public. Afin de répondre à cette nécessité, la Région wallonne a développé un plan qui prévoit l'opérationnalisation du déploiement de bornes de chargement accessibles au public à l'horizon 2026. Une stratégie qui se base sur les besoins devra être élaborée sur laquelle les politiques de stationnement devront s'appuyer. La stratégie de déploiement devra ensuite limiter l'emprise en voirie, notamment en identifiant des partenariats privés et/ou semi-publics possibles. Les parkings relais apparaissent également comme des réceptacles pertinents pour le développement de bornes de recharge.

Action C.4.3 : Accompagner les développements immobiliers vers une réduction des places de stationnement au sein des projets au profit des modes de déplacements collectifs

| | |
|---|--|
| Description de l'action | L'action consiste à développer un mode d'emploi par les communes visant à accompagner les développeurs de projets immobiliers. Celui-ci tendrait à mettre en relation les acteurs privés/publics porteurs du projet dans le but d'inclure une réflexion davantage poussée concernant les moyens de transport dédiés à la mobilité active, collective et partagée. |
| Acteur(s) responsable(s) | Communes |
| Principaux partenaires potentiels | Organisme(s) spécialisé(s) en mobilité |
| Facilité de mise en œuvre | ✓✓✓ |
| Temporalité et objectifs de mise en œuvre | <p>Court Terme (2024-2027)</p> <ul style="list-style-type: none"> Élaboration/modification de la directive <p>Indicateur : Élaboration ou modification des directives actuelles (lorsqu'il y en a une en place). Cible : Tâche effectuée.</p> <p>Indicateur : Nombre de communes ayant approuvé une directive communale. Cible : Toutes les communes de Charleroi Métropole.</p> <p>Moyen Terme (2028-2031)</p> <ul style="list-style-type: none"> Mise en application du Guide communal d'urbanisme et accompagnement dans le développement de nouveau projet <p>Indicateur : Diminution du nombre d'emplacements de parking prévu dans les nouveaux projets de logements, commerciaux, de bureaux, d'équipements, etc. Cible : Dépendant selon le projet et la commune concernée.</p> |
| Sources de financement | Cette action ne nécessite pas de source de financement. Un bureau privé pourrait cependant être appelé à étudier les normes à appliquer dans le cadre du développement de projets immobiliers, auquel cas il s'agira d'une dépense sur fonds propres des communes ou à mutualiser pour avoir une approche supracommunale avec des normes harmonisées selon les contextes d'urbanisation. |

Description concrète de l'action

L'action consiste en l'élaboration d'un mode d'emploi pour des projets de développement immobilier, et ce, quelle que soit sa nature : logements, commerciale, bureaux, équipement, etc. Il permettrait l'accompagnement des développeurs porteurs de projets immobiliers à réduire les places de stationnement et leur impact en surface. Celui-ci tendrait à mettre en relation les acteurs privés/publics porteurs du projet dans le but d'inclure une réflexion davantage poussée concernant les moyens de transport dédiés à la mobilité douce, collective et partagée.

1) Mise en place/modification d'un/du mode d'emploi (directive)

Actuellement, certaines communes possèdent déjà une **directive communale visant à définir certaines règles régissant le développement de nouveaux projets immobiliers**¹⁴. Il s'agit parfois de directives concernant la question du logement mais incluant certaines notions de mobilité comme la quantité de places de stationnement pour les vélos ou les automobiles. Il s'agirait dans un premier temps de revoir celles-ci, lorsqu'elles existent, ou d'en favoriser l'élaboration pour les communes qui n'en possédant pas encore.

C'est au travers d'outils tels que ceux-là qu'il sera possible d'accompagner les futurs projets. En effet, ce mode d'emploi (directive) pourrait, au-delà de contraindre le futur projet en termes de dispositifs de parking (nombre de places à prévoir, etc.), accompagner les développeurs en les obligeant de s'entourer de spécialistes en mobilité dans le cadre de projets d'envergure.

2) Mise en relation des développeurs avec des bureaux spécialisés en mobilité

Pour intégrer les contraintes liées au stationnement, le développeur devra apporter une réflexion qualitative sur la gestion du stationnement et éventuellement se mettre en relation avec des spécialistes.

Ce mode d'emploi **orientera les projets vers le développement de zones de stationnement visant à diminuer l'impact de la voiture sur l'espace public en proposant des solutions du stationnement** :

- En demi-niveaux,
- Souterrain,
- Sous forme de poche réduite sur terreplein de parking paysager,
- ...

Concernant les **modes actifs**, cette diminution du nombre d'emplacements de parkings, ne peut être réellement envisagée si une réglementation communale, visant l'intégration et le développement d'emplacements de vélos au sein des bâtiments (assurer la présence de locaux pour les accueillir, pour les stocker ... avec équipements pour les espaces de bureaux, au RDC, à proximité de l'entrée, etc.) est mise en place.

Concernant les **modes de transport partagés**, il faut que ceux-ci soient faciles d'accès. C'est la condition première pour que ce type de transport soit réellement efficient. Dès lors, ces dispositifs pourraient être conservés en surfaces à proximité des entrées, tout comme ceux dédiés aux personnes à mobilité réduite. Ainsi, par exemple, dès la sortie d'un nouveau projet immobilier important, seuls des emplacements de véhicules PMR et partagés sont présents.

¹⁴ Exemple : Directive de la Ville de Charleroi : <https://www.charleroi.be/vivre/logement-urbanisme/renover-construire-transformer#589420-permis-reglements-formulaires>

4.5 Orientation Stratégique D : Faciliter et accompagner les citoyens vers de nouveaux comportements de mobilité

4.5.1 Ambition D.1: Pouvoir passer aisément d'un mode de transport à l'autre

A l'instar de la Région wallonne au travers de sa vision FAST et de sa Stratégie de Mobilité, le PMCM fait de la multimodalité et de l'intermodalité des leviers forts en vue d'atteindre les ambitions de report modal au sein du territoire de Charleroi Métropole. Le modèle de la mobilité n'est en effet plus celui du choix d'un mode de transport unique ou privilégié, mais celui d'une mobilité plurielle et dans lequel il est aisé de pouvoir passer d'un mode de transport à l'autre.

A ces fins, les actions à suivantes sont poursuivies :

| | |
|--------------|--|
| Action D.1.1 | Mettre en place le réseau de Mobipôles (et Mobipoints) |
| Action D.1.2 | Valoriser et renforcer la complémentarité vélo – transport public |
| Action D.1.3 | Faciliter les correspondances bus-train en vue d'améliorer l'adéquation des offres de transport public |
| Action D.1.4 | Compléter le réseau de parkings relais |
| Action D.1.5 | Améliorer l'expérience utilisateurs grâce à une meilleure lisibilité et accessibilité de l'offre de mobilité alternative à la voiture individuelle et de l'information des voyageurs |

Action D.1.1 : Mettre en place le réseau de Mobipôles (et Mobipoints)

| | |
|--|---|
| Description de l'action | L'action consiste à mettre en place un réseau de Mobipôles (et de Mobipoints) couvrant l'ensemble du territoire de Charleroi Métropole |
| Acteur(s) responsable(s) | SPW MI – AOT, Communes |
| Principaux partenaires potentiels | SPW MI – SMI, SNCB, Infrabel, OTW, Centrale Locale de Mobilité de Charleroi Métropole, IGRETEC, Charleroi Métropole et acteurs locaux |
| Facilité de mise en œuvre | ✓✓✓ |
| Temporalité et objectifs de mise en œuvre | <p>Action continue</p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Développer les fonctionnalités cibles pour chacun des Mobipôles</i> <p>Indicateur : Nombre de Mobipôles structurants disposant des fonctionnalités cibles.</p> <p>Cible : 100% à l'horizon 2035.</p> |
| Sources de financement | FEDER, PIMACI, SNCB, Infrabel, fonds communaux. |

Description concrète de l'action

L'action consiste à mettre en place un réseau de Mobipôles (et de Mobipoints) sur le territoire de Charleroi Métropole.

Pour rappel, les concepts de Mobipôles et Mobipoints sont définis dans la Stratégie Régionale de Mobilité (SRM) :

- 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.
- Le Mobipoint s'inscrit dans un contexte davantage urbain. Il peut être considéré comme l'équivalent du Mobipôle à l'échelle de l'agglomération urbaine. C'est donc également un centre de mobilité qui combine différents types de mobilité partagée et durable.

Six catégories de Mobipôles et Mobipoints ont été définies à l'échelle de la Région wallonne – allant de XL pour les gares d'importances régionales à XS pour les points intermodaux locaux – en fonction de la nature de ceux-ci (gares, stations de métro, etc.) et de leur degré de fréquentation.

Le réseau structurant proposé pour Charleroi Métropole (XL à S) – qui s'appuie sur cette catégorisation mais qui tient également compte de la spécificité du territoire et des potentialités et rôles à jouer par les différents lieux intermodaux – est repris sur les cartes ci-après. A noter que pour les futures lignes de transport public structurante pour lesquelles les arrêts ne sont pas encore définis au moment de la rédaction du présent plan, une évaluation de leur intégration dans ce réseau devra être faite au moment opportun. Certains lieux ont toutefois d'ores et déjà été pointés comme constituant potentiellement des Mobipôles structurants à développer (repris comme « à examiner »). Par ailleurs, les terminus des futures lignes de BHNS et de la ligne de métro 5 ont d'ores et déjà été pointés comme des mobipôles de catégorie M (au minimum) au vu du rôle qu'ils auront à jouer à l'avenir.

Il appartiendra aux Communes de compléter ce réseau à l'échelle locale : identification des nœuds intermodaux de type XS (et éventuellement de type S en complément du réseau structurant proposé).

Plus particulièrement à Charleroi et complémentarément à l'identification des Mobipôles/Mobipoints traditionnels, il conviendra d'étudier la pertinence et la faisabilité de l'aménagement d'un Mobipoint fluvial reliant le quai du PAC en rive Droite-Est de Couillet au Relais nautique de Charleroi, tel que suggéré dans le Masterplan « Charleroi Sambre-Est ».

Chacun des Mobipôles et des Mobipoints devra se voir équipé des fonctionnalités cibles tels que définies par la Région wallonne. A souligner :

- Que les réseaux piétons et cyclables à développer à l'échelle des centralités desservent les Mobipôles (cf. action C.1.1.) et que par ailleurs la quasi-exclusivité des principaux Mobipôles (XL à M) sont desservis par le réseau vélo structurant (cf. action C.1.2) ;
- Qu'il est proposé d'équiper de services de vélos partagés les gares de Chimay et Couvin (portes d'entrée du Parc National), la gare de Landelies (connexion à l'Abbaye d'Aulne), les gares de Walcourt, voire de Philippeville et le Mobipôle de Beaumont (connexion Lacs de l'Eau d'Heure), ainsi qu'au pôle des Lacs en lui-même ; et de développer une telle offre dans la ZHNS et en particulier au droit des principaux Mobipôles (cf. action C.1.3.) ;
- Que ces lieux constituent des endroits idéaux pour la réalisation de projets pilotes pour y développer des fonctions spécifiques tels que des consignes pour le retrait de colis (cf. action C.3.1.1.) ;
- Qu'il est ambitionné de développer une offre de voitures partagées sur le territoire et que ces lieux constituent les endroits prioritaires à équiper (cf. action C.3.9) ;
- Que des recommandations sont faites en ce qui concerne l'offre en stationnement pour vélos à prévoir en ces lieux (cf. action D.1.3).

Les cartes représentent en Annexe 9 : Offres de transport structurantes projetées aux principaux Mobipôles (XL à M) reprennent les principaux réseaux de transport desservant chacun des principaux Mobipôles définis (XL à M). A pointer le rôle spécifique de certains Mobipôles qui constituent des lieux de transfert modal d'entrée d'agglomération urbaine¹⁵ et des lieux équipés / à équiper de parkings relais (terminus des futurs BHNS, arrêts de métro Faubourg de Bruxelles, Madeleine, Soleilmont, Viviers, Paradis ou Morgnies, Monument et/ou Surchiste ; cf. action D.1.4).

¹⁵ L'ambition du PMCM est celui de favoriser et faciliter un accès à l'agglomération urbaine de Charleroi – et plus largement les déplacements au sein de la métropole – via d'autres modes de transport que la voiture (individuelle) le plus en amont possible et idéalement sur l'ensemble du trajet. Les parkings relais (P+R) constituent une alternative de second choix, raison pour laquelle il n'est pas envisagé de les développer outre mesure sur le territoire (cf. action D.1.4).

Carte des Mobipôles à l'échelle de la métropole

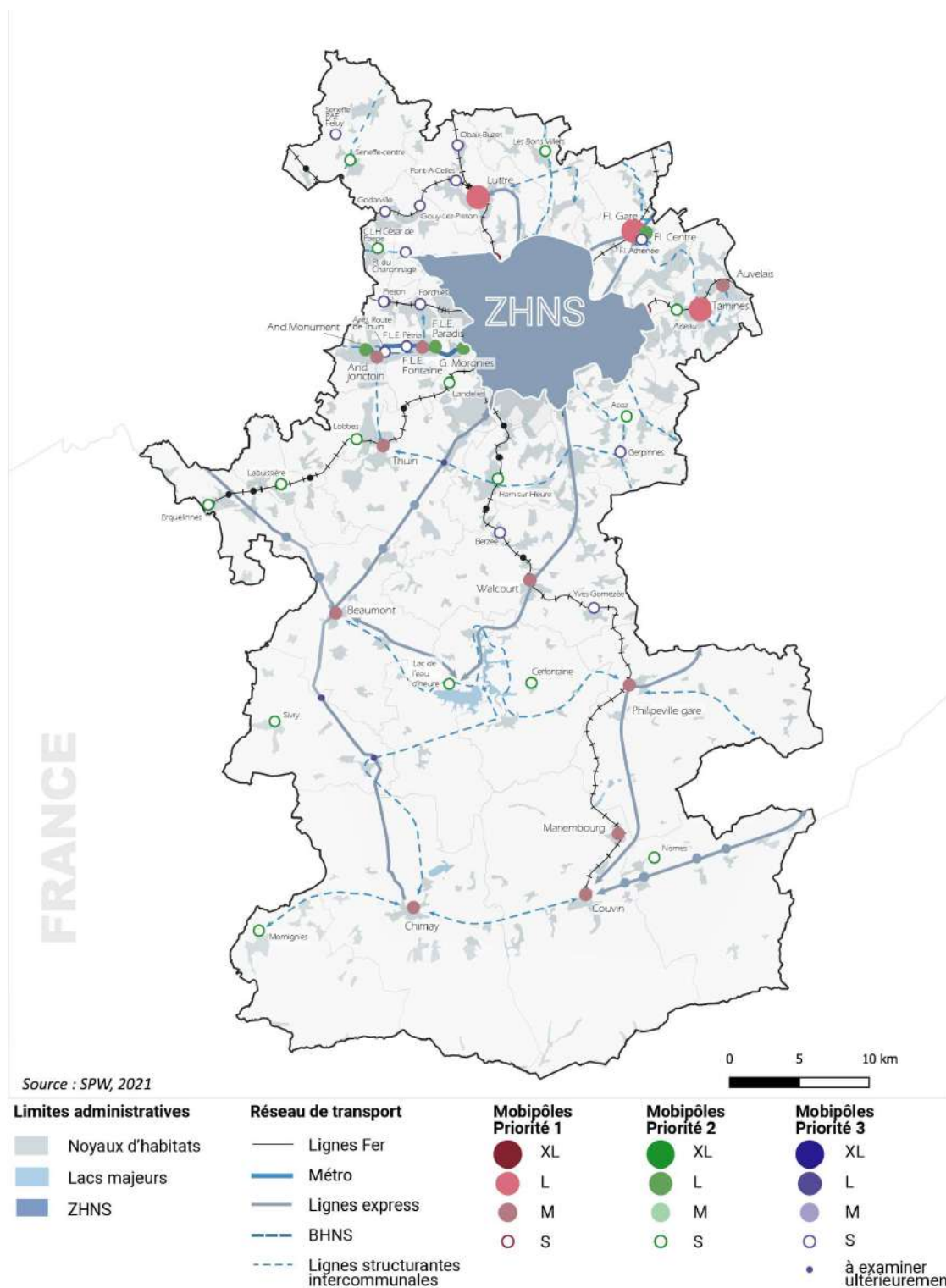


Figure 77 : Réseau de Mobipôles à l'échelle de Charleroi Métropole Classe S-XL.

Carte des Mobipôles à l'échelle de la ZHNS

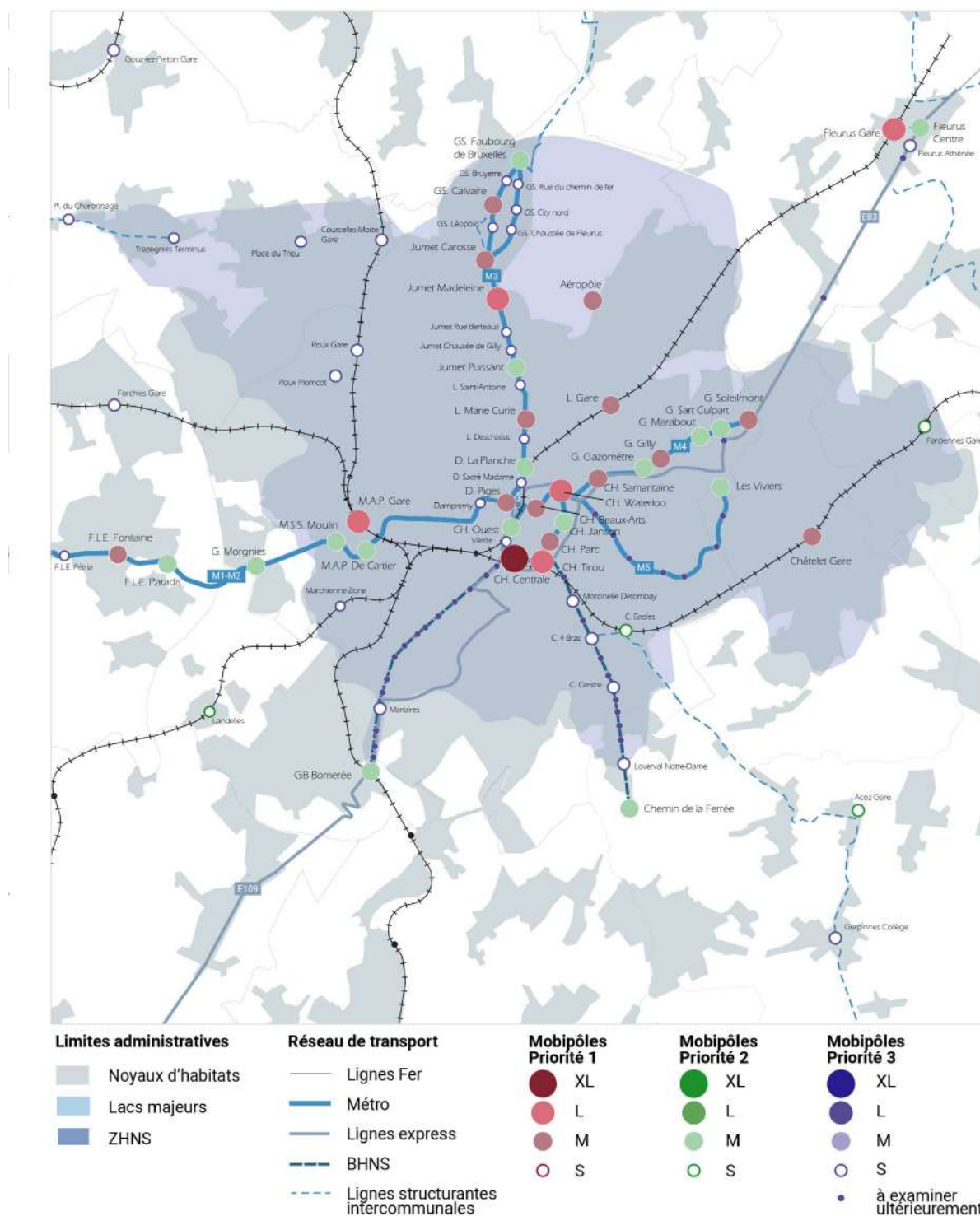


Figure 78 : Réseau de Mobipôles à l'échelle de la ZHNS Classe S-XL.

Action D.1.2 : Valoriser et renforcer la complémentarité vélo – transport public

| | |
|--|---|
| Description de l'action | <p>L'action consiste à la fois à valoriser, mais aussi renforcer la complémentarité vélo-transport public par le biais :</p> <ul style="list-style-type: none"> • De campagnes de communication ; • Du développement de l'offre en stationnement vélo aux abords des arrêts de transport public structurants, et plus particulièrement des Mobipôles identifiés sur le territoire métropolitain dans le but de favoriser la multimodalité ; • D'une possibilité et facilité accrue d'emmener son vélo dans les transports publics. |
| Acteur(s) responsable(s) | SPW MI – SMI |
| Principaux partenaires potentiels | SNCB, TEC, acteurs locaux et Communes |
| Facilité de mise en œuvre | ✓✓✓ |
| Temporalité et objectifs de mise en œuvre | <p>Action continue</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Mener des campagnes de communication promouvant la combinaison vélo – transport public</i> <i>Indicateur</i> : Nombre de campagnes de communication menées. <i>Cible</i> : / • <i>Développer l'offre en stationnement vélo au droit des arrêts de transport public structurant</i> <i>Indicateur</i> : Nombre de dispositifs de stationnement vélo au droit des arrêts de transport public structurant. <i>Cible</i> (pour les gares) : Au minimum 5% du nombre de montées enregistré en semaine (gare comme origine) à l'horizon 2027 – avec au minimum 6 emplacements/gare, 10% à l'horizon 2031 et 15% à l'horizon 2035 ; et au minimum une offre correspondant à la demande existante augmentée de 20%. • <i>Faciliter la combinaison vélo + train/bus</i> <i>Indicateur</i> : Mesures prises en vue de faciliter cette combinaison. <i>Cible</i> : / |
| Sources de financement | PIMACI, OTW (subside à hauteur de 80% au droit de leurs arrêts), SNCB. |

Description concrète de l'action

Tant la SNCB que le TEC travaillent déjà sur une meilleure complémentarité entre le vélo et leurs différents réseaux de transport.

La SNCB a développé récemment sa nouvelle stratégie à cet égard et qui vise le développement à la fois de l'offre et de la qualité des dispositifs de stationnement vélo en gare. Elle prévoit d'augmenter le nombre d'emplacements pour vélos à bord des trains. Les trains à l'avenir seront également équipés de places réservées aux vélos, et la SNCB encourage aussi l'utilisation de vélos pliants pour les navetteurs qui souhaitent emporter leur vélo. De son côté le TEC finance (en grande partie) la mise à disposition de dispositifs de stationnement vélo à proximité de ses arrêts.

Vers un renforcement de la complémentarité vélo – transport public

Il s'agira d'une part de valoriser cette complémentarité et les facilités de multimodalité qui seront renforcées dans les années à venir (cf. actions D.2). Cette action incombe aux opérateurs de transport publics, mais aussi à la Région et aux acteurs locaux (Communes, Charleroi Métropole, etc.).

En complément, le présent PMCM donne des cibles à atteindre en ce qui concerne l'offre en stationnement vélo à prévoir à proximité des arrêts de transport public, et pointe les enjeux particuliers du territoire en ce qui concerne le stockage des vélos dans les transports publics.

Offre globale en stationnement vélo à proximité des arrêts de transport public

Les principaux Mobipôles (XL* à S*) devront être équipés d'un nombre adéquat d'emplacements de stationnement pour vélos (couverts et sécurisés) afin de couvrir la demande actuelle mais aussi de couvrir des besoins futurs et attirer de nouveaux cyclistes :

- Concernant les gares – et conformément à ce qu'elle envisage – la SNCB évaluera annuellement l'offre à développer. Cette évaluation doit se faire pour chacun des Mobipôles présents au sein de Charleroi Métropole tenant compte du nombre de montées en gare mais également d'autres facteurs, tel que le rôle de la gare, sa localisation, etc. L'offre de base sera d'au minimum 6 places de stationnement. Il s'agit par ailleurs de viser une offre correspondant au minimum à 5% du nombre de montées enregistré en semaine (gare comme origine) à l'horizon 2027, 10% à l'horizon 2031 et 15% à l'horizon 2035 ; et au minimum une offre correspondant à la demande existante augmentée de 20%. La carte ci-après reprend à titre indicatif le nombre d'emplacements de vélos à prévoir à priori au niveau des principales gares du territoire à ces différents horizons temporels. Pour l'ensemble du territoire, celle-ci est évaluée à respectivement 850 places, 1.500 et 2.150 places dont environ 40% à la gare de Charleroi-Central. A titre informatif, l'offre actuelle en gare est d'environ 325 places¹⁶ ;
- Concernant les arrêts TEC, ce dernier évaluera en collaboration avec l'AOT et les Communes, les besoins de la même manière sur base bisannuelle.

Un minimum de 10% de cette offre devra être adaptée aux vélos aux dimensions particulières (vélos-cargo, longtail, etc.).

Concernant les autres arrêts de transport public, il s'agira d'évaluer les besoins de développer une offre spécifique et/ou de répondre à des demandes spécifiques. Cette évaluation incombe à la SNCB concernant les gares et aux Communes concernant les arrêts TEC.

¹⁶ L'Annexe 9 reprend le détail des cibles visées pour chacune des gares du territoire.

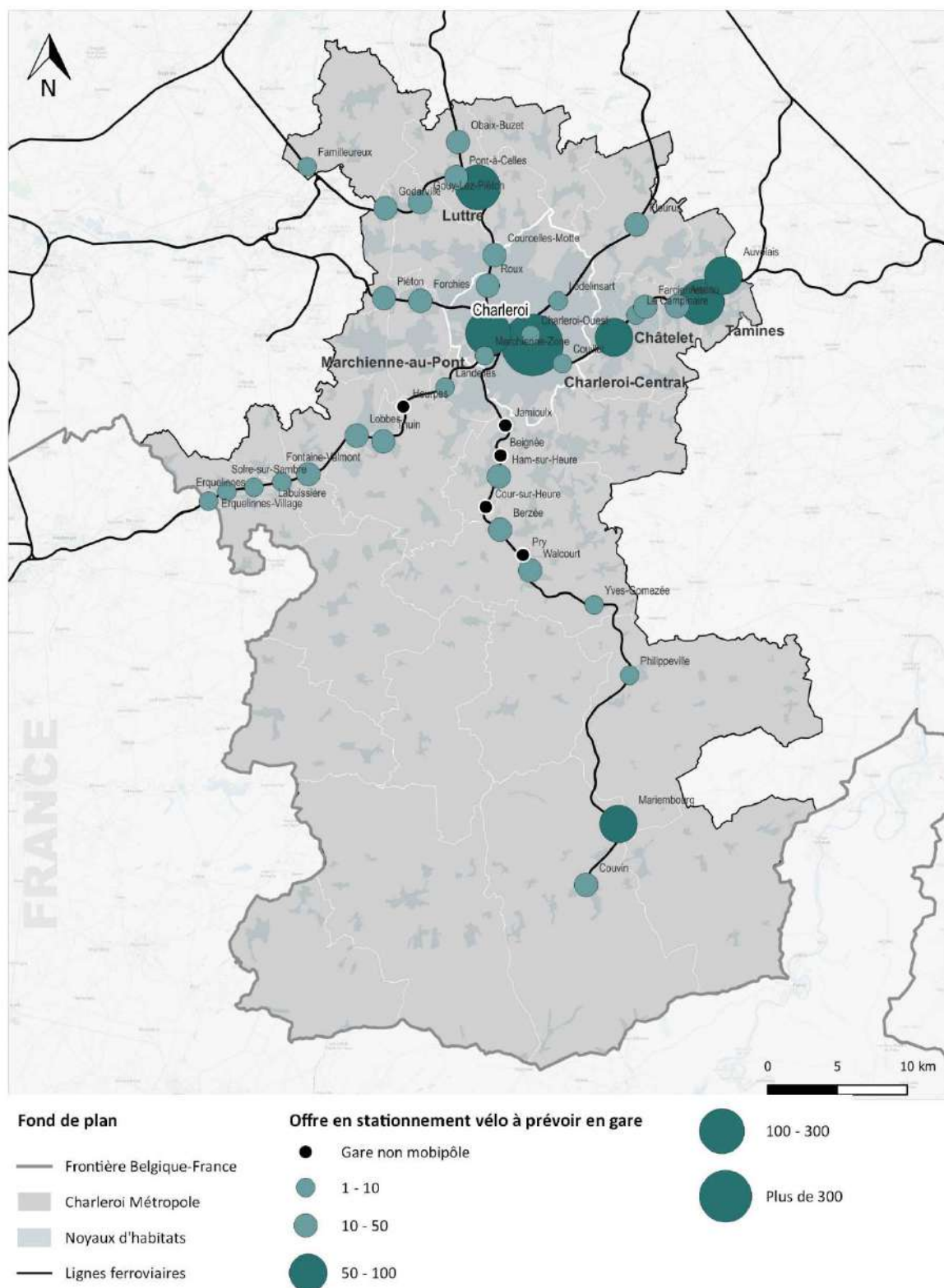


Figure 79 : Stationnement vélo aux gares (Mobipôles) souhaité à l'horizon 2035.

Stationnement vélos sécurisé

Les principaux Mobipôles (XL à S) doivent être équipés d'espace(s) de stationnement pour vélos avec accès sécurisés :

- Mobipôles XL à L avec contrôles d'accès et vidéo-surveillance/garde pour une partie au moins des places de stationnement ;
- Mobipôles M à S avec mise à disposition de box sécurisés ou équivalents pour une partie au moins des places de stationnement.

Permettre un stationnement sécurisé constitue un élément essentiel si l'on veut promouvoir une combinaison vélo-train, davantage encore en Région wallonne où nombre d'utilisateurs disposent d'un vélo à assistance électrique.



Visibilité et accessibilité des emplacements de stationnement pour vélos

Afin de garantir leur bon fonctionnement, il sera primordial que les infrastructures de stationnement bénéficient d'une bonne visibilité ainsi que d'une bonne accessibilité, à la fois depuis le réseau cyclable et depuis les infrastructures de transport public. En matière de localisation, il s'agira de trouver l'emprise foncière la plus pertinente, d'après les critères suivants :

- Les infrastructures doivent être placées au plus proche de l'entrée (pour les gares, une distance maximale de 70-80m est généralement considérée entre le stationnement et les quais) ;
- Il sera nécessaire de prévoir plusieurs espaces de stationnement s'il y a plusieurs entrées ;
- L'emplacement doit être compréhensible et conçu selon les déplacements des utilisateurs (d'où viennent les cyclistes et veulent-ils aller ?) ;
- Idéalement, les cyclistes doivent pouvoir accéder à l'espace en roulant ;
- Il s'agira de veiller à éviter les marches et fortes pentes pour accéder aux équipements.



Figure 80 : Stationnement vélo à la gare de Leuven.
Source : HNL.

En complément, une signalétique spécifique doit également être installée : le parking vélo doit être visible par tous. De plus il s'agira de veiller au bon entretien des infrastructures, afin de maintenir un niveau de qualité élevé, mais aussi de mettre en confiance les utilisateurs.

Pour plus d'informations et références, il est possible de se référer à cette fiche : [consulter la fiche](#).

Vélos dans les trains et bus

En parallèle, et dans la lignée de ce qu'envisagent la SNCB et le TEC, il s'agira de faciliter la combinaison vélo + train/bus via une possibilité accrue d'emmener son vélo lors de son voyage en train et/ou en bus. Si aujourd'hui ces possibilités existent et vont être renforcées, elles présentent des limites qu'il faut réduire, notamment en termes d'espace qui leur est destiné dans les véhicules. Concernant le bus, des tests sont en cours en vue d'identifier la pertinence de pouvoir accrocher son vélo à l'arrière du véhicule.

A cet égard, une attention particulière doit être portée aux liaisons structurantes desservant la partie sud du territoire, en particulier les Lacs de l'Eau d'Heure et plus globalement le Parc National de l'Entre-Sambre-et-Meuse qui couvre la partie sud de la Métropole (réseau S64, lignes Express desservant les Lacs de l'Eau d'Heure, Couvin, Chimay et Walcourt).

Action D.1.3 : Faciliter les correspondances bus-train en vue d'améliorer l'adéquation des offres de transport public

| | |
|--|--|
| Description de l'action | L'action consiste à améliorer l'adéquation des offres de transport public, notamment en vue d'une meilleure compatibilité entre les bus et les trains, ainsi qu'une vue meilleure correspondance entre ces deux modes de transport. |
| Acteur(s) responsable(s) | SNCB, SPW MI - AOT/TEC (OTW) |
| Principaux partenaires potentiels | SPW MI – SMI, Communes, Intercommunales, BSCA, Infrabel |
| Facilité de mise en œuvre | ✓✓✓ |
| Temporalité*et objectifs de mise en œuvre | <p>Court Terme (2023-2026)</p> <ul style="list-style-type: none"> Concertation entre les opérateurs de transport public en vue d'identifier les points d'amélioration possible en termes de correspondance bus-train <p>Indicateur : Réalisation de la tâche. Cible : Tâche effectuée.</p> <p>Moyen-Long Terme (2027-2034)</p> <ul style="list-style-type: none"> Mise en œuvre des mesures définies lors de concertation entre les opérateurs de transport public <p>Indicateur : Réalisation de la tâche. Cible : Tâche effectuée.</p> <p>Action continue</p> <ul style="list-style-type: none"> Concertation entre les opérateurs de transport public en vue d'une meilleure adéquation train-bus <p>Indicateur : Nombre de concertation réalisée. Cible : Au minimum 2 fois/an.</p> |
| Sources de financement | <p>État fédéral : par le biais de la SNCB.</p> <p>Financement régional : par le biais de l'OTW.</p> |

* Le timing est ici calé sur les plans de transports de la SNCB (2023-2026 ; 2027-2030 ; 2031-2034).

Description concrète de l'action

En vue de mettre en application l'approche intermodale qui préside à l'élaboration du présent plan d'actions, il s'agira de mener les études et analyses nécessaires (dont certaines sont par ailleurs en cours) afin de garantir au mieux les correspondances en gare bus-train et train-bus. Pour cela, un travail de coordination et de collaboration sera nécessaire entre les deux opérateurs (TEC et SNCB), avec l'objectif de rendre l'expérience usager la meilleure possible.

Une bonne coordination et collaboration entre les opérateurs de transport

Il s'agira dans un premier temps d'avoir une vision commune sur la notion de correspondance pour ensuite mener les analyses nécessaires en vue d'éventuellement ajuster les horaires pour rendre les offres complémentaires et permettre ainsi l'intermodalité. Cela se fera évidemment dans la limite du possible et en respectant les contraintes particulières de chaque opérateur, telles que les contraintes techniques, opérationnelles, les publics cibles...

Par ailleurs, il s'agira également de garantir la qualité des cheminements et des informations entre les différentes offres de transport public au droit des nœuds intermodaux (cf. action C.1.3). Les principaux nœuds d'échanges (mobipoles de types XL, L et M) constituent des points d'attention prioritaires à cet égard (cf. action D.1.1).

Correspondances : les points d'attention

Le présent plan vise le développement d'une offre de transport public structurante complémentaire à l'échelle de l'ensemble du territoire de Charleroi Métropole. Le réseau de bus dit « Express » vient ainsi en appui du réseau ferré, et le réseau de BHNS en appui de celui du réseau métro-léger par exemple. Il n'en demeure pas moins que ces offres se rejoignent par endroit, notamment au niveau de gares. Le cas échéant, il s'agira de faire en sorte que les horaires des différents services correspondent au mieux, en particulier si elles concernent des lignes à moindre fréquences de passage. Cela concerne en particulier les gares desservies par les relations S63 et S64 (fréquences de passage limitées des trains) pour les correspondances bus-train et/ou les lignes de bus à moindre fréquence pour les correspondances trains-bus. Il est moins nécessaire de prêter attention à garantir des correspondances avec les lignes de métro par exemple qui présentent une fréquence de passage plus élevée par exemple.

Parmi les correspondances à assurer, celles concernant les lignes de bus prévues en vue d'accéder aux Lacs de l'Eau d'Heure depuis la gare de Charleroi-Central spécifiquement (si la relation bus entre cette gare et les Lacs est mise en place), mais aussi depuis les gares de Walcourt, de Philippeville, d'Erquelinnes (pour les relations avec la France), voire de Mons.

De manière plus générale, il s'agira de garantir au mieux les correspondances avec les lignes de bus (secondaire) dont le rôle est notamment celui du rabattement vers les gares. A cet égard, il est également important que les acteurs locaux (Communes, Intercommunales, etc.) fassent remonter les éventuels problèmes de correspondances dont elles auraient connaissance afin d'évaluer si un ajustement des horaires (en particulier des lignes de bus) est possible.

Il est par ailleurs également important de mentionner que le renforcement de certaines lignes, et particulièrement de leur fréquence, mentionné dans le présent plan dans le cadre de la définition du réseau structurant conduira naturellement vers des correspondances facilitées, puisque davantage de liaisons seront assurées par jour.

Pour finir, la question de l'intermodalité ne peut être abordée sans mentionner les enjeux tarifaires : afin que cette dernière soit facilitée et encouragée, il est nécessaire que des solutions tarifaires attrayantes soient offertes aux voyageurs, qui pourront alors profiter pleinement de l'offre globale en transport public sur le territoire métropolitain et plus loin (cf. action C.3.1).

Les cas de la connexion vers l'Aéropôle/aéroport de Charleroi

L'accessibilité en transport public de l'aéroport de Bruxelles-Charleroi-Sud – et de l'Aéropôle de façon plus générale – a été renforcée et améliorée ces dernières années avec la mise en place de navettes-bus TEC effectuant des liaisons entre ce pôle et les gares ferroviaires de Charleroi-Central (nœud ferroviaire), de Luttre (connexion avec Bruxelles) et de Fleurus (connexion Est avec Ottignies, Wavre et Leuven). Il est également possible d'acheter auprès de chacun des opérateurs les billets (train et bus) nécessaire au trajet en vue de faciliter la combinaison de ces deux modes de transport.

Si cet exemple est à mettre en avant en termes de complémentarité bus-train et de coordination entre les opérateurs de transport public, des points d'amélioration ont été identifiés. Celui de faire correspondre au maximum les amplitudes des deux services en vue d'offrir un service combiné élargi aux voyageurs, et dans ce cas précis, d'évaluer la possibilité d'étendre à terme l'amplitude des relations ferroviaires desservant ces gares. En effet, les navettes de bus à destination de l'Aéropôle offrent un service **très tôt le matin** (dès 4h) et jusqu' **tard dans la soirée** (jusque 23h30). L'offre ferroviaire présente une amplitude plus faible. Dès lors, la possibilité de correspondance bus-train est compromise aux heures matinales et tardives, alors que ce pôle de déplacement est reconnu pour générer des déplacements très tôt en journée et tard dans la soirée. Une concertation doit être menée entre la SNCB et l'AOT, et inclure BSCA et IGRETEC.

Le temps de correspondance pourrait également dans certains cas être amélioré, en particulier avec les relations S 19 et S62 (même si l'accent doit avant tout être mis sur celles réalisées avec les relations IC).

Les redéploiements des lignes de bus, une occasion à saisir

La Région wallonne travaille actuellement au redéploiement de son réseau de bus, ce qui inclut également le développement de son réseau structurant (cf. actions C.3.3 à C.3.6). Il s'agit d'une occasion à saisir en vue de travailler sur les aspects d'intermodalité, et d'identifier les actions à prendre et/ou d'ajuster les horaires en vue de garantir au mieux l'intermodalité entre les différentes offres de transport.

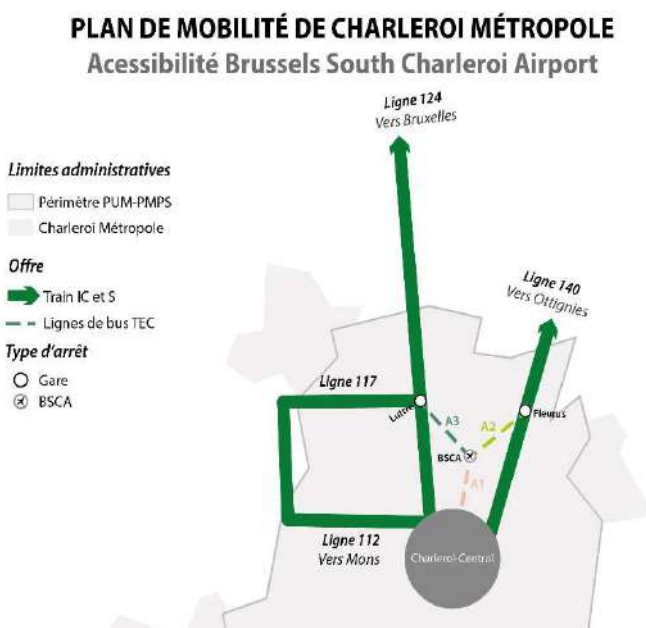


Figure 81 : Accessibilité du Brussels South Charleroi Airport.

Action D.1.4 : Compléter le réseau de parkings relais

| | |
|--|---|
| Description de l'action | Compléter le réseau de parkings relais aux abords de la Zone à Haut Niveau de Service, en complément des parkings de covoiturage existants et ceux déjà planifiés par la Région, et améliorer la qualité des parkings existants. |
| Acteur(s) responsable(s) | SPW MI - SMI |
| Principaux partenaires potentiels | Opérateurs de transport public, Charleroi Métropole et Communes |
| Facilité de mise en œuvre | ✓✓✓ |
| Temporalité et objectifs de mise en œuvre | <p>Court terme (2024-2027)</p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Amélioration de la qualité des parkings relais existants</i> <p>Moyen-Long terme (2028-2035)</p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Mise à disposition de quatre zones de stationnement supplémentaires.</i> La mise à disposition des espaces de stationnement est liée à la création des parkings de covoiturage prévus par ailleurs (cf. action C.3.8.). Ils ne devront être valorisés en tant que parking relais qu'une fois les liaisons cyclables entre ces parkings et le ring vélo de Charleroi effectuées. <p>Indicateur : Nombre de zones de stationnement mises à disposition. Cible : Minimum, les 4 proposées.</p> |
| Sources de financement | SPW MI, SOFICO, OTW. |

Description concrète de l'action

Actuellement, en sus des parkings associés aux gares, trois parkings relais sont présents en vue de permettre aux automobilistes d'effectuer (ou poursuivre) leur trajet au sein de la Zone à Haut niveau de Service via le réseau de transport public. Par ailleurs, 6 parkings supplémentaires sont prévus dans le cadre de l'arrivée des deux lignes de bus à haut niveau de service et de la mise en exploitation de la ligne de métro-léger 5. Il s'agira de faire en sorte, d'une part, que **ces parkings soient rendus (plus) visibles (signalétique) et attractifs (temps de parcours, confort et sécurité des déplacements en transport public et vélo), et que ces parkings constituent des lieux (plus) qualitatifs et mieux équipés (affichage en temps réel des horaires des transports publics, intégration tarifaire, etc.)**. Il s'agira également d'équiper ses lieux de bornes de recharge électrique (cf. action C.4.2).

En parallèle, il s'agira de compléter ce réseau de parkings (cf. carte ci-après), via la **mise à disposition d'emplacements** :

- À proximité de l'échangeur R3/N90 (côté Ouest) – zone desservie par le réseau métro-léger ;
- En bout des lignes de métro-léger 1 et 2 au niveau d'Anderlues via l'implantation d'un ou deux parkings relais ;
- A proximité de l'échangeur R3/N583 au niveau de Courcelles – zone à desservir par le réseau vélo structurant ;
- A proximité de l'échangeur R3/N29 au niveau de Fleurus – zone à desservir par le réseau vélo structurant ;
- En fonction de l'extension ou non du BHNS jusqu'au Bultia, l'implantation d'un parking relais à cet endroit devra également être évaluée (cf. action C.3.5).

Dans une logique de mutualisation et de rationalisation de l'espace, ces emplacements pourraient également faire office de lieux pour le covoiturage, ou inversement les espaces prévus par ailleurs pour le covoiturage pourraient servir de parkings relais (Courcelles et Fleurus). Par ailleurs, le parking situé à proximité de l'échangeur R3/N90 pourrait également être l'un des parkings annexes au stade de football du Sporting de Charleroi qui déménagera prochainement. Le cas échéant, il devra être dimensionné de sorte à remplir ces différentes fonctions. Le parking à aménager à proximité de l'arrêt M5-Viviers devra être aisément accessible depuis la N90 en vue de capter un maximum de flux.

Bonnes pratiques

Afin de rendre les parkings relais attractifs, plusieurs équipements et services peuvent être mis en place :

- En matière de sécurité, des dispositifs anti-intrusion et anti-stationnement sauvage, vidéoprotection...
- En termes de confort : des abris, éventuellement des sanitaires, des poubelles...
- Des places destinées aux deux-roues et aux covoitureurs ;
- Des points de charge pour les véhicules électriques ;
- Des dispositifs de stationnement pour les vélos ;
Des places réservées et des équipements accessibles pour les personnes à mobilité réduite.



Figure 82 : Places de stationnement sécurisées dans les parcs relais de la Métropole de Lyon.

Source : Métropole de Lyon.

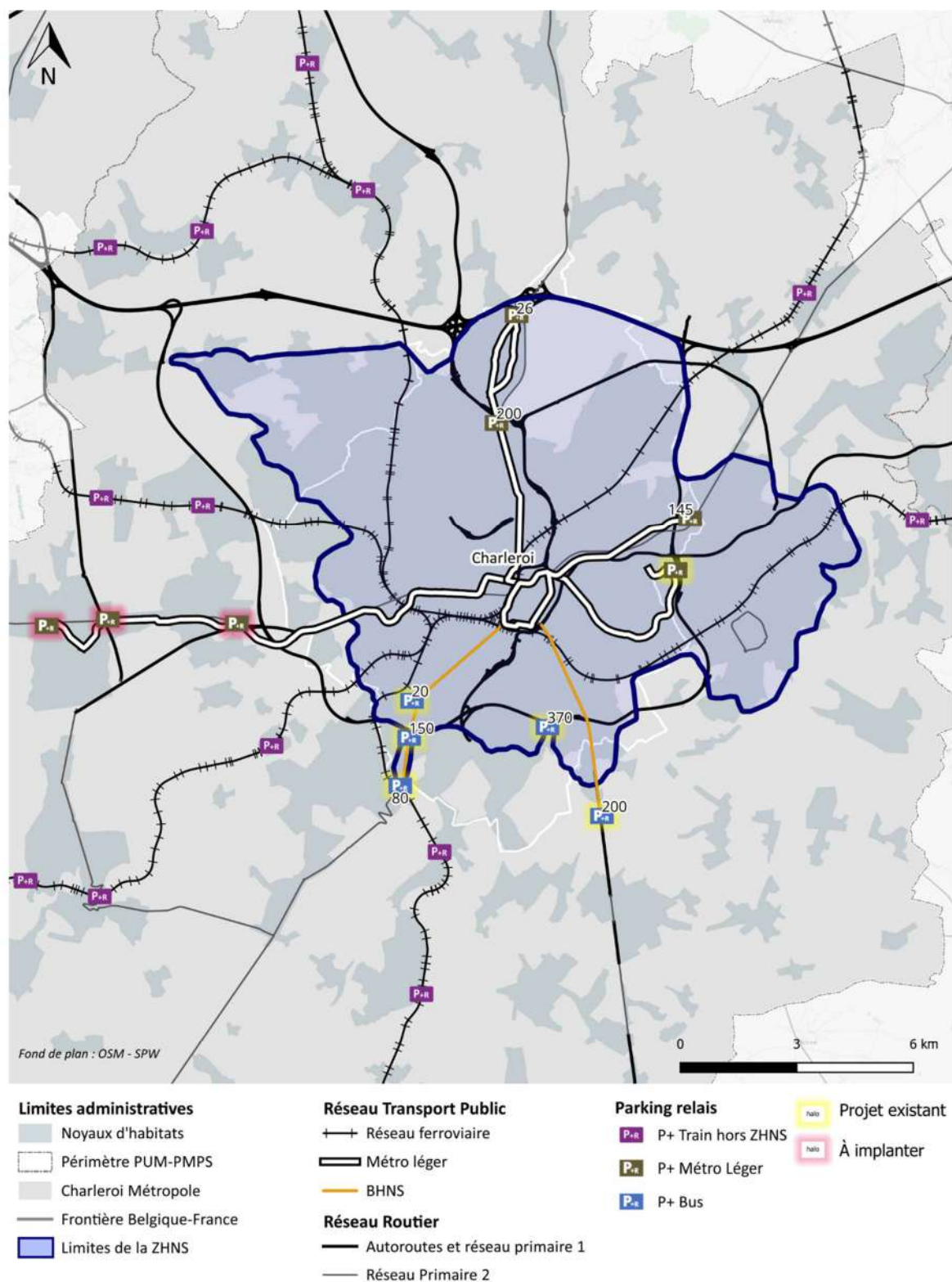


Figure 83 : Plan de développement du réseau P+R.

Action D.1.5 : Améliorer l'expérience utilisateurs grâce à une meilleure lisibilité et accessibilité de l'offre de mobilité alternative à la voiture individuelle et de l'information des voyageurs

| | |
|---|---|
| Description de l'action | Rendre l'information relative à l'offre de mobilité carolo la plus accessible possible et développer des points d'information transversaux. |
| Acteur(s) responsable(s) | SPW MI – SMI |
| Principaux partenaires potentiels | OTW, SNCB, Centrale Locale de Mobilité de Charleroi Métropole, Charleroi Métropole et Communes |
| Facilité de mise en œuvre | ✓✓✓ |
| Temporalité et objectifs de mise en œuvre | <p>Court terme (2024-2027)</p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Faire des espaces TEC existants, des points de contact physiques (multimodaux)</i> <i>Indicateur</i> : Part des espaces TEC existants transformés en points de contacts physiques. <i>Cible</i> : 50% (soit 3 sur 6). <i>Identifier les espaces à développer sur l'ensemble du territoire (minimum 10 dans la ZHNS, et 12 sur le reste du territoire)</i> <i>Indicateur</i> : Réalisation de la tâche. <i>Cible</i> : Tâche effectuée. <p>Action continue</p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Mettre en place le réseau de points de contacts physiques en fonction des opportunités et de la création des Mobipôles</i> <i>Indicateur</i> : Nombre de points de contact physiques développés . <i>Cible</i> : Au minimum 6 dans la ZHNS et 6 ailleurs sur le territoire à l'horizon 2031 ; et au minimum 10 dans la ZHNS et 12 ailleurs sur le territoire à l'horizon 2035. |
| Sources de financement | PIMACI et de manière globale, le budget classique de fonctionnement des opérateurs concernés. |

Description concrète de l'action

L'objectif de cette action est de **faciliter l'accès à une information multimodale**, via différents canaux. Si de nos jours de nombreuses recherches (et achats) peuvent s'effectuer en ligne (ou sur une application mobile), il existe encore un besoin pour des points d'information physiques. Le baromètre de l'inclusion numérique réalisé par la VUB pour la Fondation Roi Baudouin en 2020 révèle que 32% des Belges ne possèdent que de faibles compétences numériques. Il faut ajouter à cela 8% de non-utilisateurs, ce qui relève à 40% de la population belge qui est en situation de vulnérabilité face à la numérisation croissante de la société. Les personnes les plus touchées par cette vulnérabilité sont les personnes ayant de faibles revenus et un faible niveau de diplôme. 79% des femmes de 55 à 74 ans et 54% des demandeurs d'emploi sont aussi dans cette situation.

Pour rappel, parmi les communes qui composent Charleroi Métropole, nombre sont celles dont la population dispose de revenus limités, et cela vaut tant pour la Ville de Charleroi et des communes aux alentours, que des communes situées dans le sud de la métropole. Par ailleurs, la population vieillit globalement. Ces enjeux sont donc aussi primordiaux sur le territoire de Charleroi Métropole, voire encore plus qu'ailleurs.

1) Améliorer et développer les services disponibles dans les espaces TEC, multiplier ces espaces et les rendre accessibles au plus grand nombre (tant dans leur localisation, leur accessibilité physique que leurs horaires)

L'ambition est celle de mettre à disposition de la population des **points de contact physiques** dont le rôle sera de renseigner, informer, conseiller, mais aussi rassembler autour de l'offre de mobilité en général, et donc pas uniquement les transports publics. Au vu de l'existence des espaces TEC, ceux-ci pourraient constituer ces points de contact. Cela est d'autant plus pertinent que le baromètre de l'expérience client du TEC révèle que les espaces TEC sont de plus en plus utilisés pour l'achat et le renouvellement. Leur utilisation semble donc déjà ancrée dans les pratiques des usagers TEC. Un travail de formation et de documentation sera donc nécessaire. Les espaces TEC de Charleroi seront améliorés et développés, et des espaces TEC (ou équivalents¹⁷) secondaires stratégiques seront identifiés au sein de la métropole. Les Mobipôles de types XL, L et M (cf. action D.1.1.) constituent des lieux idéaux pour le développement de tels points de contact. La gestion et l'animation des espaces TEC 2.0 pourra être partagée avec la Centrale Locale de Mobilité.



Figure 84 : Espace TEC de Namur.

Source : Namur Centre-Ville.

2) Développer une solution de type Maas

Comme évoqué à l'action C.3.1. il faut développer une solution de type Maas, en vue d'utilisation plus aisée de l'ensemble des modes de déplacement disponibles sur le territoire de Charleroi Métropole.

¹⁷ Il peut s'agir d'autres espaces existants que ce soient des points SNCB ou d'autres natures. L'idée étant de développer des points de contact physiques sur le territoire. Il s'agit surtout de valoriser les structures existantes plutôt que dans créer de nouvelles.

4.5.2 Ambition D.2 : Informer et accompagner les citoyens en vue d'une mobilité plus durable

Tout comme la SRM, le PMCM nourrit des ambitions fortes en matière d'information et d'accompagnement des usagers du territoire. L'unique création d'infrastructures ne permettra pas d'atteindre l'objectif d'une mobilité nettement plus durable sur le territoire. Il est primordial d'informer et d'accompagner les citoyens en vue de changer la manière de se déplacer, à l'instar de ce qu'ont fait d'autres métropoles telles que Grenoble.

A ces fins, les actions suivantes sont poursuivies :

| | |
|---------------------|---|
| Action D.2.1 | Accompagner les employeurs et employés de Charleroi Métropole vers une mobilité plus durable |
| Action D.2.2 | Promouvoir une mobilité plus durable chez les plus jeunes |
| Action D.2.3 | Promouvoir les solutions de mobilité durable auprès des visiteurs et touristes sur le territoire métropolitain (dont l'aéroport) |
| Action D.2.4 | Mener une communication transversale sur la mise en œuvre du plan de mobilité et les enjeux liés (mobilité mais aussi santé, déplacements et environnement) |

Action D.2.1 : Accompagner les employeurs et employés de Charleroi Métropole vers une mobilité plus durable

| | |
|--|---|
| Description de l'action | Mettre en œuvre des mesures spécifiques à destination des employeurs et employés de la Métropole en vue de promouvoir des déplacements liés au travail plus durables. |
| Acteur(s) responsable(s) | SPW MI – Planification de la Mobilité |
| Principaux partenaires potentiels | SPW MI – EMSR, Charleroi Métropole, Intercommunales (BEP, IDEA et IGRETEC), UWE, Communes et acteurs locaux de mobilité |
| Facilité de mise en œuvre | ✓✓✓ |
| Temporalité et objectifs de mise en œuvre | <p>Court terme (2024-2027)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réaliser un PDE pour chacune des administrations régionales et communales (> 100 personnes) présentent sur le territoire de Charleroi Métropole <i>Indicateur</i> : Part des administrations (>100 personnes) disposant d'un PDE. <i>Cible</i> : 100%. • Sensibiliser les entreprises (>100 personnes) à la réalisation de PDE <i>Indicateur</i> : Nombre de campagnes de sensibilisation. <i>Cible</i> : 1/an. • Etablir des groupes de travail mobilité à l'échelle de chacun des PAE <i>Indicateur</i> : Part des PAE disposant d'un groupe de travail mobilité. <i>Cible</i> : 100% des PAE prioritaires (cf. carte ci-après). <p>Action continue</p> <ul style="list-style-type: none"> • Adopter une logique proactive en matière de mobilité dans le cadre de tous les projets de développement économique dans les années à venir sur le territoire <i>Indicateur</i> : Part des projets pour laquelle une logique proactive a été appliquée. <i>Cible</i> : 100%. • Organiser des challenges de mobilité inter-entreprises à l'échelle de la métropole <i>Indicateur</i> : Nombre de challenges organisés. <i>Cible</i> : 1/an. |
| Sources de financement | Financement propre des différents opérateurs et acteurs concernés, éventuels budgets de sensibilisation à la mobilité via le SPW MI (subvention, appels à projets, etc.). |

Description concrète de l'action

L'action vise à rendre plus durables les déplacements liés au travail grâce à un accompagnement des employeurs, privés comme publics. Cela se traduit par différentes mesures :

1) Rendre les pouvoirs publics au sein de Charleroi Métropole exemplaires en matière de mobilité

Les instances publiques présentes sur le territoire métropolitain, et en priorité l'administration régionale, puis les administrations communales avec minimum 100 travailleurs, réaliseront un plan de déplacement d'entreprise, en vue de mettre en œuvre des actions volontaristes et innovantes. Ces actions auront trait tant aux déplacements domicile-travail qu'aux déplacements professionnels. Une attention particulière devra également être apportée à la transition des flottes de véhicules publics vers l'électrique.

Il serait également pertinent de généraliser le rôle de Mobility Manager au sein des institutions et de s'assurer de leur bonne formation via l'offre développée par l'UWE et soutenue par la Région wallonne.

2) Encourager la réalisation de plans de déplacements d'entreprises (>100 personnes)

Il s'agira de sensibiliser les (principales) entreprises de la Métropole, en leur présentant les outils existants développés à cet égard et en les accompagnant dans leur démarche. Un guide spécifique à la Métropole pourrait éventuellement être créé à cet égard. Ce guide pourrait s'appuyer sur le [guide réalisé par la cellule mobilité de l'Union wallonne des entreprises](#).

Au sein des PAE, les intercommunales pourraient intégrer l'obligation de réaliser un PDE aux nouvelles entreprises qui s'y implanteraient.

Bonnes pratiques

Les Cantons de Genève et Vaud, en Suisse, ont récemment réalisé conjointement un guide à l'attention des entreprises et institutions pour l'élaboration d'un plan de mobilité.

[Pour en savoir plus](#)

3) Encourager la collaboration et les initiatives à l'échelle des PAE

Dans le but de favoriser une gestion partenariale de la mobilité au sein des PAE, des groupes de travail internes à chaque PAE (de manière prioritaire pour les PAE rassemblant le plus de travailleurs qui dispose d'ores et déjà d'une bonne accessibilité multimodale) pourront être mis en place. Pour ce faire, la collaboration avec les intercommunales (IGRETEC, BEP et IDEA) sera indispensable. L'objectif sera la réalisation de plan de mobilité de zones d'activités (PMZA) qui ont pour but d'optimiser l'organisation et la gestion des déplacements de personnes et de marchandises générés par l'activité d'une zone d'activités.

Un travail sera en priorité réalisé auprès des PAE les plus importants sur le territoire métropolitain, en fonction du nombre d'employé et du type d'activité, mais aussi les plus accessibles (voir tableau ci-dessous).

| <i>PAE prioritaires 1</i> | <i>Nombre d'entreprises</i> | <i>Nombre de travailleurs</i> |
|--|------------------------------------|--------------------------------------|
| <i>Aéropôle (Biopark)</i> | <i>175</i> | <i>4735</i> |
| <i>Seneffe-Manage</i> | <i>51</i> | <i>3087</i> |
| <i>Charleroi Gosselies II</i> | <i>13</i> | <i>2002</i> |
| <i>Fleurus-Farciennes</i> | <i>38</i> | <i>1895</i> |
| <i>Charleroi Jumet</i> | <i>175</i> | <i>1490</i> |
| <i>Charleroi Airport I</i> | <i>/</i> | <i>561</i> |
| <i>Plateforme multimodale Charleroi-Châtelet</i> | <i>36</i> | <i>420</i> |
| <i>PAE prioritaires 2</i> | <i>Nombre d'entreprises</i> | <i>Nombre de travailleurs</i> |
| <i>Feluy</i> | <i>19</i> | <i>2049</i> |
| <i>Courcelles</i> | <i>60</i> | <i>1757</i> |
| <i>Fleurus-Martinrou</i> | <i>72</i> | <i>1031</i> |
| <i>Momignies</i> | <i>7</i> | <i>847</i> |
| <i>Thuin-Lobbès</i> | <i>/</i> | <i>600</i> |
| <i>Mariembourg</i> | <i>49</i> | <i>494</i> |
| <i>Chimay-Baileux</i> | <i>/</i> | <i>315</i> |
| <i>Ecopôle *</i> | <i>x</i> | <i>x</i> |

Tableau 6 : Les principaux PAE et grosses entreprises sur le territoire de Charleroi Métropole.

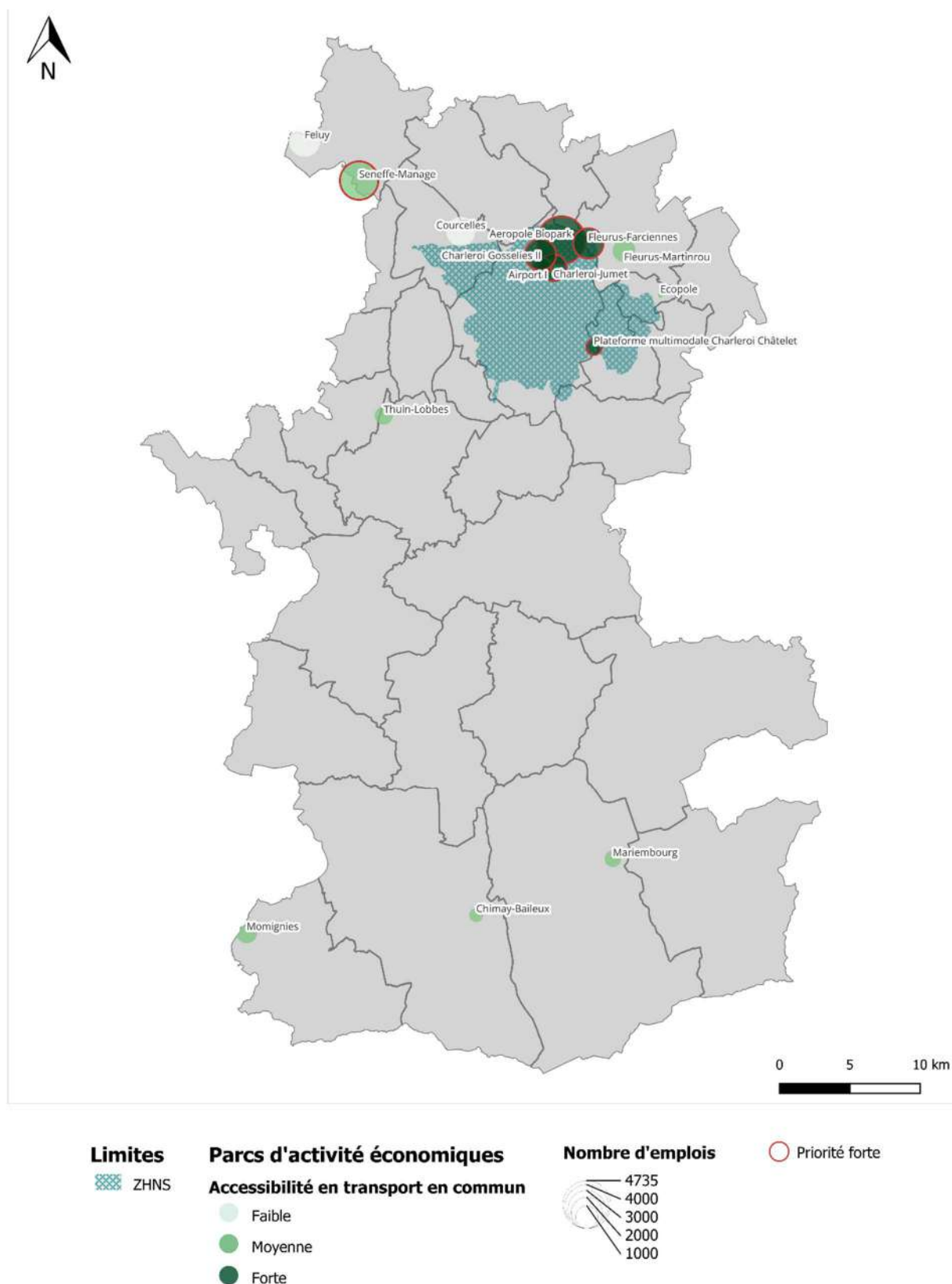


Figure 85 : Parcs d'activités économiques prioritaires à Charleroi Métropole.

Une autre mesure pourrait être la **rédaction d'un guide de la mobilité du travailleur** (comme l'a fait la commune de Leuze-en-Hainaut, voir ci-dessous).

Bonnes pratiques

Situé à Leuze-en-Hainaut, le Parc d'Activités Economiques de Leuze Europe est une des zones d'activités les plus importantes de Wallonie Picarde. Avec l'augmentation du nombre de travailleurs sur le PAE, un groupe de travail mobilité s'est constitué, rassemblant la Ville de Leuze-en-Hainaut, l'intercommunale IDETA, les cellules mobilité de l'Union Wallonne des Entreprises, de la CSC et de la FGTB, Entreprendre.Wapi ainsi que des représentants des entrepreneurs locaux au travers de l'ADEL (l'association des entreprises leuwoises). Le groupe de travail a notamment réalisé un « [Guide de la mobilité du travailleur](#) », qui présente l'éventail des solutions de mobilité existantes pour venir travailler sur le PAE de Leuze Europe.



4) Adopter une logique proactive en matière de mobilité dans le cadre de tous les projets de développement économique dans les années à venir sur le territoire

Cela sera particulièrement important pour les projets suivants : ancien site de Caterpillar, Grand Hôpital de Charleroi, futur quartier de la Défense, EU Biotech School et Health Hub, Cité des Métiers. Cela se traduit par une réflexion au préalable sur la desserte en transports en commun, les aménagements cyclables...

5) Organiser des challenges de mobilité inter-entreprises à l'échelle de la métropole

Les challenges permettent de créer une émulation autour des enjeux de mobilité. Il est possible de nouer des partenariats permettant d'offrir des trajets, de tester de nouvelles solutions. Afin d'encourager le plus grand nombre d'entreprises à participer, il peut être intéressant de mettre à disposition des outils de communication (qui peuvent être *brandés*) et de mettre en jeu des prix. L'échelle des challenges peut être variable : à l'échelle d'un PAE ou à de la Métropole, ou même de la Région, via le [Défi mobilité des entreprises organisé chaque année par l'UWE](#) lors de la semaine européenne de la mobilité en septembre.



Action D.2.2 : Promouvoir une mobilité plus durable chez les plus jeunes

| | |
|--|---|
| Description de l'action | Encourager les établissements scolaires métropolitains à mettre en œuvre des actions dans le but de favoriser une mobilité scolaire plus durable et former les élèves et étudiants aux enjeux de mobilité. |
| Acteur(s) responsable(s) | SPW MI – Planification de la Mobilité |
| Principaux partenaires potentiels | SPW MI – EMSR, Charleroi Métropole, établissements scolaires et Communes concernés |
| Facilité de mise en œuvre | ✓✓✓ |
| Temporalité et objectifs de mise en œuvre | <p>Court Terme (2027-2031)</p> <ul style="list-style-type: none"> Sensibiliser les écoles à la réalisation d'un plan de mobilité scolaire <p>Indicateur : Nombre d'écoles sensibilisées.</p> <p>Cible : Au minimum, les écoles ou groupes d'écoles prioritaires identifiées.</p> |
| Sources de financement | Financement propre des différents opérateurs et acteurs concernés, éventuels budgets de sensibilisation à la mobilité via le SPW MI (subvention, appels à projets, etc.). |

Description concrète de l'action

Cette action consiste principalement à **encourager et favoriser l'élaboration de plans de mobilité scolaire**, qui ont pour objectifs de favoriser le transfert modal par l'amélioration de la sécurité, de l'environnement et de la qualité de vie sur le chemin et aux abords des écoles, et par la sensibilisation et la responsabilisation des publics scolaires face aux problèmes de pollution et de sécurité.

Dans un premier temps, afin d'encourager leur réalisation, il s'agira de **contacter et rencontrer les principaux établissements scolaires** dans le but de leur présenter la démarche, en ensuite d'accompagner les écoles dans l'élaboration de leur plan. Parmi les actions recommandées dans le cadre d'un tel plan :

- **Formation et éducation à la mobilité** : aussi bien dans la pratique (circuler à vélo) que dans la théorie (en fonction de l'âge, sensibiliser aux enjeux environnementaux et à l'impact du transport, ou encore faire un quiz sur la sécurité routière)
- **Organiser des vélo-bus et/ou pédibus** et familiariser avec les abords de l'école et son quartier...
- Etc...

Il s'agira par ailleurs de promouvoir et développer des zones apaisées, en particulier aux abords des établissements scolaires, et en particulier des rues scolaires (cf action spécifique aux zones apaisées).

La carte ci-après reprend les écoles à sensibiliser selon leur degré de priorité. Les écoles à sensibiliser prioritairement en raison de leur taille et/ou accessibilité multimodale sont :

- Les écoles secondaires du centre-ville de Charleroi ;
- Les écoles secondaires de l'entité de Gosselies (Charleroi) ;
- Les écoles secondaires du centre Chatelet ;
- Les écoles secondaires de Fleurus ;
- Les écoles secondaires de l'entité de Tamines (Sambreville) ;
- Les écoles secondaires de Philippeville.

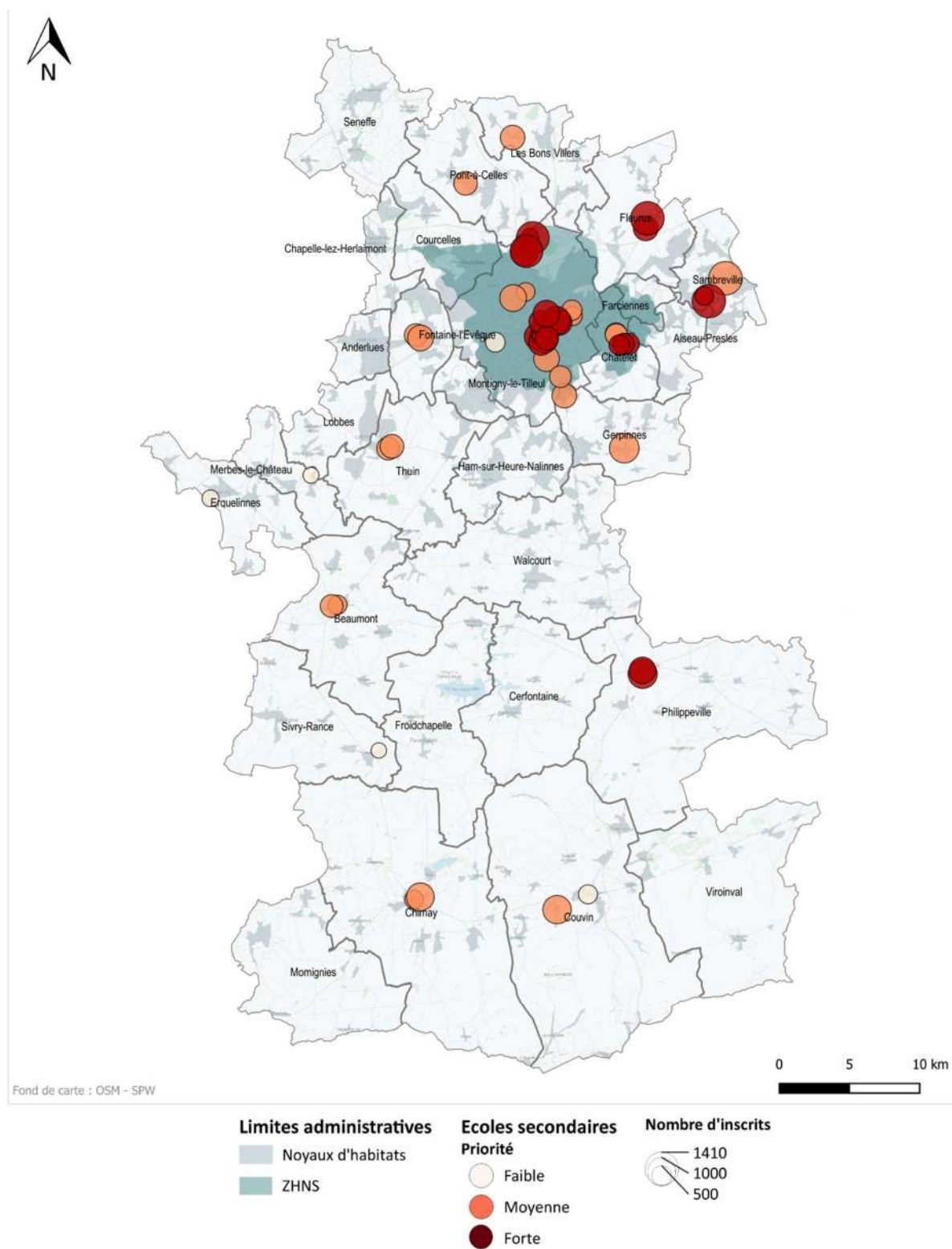


Figure 86 : Sensibilisation à la mobilité dans les écoles secondaires.

Action D.2.3 : Promouvoir les solutions de mobilité durables auprès des visiteurs et touristes sur le territoire métropolitain

| | |
|--|--|
| Description de l'action | Favoriser des déplacements touristiques et de loisirs plus durables grâce à une communication ciblée à destination des visiteurs et touristes du territoire. |
| Acteur(s) responsable(s) | SPW MI – Planification de la Mobilité |
| Principaux partenaires potentiels | Charleroi Métropole, Communes et acteurs locaux, Aéroport de Charleroi, Commissariat général au tourisme (CGT), Maisons du Tourisme, Parc National ESEM, Visit Wallonia |
| Facilité de mise en œuvre | ✓✓✓ |
| Temporalité et objectifs de mise en œuvre | <p>Action continue</p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Mener des campagnes de communication sur l'offre de mobilité disponible pour se rendre aux pôles de déplacements touristiques et de loisirs</i> <p>Indicateur : Nombre de campagnes réalisées.</p> <p>Cible : Au minimum 2 campagnes/an à court terme (2024-2027), puis 1/an par après.</p> |
| Sources de financement | Financement propre des différents opérateurs et acteurs concernés, éventuels budgets de sensibilisation à la mobilité via le SPW MI (subvention, appels à projets, etc.). |

Description concrète de l'action

L'objectif de cette action est de mettre en valeur les solutions de déplacement mises en œuvre par ailleurs en vue de faciliter les déplacements vers les pôles culturels, touristiques ou de loisirs. En effet, le présent plan développe des actions en faveur d'une meilleure accessibilité multimodale de ces derniers, et d'autres mesures ont déjà été prises, et il est important que ces solutions soient connues afin qu'elles soient utilisées.

D'autres liaisons avec des pôles générateurs de déplacements touristiques et de loisirs peuvent être mises en avant, comme par exemple Les lacs de l'Eau d'Heure et le parc National Entre Sambre et Meuse, pour lesquelles diverses solutions ont été développées : réseau vélo, train, lignes de bus Express. C'est également le cas de l'abbaye d'Aulne, qui est accessible en bus mais aussi en train via la gare de Landelies qui ne se situe qu'à 2km. Les bords de Sambre aménagés pour les cyclistes permettent eux aussi de rejoindre l'abbaye d'Aulne très facilement à vélo.

Par ailleurs, plusieurs services ont été mis en place afin de faciliter l'accès à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles-Sud. Il est possible d'y accéder en transports en commun grâce à des liaisons express développées à partir des gares de Charleroi Central, Fleurus et Luttre. Un billet combiné train+ bus est également accessible sur le site de la SNCB. Il s'agira de continuer à mettre en valeur ces solutions, par exemple sur le site internet de l'aéroport de Charleroi, ou sur les billets des voyageurs.

Afin de mettre en valeur ces solutions, ainsi que d'autres pour d'autres pôles du territoire, il serait opportun de développer un guide à destination des visiteurs et touristes, à la manière du guide publié par le Grand Annecy (France) qui met en avant toutes les solutions de mobilité disponibles pour explorer la région.



Figure 87 : Extraits du guide Mobil'été 2023 du Grand Annecy – Source : Office du tourisme du lac d'Annecy

Action D.2.4 : Mener une communication transversale sur la mise en œuvre du plan de mobilité et les enjeux liés (mobilité mais aussi santé, déplacements et environnement)

| | |
|---|---|
| Description de l'action | Faciliter l'appropriation du plan par les citoyens grâce à une communication permettant de mettre en avant la transversalité des enjeux de mobilité. |
| Acteur(s) responsable(s) | SPW MI – Planification de la Mobilité |
| Principaux partenaires potentiels | Charleroi Métropole, Communes et acteurs locaux |
| Facilité de mise en œuvre | ✓✓✓ |
| Temporalité et objectifs de mise en œuvre | <p>Action continue</p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Mener des campagnes de communication transversale sur la mise en œuvre du PMCM et les enjeux liés</i> <p>Indicateur : Nombre de campagnes réalisées. Cible : Au minimum 2 campagnes/an à court terme (2024-2027), puis 1/an par après.</p> |
| Sources de financement | Financement propre des différents opérateurs et acteurs concernés, éventuels budgets de sensibilisation à la mobilité via le SPW MI (subvention, appels à projets, etc.). |

Description concrète de l'action

L'objectif de cette action est de provoquer une adhésion citoyenne au plan de mobilité de Charleroi métropole. Cela passera par des mesures de communication visant d'une part à mettre en avant les objectifs et les mesures du plan, mais aussi une meilleure compréhension des enjeux identifiés par le plan. Il s'agira de mettre en avant la transversalité des enjeux de mobilité (santé, environnement...).

Afin de favoriser l'adhésion autour du plan lui-même, il s'agira de communiquer au minimum annuellement sur la mise en œuvre des actions de ce dernier. Une communication vers les acteurs partenaires et grand public sera ainsi faite.

Pour ce faire, Charleroi Métropole travaillera à la diffusion d'une **campagne de communication sur les enjeux de santé et environnementaux**, dans laquelle les **professionnels de santé** pourraient par exemple être impliqués.

Une autre campagne de communication aura pour but de **sensibiliser les automobilistes aux coûts cachés de l'utilisation de la voiture via des campagnes spécifiques** : impact environnemental, nuisances, congestion, accidents...



Figure 88 : Campagne de Bruxelles Environnement en faveur de la LEZ pour un air plus sain.

Source : Bruxelles Environnement.

Développer et mettre en avant une approche temporelle de la mobilité, par exemple en communiquant autour du temps nécessaire pour se rendre d'un point A à un point B selon le mode de déplacement, à l'image de la 'rose des modes' ci-dessous.

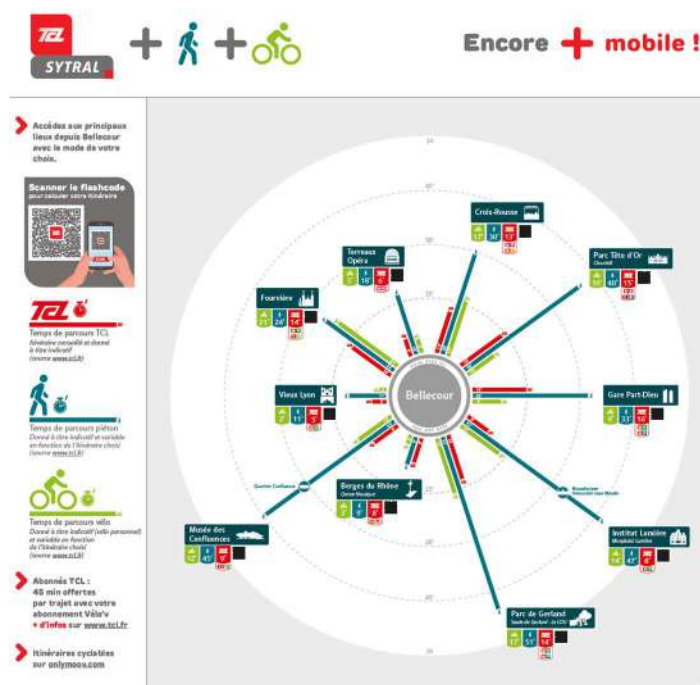


Figure 89 : « Rose des modes » depuis la place Bellecour à Lyon.

Source : Latitude Carthagène pour TCL Sytral.

4.6 Orientation Stratégique E : Dynamiser le report modal des marchandises


4.6.1 Ambition E.1 : Favoriser le transfert modal du transport de marchandises

Loin de laisser l'effort de report modal aux seules industries établies à proximité de la plateforme multimodale, le PMCM ambitionne de faciliter l'accès routier de ces plateformes à l'ensemble des flux pertinents du territoire. Il s'agira de renforcer le rôle du transport routier comme maillon essentiel de la chaîne multimodale pour les trajets précédents et successifs aux déplacements fluviaux et ferroviaires.


Pour ce faire, les actions suivantes sont poursuivies :

| | |
|--------------|--|
| Action E.1.1 | Renforcer l'accessibilité et l'attractivité des plateformes multimodales |
| Action E.1.2 | Renforcer la compétitivité des transports fluviaux et ferroviaires |
| Action E.1.3 | Réduire la pénétration de véhicules de transport non consolidés dans le centre-ville de Charleroi en encourageant le recours aux centres de consolidation et à la cyclo-logistique |

Action E.1.1 : Renforcer l'accessibilité et l'attractivité des plateformes multimodales

| | |
|--|--|
| Description de l'action | <p>Les plateformes de transbordement multimodales établies dans les zones portuaires du Sud-Est de Charleroi (Couillet, Montignies-sur-Sambre, Châtelet) permettent le transfert de marchandises de la route vers des modes de transport plus verts tels que le fluvial ou le ferroviaire. Pour accéder à ces installations, les poids lourds traversent des artères densément peuplées. La traversée de Couillet est systématique pour les flux en provenance du Sud et de la N5. La croissance attendue du transport multimodal va accentuer la circulation des camions dans ces agglomérations.</p> <p>En application du Masterplan Sambre-Est, il s'agit de :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Réactualiser le Masterplan Sambre-Est en vue de la programmation FEDER 2029 ; 2. Créer un accès direct entre les plateformes multimodales du Sud-Est de Charleroi et le R3 ; 3. Rendre l'Est du R3 accessible à la N5 dans les deux directions. |
| Acteur(s) responsable(s) | <p>Intercommunale (IGRETEC)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Actualisation du Masterplan et dépôt d'un projet FEDER : IGRETEC ; • Réalisation des accès routiers : SPW MI – Directions des Routes ; • Gestion des concessions : PAC. |
| Principaux partenaires potentiels | <p>Industriels établis dans la zone portuaire Sambre-Est et TIBI</p> <p>Communes concernées par les plateformes multimodales : Charleroi (Couillet), Montignies-sur-Sambre et Châtelet</p> |
| Facilité de mise en œuvre |  |
| Temporalité et objectifs de mise en œuvre | <p>Moyen Terme (2026)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Actualisation du Masterplan <p>Indicateur : Réalisation de la tâche. Cible : Tâche effectuée.</p> <p>Moyen-Long Terme (2028-2035)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dépôt du dossier FEDER et réalisation des investissements <p>Indicateur : Réalisation de la tâche. Cible : Tâche effectuée.</p> |
| Sources de financement | Co-financements FEDER (2029) et régionaux. |

Action E.1.2 : Renforcer la compétitivité des transports fluviaux et ferroviaires

| | |
|--|---|
| Description de l'action | <p>Les transports ferroviaires et fluviaux sont des modes de transport massifiés. Le choix de ces alternatives à la route dépend de leur aptitude à proposer un prix de revient réduit et à respecter les exigences de fiabilité des acteurs de la chaîne d'approvisionnement des industries. En conséquence, il s'agit d'adapter les infrastructures pour permettre l'utilisation de véhicules plus capacitaires et d'élargir les plages d'accessibilité de ces infrastructures pour assurer la flexibilité et la fiabilité des envois. Cette action s'articule autour de quatre sous-actions :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Permettre le transport de trains longs vers la plateforme multimodale par la mise en place des infrastructures adéquates ; 2) Permettre l'accès de bateaux de 110m à la plateforme multimodale en aménageant les quais et en prévoyant des bassins de retournement adaptés ; 3) Elargir l'amplitude d'ouverture des écluses : soit par l'accélération de la reprise des commandes par le centre PEREX, soit par le recrutement du personnel nécessaire ; 4) Soutenir l'émergence de projets pilotes permettant le recours à des véhicules autonomes comme ceux permettant la mise sur pied de centres de consolidations et ceux permettant le recours à des véhicules autonomes, notamment des navettes fluviales, et la NPG qui peut constituer un maillon important du report modal tant pour les personnes que pour les marchandises. |
| Acteur(s) responsable(s) | <ul style="list-style-type: none"> • Coordinateur et propriétaire de la plateforme : PAC • Mise à niveau des capacités ferroviaires : Infrabel • Aménagement des quais et bassins de retournement : SPW MI – DTIM Automatisation des écluses et projets pilotes : SPW MI – DTIM |
| Principaux partenaires potentiels | IGRETEC, SOFICO, SPF Mobilité et Transport, exploitants de la plateforme multimodale de Charleroi-Châtelet, Logistics in Wallonia |
| Facilité de mise en œuvre |  |
| Temporalité et objectifs de mise en œuvre | <p>Court Terme (2024-2027)</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Mise en œuvre de véhicules autonomes par voie fluviale et voie ferroviaire</i> • <i>Automation d'une partie des écluses</i> <p>Indicateur : Réalisation de la tâche. Cible : Tâche effectuée.</p> <p>Moyen Terme (2028-2031)</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Finalisation de l'automation des écluses et 100% des écluses opérables 24h/24</i> <p>Indicateur : Réalisation de la tâche. Cible : Tâche effectuée.</p> |
| Sources de financement | <p>Court Terme (2024-2027) : Financement régional pour les éventuelles études, projets pilotes et aménagements, financement fédéral pour le volet ferroviaire</p> <p>Moyen-Long Terme (2028-2035) : Financement régional, soutien européen par l'intermédiaire des Fonds de Soutien Structurels et Mécanisme d'Interconnexion en Europe (MIE) ou FEDER, financement fédéral (appels à projets notamment).</p> |

Action E.1.3 : Réduire la pénétration de véhicules de transport non consolidés dans le centre-ville de Charleroi en encourageant le recours aux centres de consolidation et à la cyclo-logistique

| | |
|---|---|
| Description de l'action | <p>Le centre-ville de Charleroi abrite la densité de commerce et d'habitants la plus élevée du PMCM. En conséquence, ce périmètre est plus apte à valoriser des activités de consolidation de marchandises et à accueillir des activités de cyclo-logistique. Le mode de fonctionnement actuel résulte d'un équilibre économique trouvé par les différents acteurs de la chaîne d'approvisionnement et de livraison en fonction des conditions d'accès en centre urbain du moment. Dévier les flux non-consolidés vers des centres de consolidation et/ou recourir à de la cyclo-logistique nécessitent des changements importants par rapport à l'équilibre actuel. Pour créer de nouveaux modes de fonctionnement, il s'agit dès lors de modifier fortement les conditions d'accès. Cette action s'articule autour de cinq sous-actions</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Développer, communiquer et faire respecter une vision à long terme d'accès stricte au centre-ville (limitation des heures d'accès, révision des itinéraires de circulation) pour les véhicules polluants et de livraison non consolidés ; 2) Réduire le nombre d'entrées et de sorties de véhicules de transport de marchandises en donnant un accès spécifique aux véhicules en provenance des centres de consolidation ; 3) Faciliter la cohabitation entre les véhicules de livraison et les autres usagers en assurant des aires de livraison disponibles à proximité des artères commerçantes ; 4) Favoriser l'émergence de la cyclo-logistique en mettant en place un réseau de pistes cyclables au gabarit des vélos cargos avec remorques. 5) Stimuler l'émergence de la cyclo-logistique en lui confiant le transport des colis des administrations et collectivités. |
| Acteur(s) responsable(s) | Ville de Charleroi |
| Principaux partenaires potentiels | IGRETEC, SPW MI – SMI |
| Facilité de mise en œuvre | ✓✓✓ |
| Temporalité et objectifs de mise en œuvre | <p>Court Terme (2024-2027)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conception et communication d'une vision à long terme sur les conditions d'accès du centre-ville <p>Indicateur : Réalisation de la tâche. Cible : Tâche effectuée.</p> <p>Moyen Terme (2028-2031)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implémentation infrastructurelle des actions <p>Indicateur : Nombre de pénétration de véhicules de livraison en centre-ville. Cible: /.</p> |
| Sources de financement | Financements communaux et régionaux. |

4.7 Analyses des cas historiques

4.7.1 Préambule

Les zones sud-est et sud-ouest du territoire font l'objet de discussions depuis plusieurs décennies relatives à des axes régionaux de circulation : la N5 et la N54 respectivement.

La présente section a pour objet de présenter succinctement les principaux constats et enjeux relevés.

4.7.2 Le cas de la zone sud-est (N5)

Synthèse des enjeux et principaux constats

Depuis de nombreuses années la N5 fait l'objet de discussions liées à des enjeux variés et transversaux :

- La N5 présente un **profil discontinu** sur son tronçon compris entre la frontière française et l'agglomération urbaine carolo. Depuis peu, un aménagement autoroutier a été créé depuis la frontière française et contourne le centre de Couvin. La N5 fait par ailleurs l'objet de réaménagements en vue de rendre son tronçon entre Couvin jusqu'aux environs de Somzée en gabarit autoroutier. Ensuite, cet axe présente un gabarit et un aménagement plus discontinu entre Somzée et Charleroi. Cet élément est spécifiquement pointé par les Communes de Walcourt, Gerpennes et Ham-sur-Heure-Nalinnes qui sont traversées par cette section au profil plus variable et qui abrite de multiples activités (en particulier à hauteur du Bultia) ;
- Le **caractère accidentogène** de la N5 aussi est pointé par les Communes. Un certain nombre d'accidents de la route s'y produit effectivement chaque année, et le fait que cette voirie soit empruntée par de multiples véhicules dont du charroi lourd est également mis en avant (spécifiquement en traversée de zone urbanisée) ;
- La N5 **supporte un trafic routier relativement important**. Depuis la frontière française ce trafic s'accroît au fur et à mesure que l'on s'approche de l'agglomération carolo. En semaine, il passe d'environ 20.000 véhicules quotidiennement au nord de Couvin à plus de 30.000 véhicules à hauteur de Gerpennes. Selon les analyses effectuées (en prenant toutes les précautions d'usage par rapport à l'interprétation des données), seule une mineure partie de ce trafic constitue du trafic international (estimé à < 25%). **Environ 10 à 15% de ce trafic constitue un flux de poids lourds**, représentant de l'ordre de 2.500 à 3.500 véhicules entre Couvin et Charleroi. Le week-end, le flux automobile est légèrement moindre, et la part du trafic lourd représente au maximum 5% du flux ;

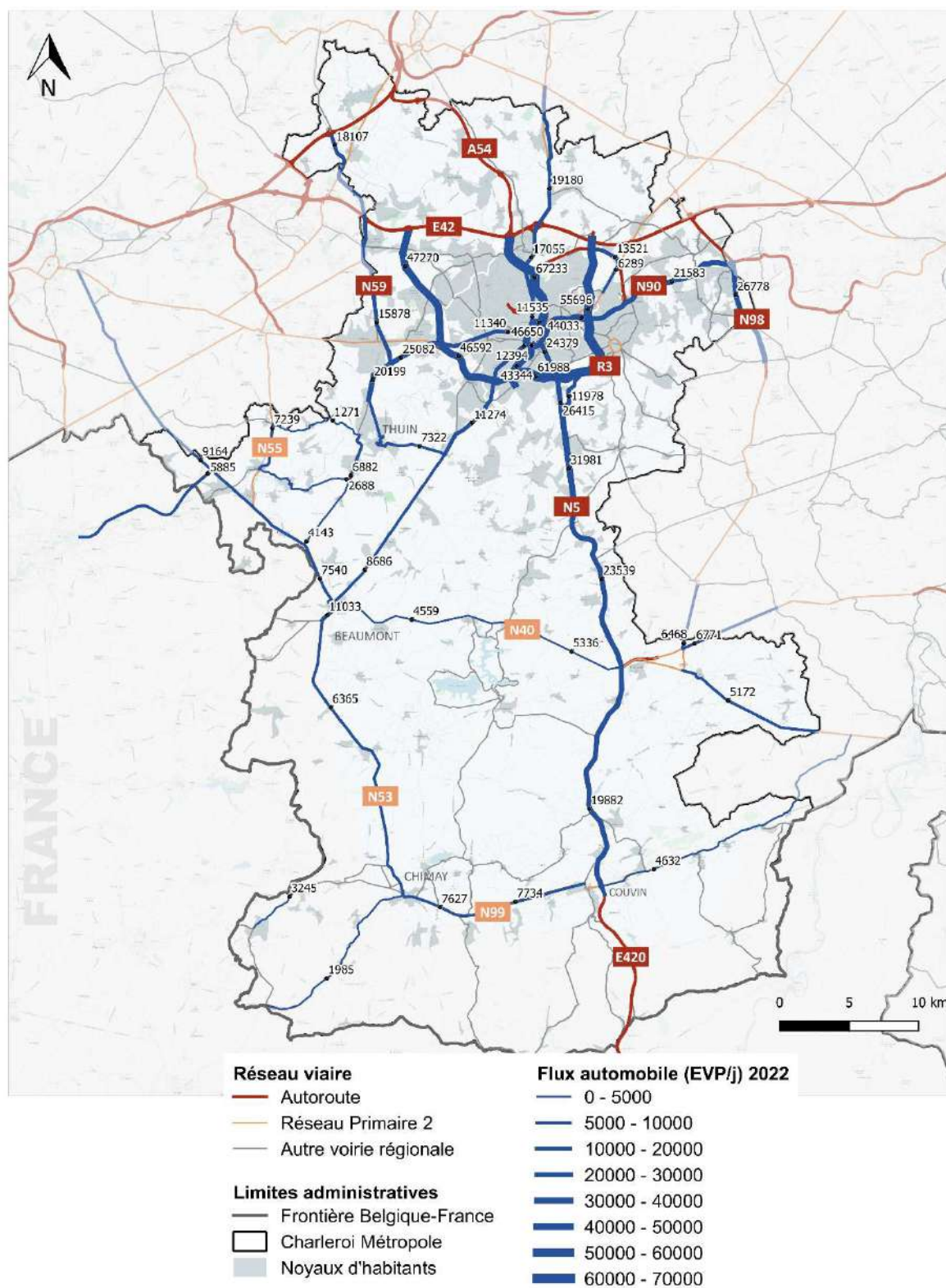


Figure 90 : Charges de trafic sur le réseau routier régional un jour moyen de semaine (6h – 22h).
Source : FCD.

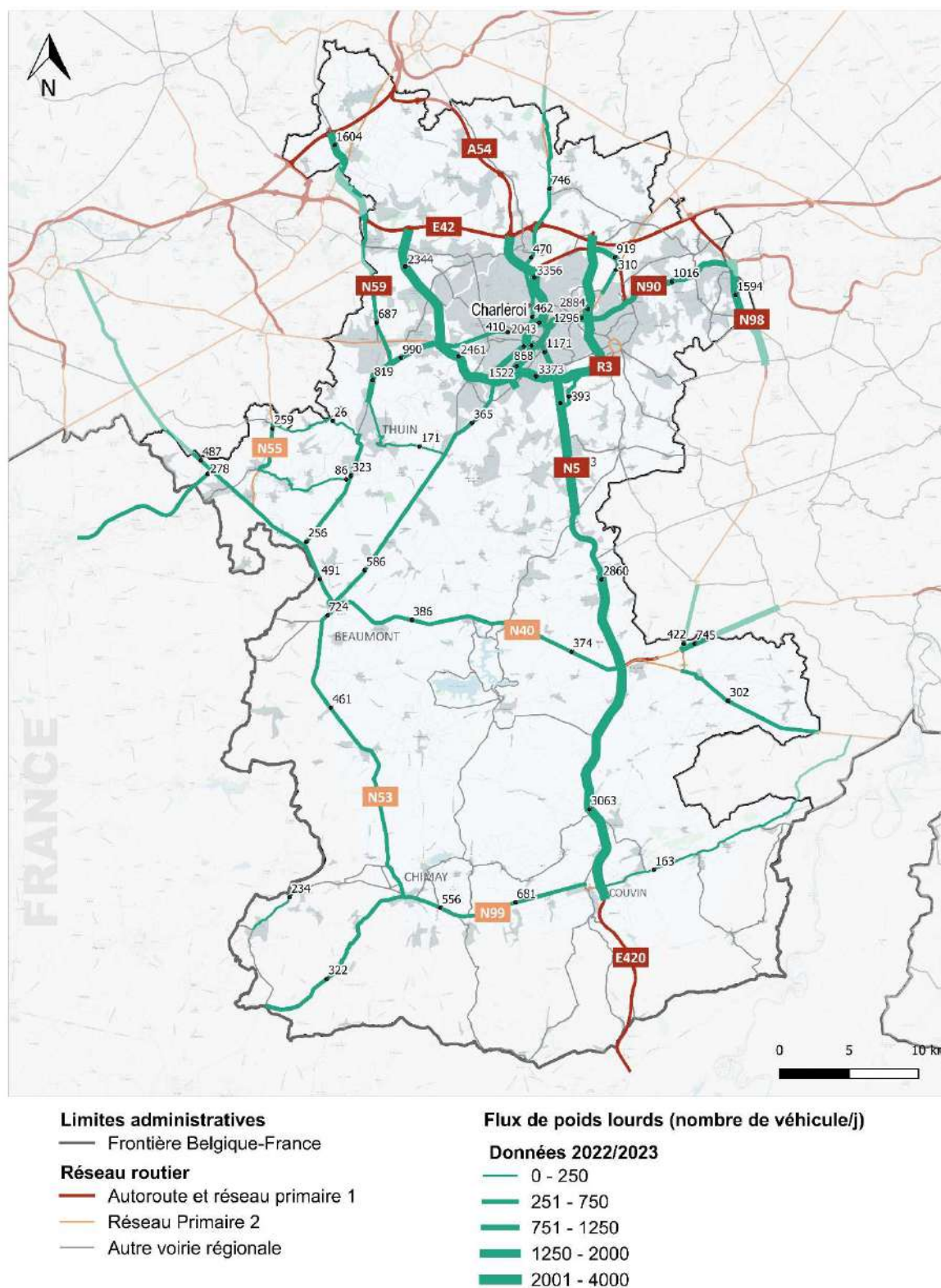


Figure 91 : Charges de trafic poids lourds sur le réseau routier régional un jour moyen de semaine (6h – 22h).

Source : FCD.

- Une analyse du temps de parcours sur cette section rapporte que cet axe connaît **quelques embarras de circulation**, mais essentiellement en direction de Charleroi et particulièrement durant l'heure de pointe du matin. Entre Jamagne et le rond-point de Couillet, la perte de temps est estimée à 15-20 minutes en comparaison de la situation nocturne. L'essentiel de la perte de temps s'effectue à hauteur du rond-point de Couillet (7 à 10'), et dans une moindre mesure à hauteur du carrefour à feu de Somzée (5 à 6') et du rond-point du Bultia (3') ;



Figure 92 : Temps de parcours sur la N5 entre Jamagne et le rond-point de Couillet.
Source : FCD, mardis et jeudis (octobre 2022).

- La N5 n'est pas connectée avec le R3 vers l'est, ce qui provoque un important **trafic de transit**, en particulier sur la rue de la Blanche Borne. L'utilisation de cet axe comme itinéraire de transit est mise en évidence par les FCD comme l'illustre la figure ci-contre. Au cours d'une journée, ce sont environ 12.000 véhicules qui empruntent cette voirie qui n'est pas adaptée et occasionne des nuisances pour les locaux – dont également des poids lourds (alors que cette voirie leur est interdite).

Un trafic de transit est également rapporté par les communes de Gerpinnes (en particulier via son centre), d'Ham-sur-Heure-Nalinnes et de Walcourt (en différents endroits de leur territoire). L'absence de connexion avec le R3-est pourrait expliquer une partie de ce transit, spécifiquement pour les territoires situés à l'est de la N5 dont Gerpinnes. A l'ouest, le transit s'expliquerait surtout par l'intérêt que représentent les itinéraires concernés pour rejoindre les différentes parties du territoire de Charleroi Métropole. Davantage encore pour les zones situées dans le sud, ce transit serait en outre surtout le fruit de locaux. Une analyse des itinéraires empruntés rapporte que plus de 70% du flux circulant sur la N5 à hauteur de Somzée poursuivent en effet leur itinéraire en direction de Charleroi. Hormis via la rue de la Blanche Borne, les FCD n'ont pas permis d'identifier des itinéraires de transit particulier. Par ailleurs, une partie du flux a pour destination les communes ou villages concernés.



Mesures esquissées par le PMCM

Au vu des enjeux et constats, mais aussi au regard des ambitions poursuivies par le PMCM, une série de mesures ont été esquissées. Celles-ci s'inscrivent spécifiquement dans l'objectif d'apaisement du territoire. En parallèle, et puisque par ailleurs le transit est aussi le fruit d'une circulation locale, le PMCM définit toute une série de mesures visant à améliorer les connexions multimodales depuis, vers et entre les territoires concernés.

Les mesures qui s'appliquent à la gestion du trafic sur la N5 sont les suivantes:

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

Gerpinnes est, par exemple, une zone prioritaire pour la mise en œuvre de cette action.

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

Action B.1.4 : Examiner la pertinence de la création de nouveaux tronçons sur la N5 et la RN54

Elles sont accompagnées de mesures complémentaires pour améliorer l'accessibilité multimodale du territoire::

- La mise en œuvre et le développement d'un réseau cyclable structurant métropolitain (cf. action C.2.1);
- La définition et le renforcement du réseau de transport public structurant, avec notamment l'optimisation des connexions en train avec Charleroi, la création d'une ligne de bus de rocade desservant les communes de Gerpinnes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes (cf. action C.3.2.3, C.3.2.5, C.3.2.6., C.3.4) ;
- Les mesures d'accessibilité particulières envisagées pour la desserte des Lacs de l'Eau d'Heure et de manière plus générale le parc national d'Entre-Sambre-et-Meuse (C.3.3) ;
- Le développement du réseau de parkings de covoiturage, dont la création d'espaces supplémentaires à Philippeville et Walcourt (C.3.8.).

4.7.3 Le cas de la zone sud-ouest (N54)

Synthèse des enjeux et principaux constats

Un trafic de transit de poids lourds – et de véhicules automobiles – est (logiquement) identifié sur les routes régionales desservant la partie sud-ouest du territoire dont le réseau est assez dense dans cette région mais dont le gabarit n'est pas toujours adapté. C'est le cas en particulier de la N55 (section sud), de la N561 et N562. Il en résulte des nuisances pour les riverains habitant les villages situés sur les communes de Erquelines, Lobbes, Thuin, Merbes-le-Château et Beaumont traversés par ce réseau régional.

La figure ci-dessous illustre la densité de trafic lourd dans cette zone. Ce sont de l'ordre de 500 à 600 poids lourds qui circulent quotidiennement sur la N40 (section comprise entre la N559 et Beaumont) et N53 (section au nord de Beaumont) respectivement. Sur la N559 (section entre Biercée et Lobbes) ce sont un peu plus de 300 poids lourds qui sont enregistrés chaque jour, alors que sur la N55 (en traversée de Merbes-le-Château), ce flux s'élève à un peu plus de 250 véhicules. A titre comparatif, ce flux est d'environ 3.000 poids lourds sur la N5.

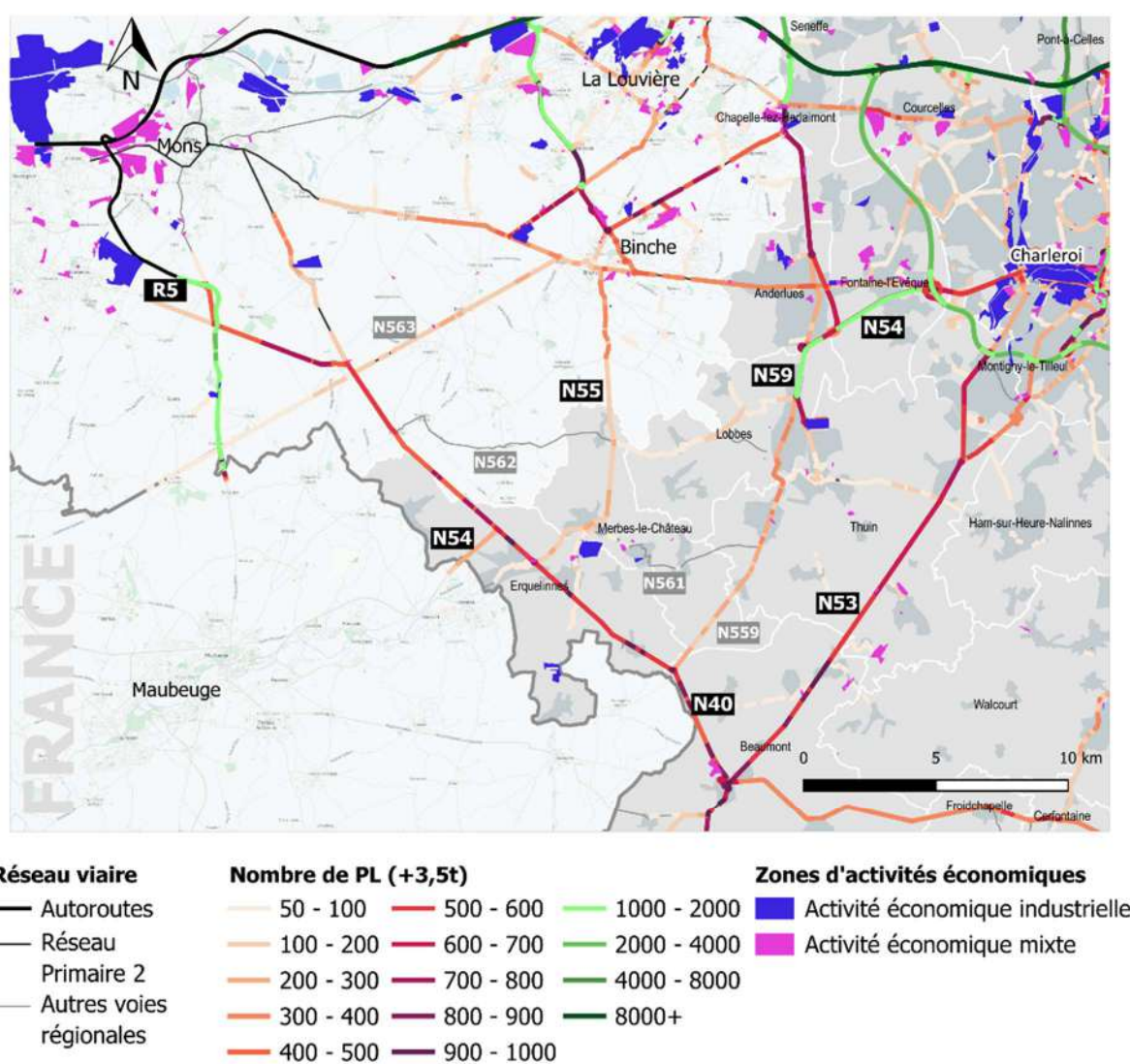


Figure 93 : Enjeux N54, Charges de trafic PL (+3,5t) un jour ouvré moyen.

Une première analyse de l'origine-destination de ce flux rapporte qu'une partie limitée de ce trafic constituerait un trafic d'échange avec la France. En effet, le flux mesuré sur la N54 (à hauteur de la frontière avec la France) est de moins de 300 véhicules quotidiennement, ce qui représente moins de 25% du flux mesuré sur les N53, N559 et N55. L'origine et les destinations des flux sont variés : une partie des déplacements se fait en lien avec

les régions de Mons, de Binche – La Louvière, de Charleroi ou encore proviennent ou se dirigent vers Chimay ou encore Philippeville.

Du fait de la présence de deux parcs d'activités dans cette partie du territoire – celui de Solre-sur-Sambre à Erquelines (frontière avec Merbes-le-Château) et celui de Thuin-Lobbès – ainsi que de la présence du centre Régniers et de quelques commerces, une partie du trafic constitue un trafic local de circulation. Celui-ci n'a toutefois pu être quantifié.

Mesures esquissées par le PMCM

Au vu des enjeux et constats, mais aussi au regard des ambitions poursuivies par le PMCM, une série de mesures ont été esquissées. Celles-ci s'inscrivent spécifiquement dans l'objectif d'apaisement du territoire. En parallèle, le PMCM définit toute une série de mesures visant à améliorer les connexions multimodales depuis, vers et entre les territoires concernés, en vue d'offrir davantage de solutions de mobilité aux citoyens de cette région.

B.1.2 Sécuriser les traversées des villages desservis par le réseau régional

Il s'agit de sécuriser les traversées de villages via des aménagements et des mesures visant à faire respecter les limites de vitesse, parmi lesquelles les traversées des villages desservis par les N559, N40 et N53. Le placement de radars/radars tronçons est notamment vivement recommandé à cet effet.

Cette action propose également d'étudier une limitation des vitesses de circulation des poids lourds, voire la restriction totale du transit en traversées de certains villages. C'est le cas notamment pour Merbes-le-Château.



Figure : Zone à protéger prioritairement du trafic de transit de poids lourds

B.1.3 Gérer et contraindre le trafic sur les axes régionaux en fonction de leur capacité. B.1.4 : Examiner la pertinence de la création de nouveaux tronçons sur la N5 et la RN54

Développer une stratégie globale d'implantation des activités

Privilégier le développement des zones destinées à l'activité économique à proximité des axes structurants pour éviter le transit via des zones urbanisées **Des mesures complémentaires pour renforcer l'offre de mobilité**

Par ailleurs, le présent plan propose toute une série d'actions et de mesures en vue de renforcer l'offre de mobilité dans cette partie du territoire, et notamment les connexions avec Maubeuge, parmi lesquelles le renforcement de l'offre en transport public via l'augmentation des fréquences de passage des trains (S63), le

renforcement des connexions en train avec l'agglomération française, la création d'une ligne de bus de rocade structurante Anderlues – Thuin – Ham-sur-Heure – Gerpinnes.

Le plan projette également le développement du réseau de parkings de covoiturage, dont la création d'espaces supplémentaires à Erquelinnes et Beaumont.

5. GOUVERNANCE

5. GOUVERNANCE



5.1 Structure et organes de gouvernance

La mise en œuvre du PMCM nécessite l'alignement et l'implication de nombreuses parties prenantes. Il est donc essentiel de mettre en place une structure de gouvernance qui garantisse la transparence et la conformité des choix par rapport à la vision du PMCM.

La gouvernance proposée dans la suite du document vise à assurer la cohérence des politiques de mobilité et d'aménagement du territoire du niveau régional jusqu'à l'échelon local. Les objectifs sont les suivants :

- Assurer la cohérence entre la stratégie régionale, les ambitions du PMCM et les décisions communales et disposer d'une vision globale de l'ensemble des initiatives en cours ou prévues sur l'ensemble du territoire concerné ;
- Être opérationnelle dès l'approbation du plan ;
- Impliquer l'ensemble des parties prenantes dans la mise en œuvre du PMCM et permettre ainsi sa déclinaison au niveau local ;
- Assurer la transmission des informations et données entre les différents niveaux de responsabilité et assurer le suivi du PMCM ;
- Partager la connaissance du territoire, de ses enjeux et assurer un dialogue permanent entre les parties prenantes pour ce qui concerne la mobilité.

La gouvernance du PMCM repose sur quatre niveaux qui seront explicités plus loin dans le document :

- Le Comité PMCM + l'organe de représentation des communes
- Les Comités thématiques
- Les Comités de projets
- L'organe d'évaluation

Le but est **d'intégrer chaque acteur, dans le respect de sa dynamique propre, au bon niveau de décision :**

- Les décisions « politiques » stratégiques sont prises au niveau du Comité PMCM. Il planifiera la mise en œuvre des actions du plan suivant les opportunités et les capacités de financement, en fonction de l'analyse des effets du plan et des objectifs à atteindre ;
- Les techniciens et acteurs de terrain travaillent à rendre les actions opérationnelles au sein des comités thématiques ;
- Les acteurs locaux sont présents au moment de la réalisation des projets ;
- Le SPW évalue l'implémentation du plan et analyse les indicateurs d'impacts et de réalisation.

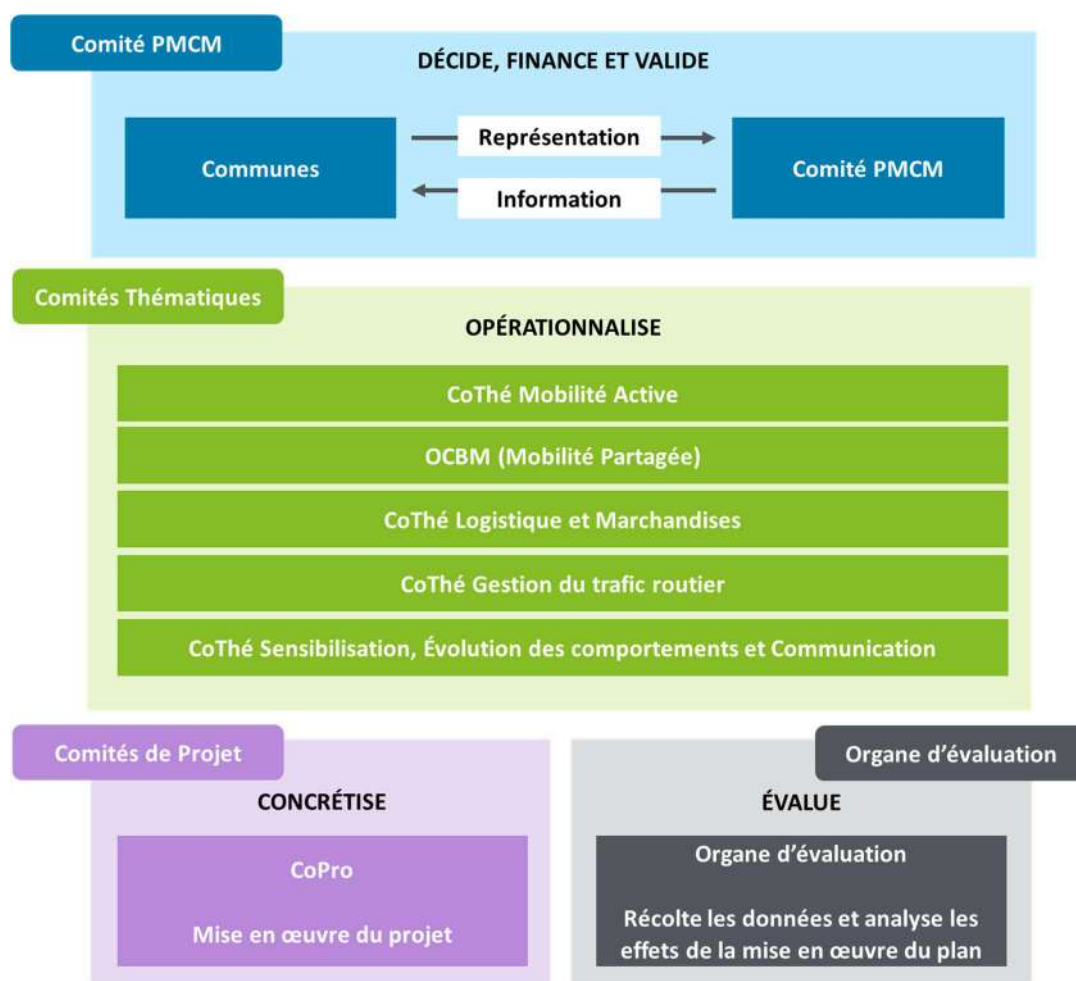


Figure 94 : Structure de gouvernance du PMCM.

Pour mettre en œuvre ce principe et assurer sa réussite, il est important de dépasser ce simple schéma et de :

- Responsabiliser les acteurs ;
- Décrire les flux d'informations et les dynamiques pour s'assurer que les informations circulent et que personne ne travaille en silo ;
- Mettre en place un cadre décisionnel transparent et éclairé ;
- Mettre en place un cadre suffisamment souple pour pouvoir profiter des effets d'aubaine et tenir compte des évolutions diverses au cours du temps ;
- Mettre à profit et valoriser la dynamique existante entre les acteurs de la mobilité tout en améliorant ce qui peut l'être ;
- Communiquer vers les citoyens sur la mise en œuvre du plan et sur les décisions prises au niveau du comité PMCM.

5.2 Organisation de la gouvernance

La mise en œuvre du PMCM nécessite l'alignement et l'implication de nombreuses parties prenantes. Il est donc essentiel de mettre en place une structure de gouvernance qui garantisse la transparence et la conformité des choix par rapport à la vision du PMCM.

Le pôle territorial du SPW-MI et le Comité PMCM sont des éléments clés et centraux dans ces flux de communication et de transmission des informations :

- Le Pôle territorial du SPW-MI assurera le bon échange des informations entre l'organe de représentation des communes (Commission mobilité de Charleroi Métropole) et le Comité PMCM ;

- Les décisions prises par le Comité PMCM sont transmises aux Comités thématiques, chacun pour ce qui les concerne. Ces informations sont transmises par l'entremise du Pôle territorial de la Direction de la Planification de la Mobilité. Les informations issues des Comités thématiques sont remontées vers le Comité PMCM par le même canal ;
- Les décisions relatives aux actions sont transmises à chaque Comité de projet par le biais du Comité PMCM par l'entremise du Pôle territorial de la Direction de la Planification de la Mobilité, et inversement.

Cela implique donc que **l'ensemble des décisions sont avalisées par le Comité PMCM** et transitent par celui-ci. En pratique, le Pôle territorial de la Direction de la Planification de la Mobilité est chargé d'assurer la transmission de l'ensemble des informations.

Pour cela, la structure de gouvernance du PMCM se base sur un cercle vertueux, présenté ci-dessous.

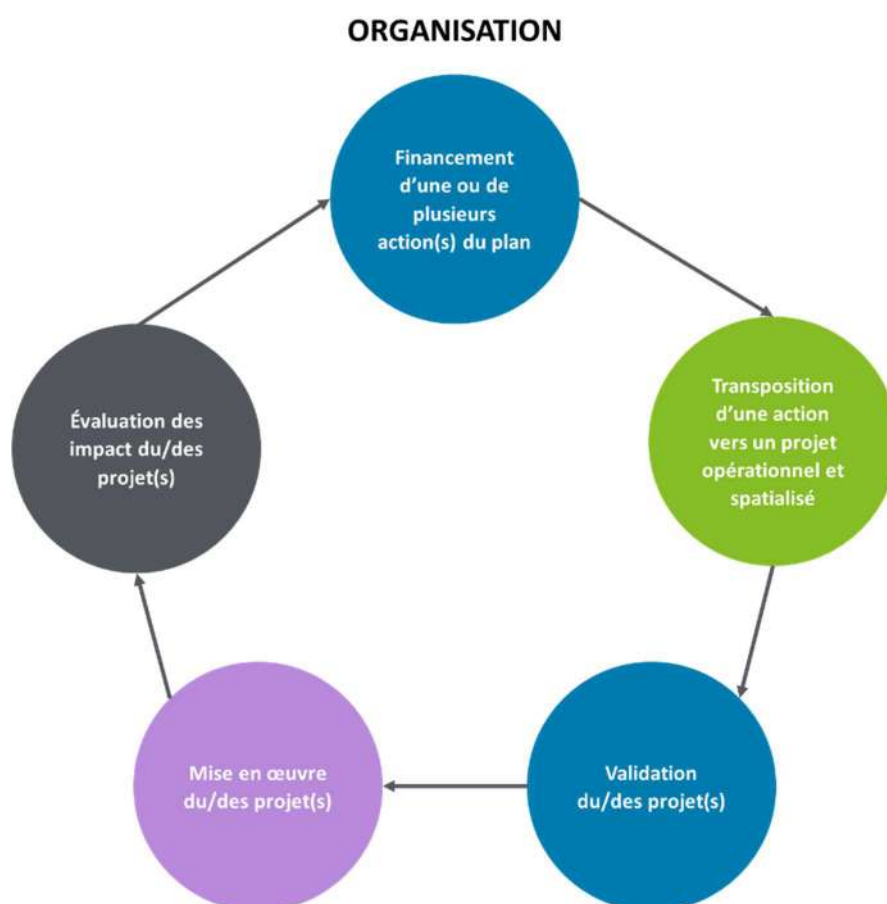


Figure 95 : Dynamique de fonctionnement de la structure de gouvernance du PMCM.

5.2.1 Comité PMCM et Organe de représentation des communes

Pour éviter d'imposer aux 30 communes de Charleroi Métropole de détacher un représentant qui participera au Comité PMCM, il est proposé de traiter les actions à mettre en œuvre par les autorités communales au sein d'un organe de représentation des communes. Afin de mettre à profit la dynamique existante au sein de la métropole, il est proposé à la Commission Mobilité de Charleroi Métropole de jouer ce rôle. Une représentation restreinte de cet organe rapportera les décisions prises et sera partie prenante du Comité PMCM. Il est primordial que les échanges soient fluides entre ces deux entités et que le temps prévu pour la prise de connaissance des documents, la prise de décisions... soient adaptés pour permettre une communication optimale.

Le rôle de l'Organe de représentation des communes est le suivant :

- Représenter les communes de l'ensemble du territoire au sein du Comité PMCM ;

- Préparer les réunions des instances de gouvernance du PMCM avec l'ensemble des communes afin de dégager une position commune ou, à minima, faire la synthèse des avis des communes et porter cet avis ou ce positionnement au sein du Comité PMCM;
- Prévoir à son ordre du jour la préparation – et ensuite le suivi – des réunions du Comité PMCM ;
- Mettre en réseau et fédérer les acteurs de terrain autour du PMCM ;
- Inciter, sensibiliser et soutenir les communes et opérateurs locaux à prendre les actions dans le cadre du PMCM et insuffler cette dynamique sur l'ensemble du territoire ;
- Coordonner des projets et le déploiement de services de mobilité à vocation supracommunale.

Afin de pouvoir concrétiser ces différents rôles, la Région apportera son soutien en vue de disposer de moyens humains dédiés¹⁸ apportant un soutien effectif à l'organe afin d'assurer son bon fonctionnement. Ce personnel sera principalement chargé d'une mission de suivi et de soutien à la mise en place des actions auprès de l'ensemble des communes et acteurs locaux de la mobilité.

En parallèle, le Comité PMCM¹⁹ est institué dans le cadre de la mise en œuvre et du suivi du PMCM. Il assure la coordination, le pilotage, le suivi et l'évaluation du PMCM. Il dispose ainsi d'une vision globale sur les actions à mettre en œuvre et les priorités à donner.

Le Comité PMCM, soutenu par le Pôle territorial de la Direction de la Planification de la Mobilité, a pour missions de :

- Planifier, établir les priorités, suivre et évaluer les actions et projets qui revêtent une importance stratégique à l'échelle du territoire de Charleroi Métropole et qui découlent du PMCM ;
- Décliner les ambitions et actions du PMCM sur base d'une programmation triennale (en lien avec les PIC, notamment) ;
- Monitorer et diriger la mise en œuvre du Plan de Mobilité de Charleroi Métropole ;
- Évaluer la mise en œuvre du PMCM sur base annuelle et proposer des adaptations, le cas échéant (notamment au regard des opportunités de financement, de l'avancement effectif des projets, de l'évaluation menée ou encore du niveau d'atteinte des indicateurs fournis par le Département de la Stratégie de la Mobilité) ;
- Fournir au Gouvernement wallon le rapport annuel tel que visé à l'article 7 du Décret visant à apprécier l'efficacité des actions menées et évaluer les adaptations à apporter, le cas échéant, au PMCM et aux plans de mobilité à l'intérieur du territoire de Charleroi Métropole ;
- Formuler des avis ou recommandations envers le Gouvernement wallon concernant l'évolution du PMCM ou tout projet de mobilité de portée stratégique au sein du territoire de Charleroi Métropole.

Le Comité PMCM est composé comme suit :

- Une délégation de l'organe de représentation des communes, représentant ainsi l'ensemble des communes du PMCM
- Un représentant du Pôle territorial du SPW MI
- Un représentant de l'AOT (SPW MI)
- Un représentant de la Direction des Routes (SPW MI)
- Un représentant de l'OTW
- Un représentant de la Direction du Transport et de l'Intermodalité des marchandises (DTIM)
- Un représentant de la SNCB
- Un représentant d'Infrabel.

Ces représentants sont membres du Comité PMCM et ont voix délibérative.

¹⁸ Les modalités de soutien n'ont pas été définies à ce stade et pourraient prendre différentes formes telles que le soutien par le biais de la politique de supracommunalité et des démarches en ce sens, la mise à disposition de personnel par le SPW MI, etc.

¹⁹ Ce Comité est institué dans le cadre du PMCM. Toutefois, la proposition formulée dans ce contexte se veut la plus robuste possible et pourrait donc évoluer vers un organe de bassin dans le cadre de l'évolution de la gouvernance en matière de mobilité voulue par la Région et évoquée par la SRM. Notons par ailleurs qu'il est souhaitable que la Région prévoit une gouvernance harmonisée pour l'ensemble des PUM et/ou bassins de mobilité, sous la forme d'un Comité de Bassin.

Les représentants suivants sont membres du Comité PMCM avec voix consultative et/ou sont conviés en fonction de l'ordre du jour du Comité PMCM :

- Un représentant de Charleroi Métropole²⁰
- Un représentant de la Centrale Locale de Mobilité de Charleroi Métropole
- Un représentant de chaque intercommunale de développement active sur le territoire
- Un représentant du Port Autonome de Charleroi
- Un représentant du CGT

En fonction de l'ordre du jour de la réunion du PMCM, des experts peuvent être conviés pour apporter un éclairage technique aux discussions. Le recours aux experts est néanmoins privilégié dans le cadre des comités thématiques (cf. infra).

La composition du Comité PMCM et les modalités de votes peuvent être adaptées. Elles sont consignées dans un règlement d'ordre intérieur rédigé dès la mise en place du Comité.

La Présidence du Comité PMCM est double et assurée par le représentant du Pôle territorial de la Direction de la Planification de la Mobilité (SPW) et un membre de l'organe de représentation des communes. Il est proposé que ce soit le président de la Commission Mobilité, éventuellement appuyé par un autre représentant de la commission, qui intègrent le Comité PMCM.

L'ordre du jour des réunions du PMCM est établi par la présidence du comité ; le secrétariat des séances est assuré par le Pôle territorial de la Direction de la Planification de la Mobilité.

Les décisions se prennent par consensus. En l'absence de consensus, les modalités de votes seront définies dans le règlement d'ordre intérieur. Un quorum de présence de deux tiers est cependant nécessaire pour toute décision.

Le Comité PMCM se réunit au minimum deux fois par an.

Le Comité PMCM établit un règlement d'ordre intérieur lors de son installation. Ce règlement pourra fixer la liste des participants du comité et les modalités de vote. Tout autre participant que ceux mentionnés ci-dessus pourra intégrer le comité s'il est souhaité par les autres membres.

Les modalités d'organisation de l'organe de consultation des communes devront également être consignées dans un règlement d'ordre intérieur. Il est toutefois proposé de travailler par sous-territoire (Zone à Haut Niveau de Service, Première couronne, Deuxième Couronne, Communes rurales) afin de mettre en œuvre les actions de manière concomitantes sur des zones cohérentes au sein de la Métropole.

5.2.2 Comités thématiques

Plusieurs Comités thématiques sont institués dans le cadre de la mise en œuvre du PMCM. Ces Comités thématiques se veulent être une déclinaison plus opérationnelle et thématique du suivi et de la mise en œuvre du PMCM. Sur la base des orientations stratégiques et ambitions du PMCM, les Comités thématiques suivants sont mis en place :

- Comité thématique « Mobilité active »
- Comité thématique « Déploiement de l'offre de mobilité collective et partagée »
- Comité thématique « Logistique et marchandises »
- Comité thématique « Gestion du trafic routier »
- Comité thématique « Sensibilisation, évolution des comportements et communication ».

Le Comité thématique a globalement pour mission de proposer une vision opérationnelle au Comité PMCM des actions qui le concernent et de lui faire rapport de l'avancement des orientations stratégiques et ambitions qui le concernent. Ceci peut impliquer de réaliser des ponts entre les comités et de convier des acteurs spécifiques pour certaines actions. Cette déclinaison thématique ne doit pas entraver une vision multimodale de la mobilité.

²⁰ Là où le représentant de la Commission Mobilité endosse une fonction plus « politique » de représentation de l'ensemble des communes du territoire, le second représentant de Charleroi Métropole endosse davantage un rôle de « staff » ou membre de l'équipe permanente de la structure et apporte ainsi son soutien dans la préparation, le suivi et la mise en œuvre des dossiers liés au PMCM (cf. infra).

Pour ce faire, et dans le respect des lignes directrices prévues par le PMCM, chaque Comité thématique a pour rôle de :

- Assurer le suivi et la mise en œuvre des ambitions et actions qui concernent ses thématiques ;
- Proposer au Comité PMCM une déclinaison affinée des ambitions et actions prévues par le PMCM ;
- Proposer des éventuelles précisions, évolutions ou adaptations des actions prévues par le PMCM, en ce inclus leur spatialisation ;
- Proposer une planification ou programmation adaptée selon la programmation triennale définie par le Comité PMCM ;
- Intégrer les dimensions de sensibilisation et d'incitation au changement (principalement pour les comportements de mobilité) dans l'approche mise en œuvre et le déploiement des ambitions et actions du PMCM ;
- Fournir les éléments factuels et de contexte permettant au Comité PMCM de réaliser l'évaluation annuelle de la mise en œuvre du PMCM et proposer des adaptations, le cas échéant (notamment au regard des opportunités de financement, de l'avancement effectif des projets, de l'évaluation menée ou encore du niveau d'atteinte des indicateurs). Les indicateurs et autres éléments chiffrés sont fournis par le Département de la Stratégie de la Mobilité ;
- Fournir au Comité PMCM son appréciation de la mise en œuvre du PMCM et, le cas échéant, des plans de mobilité à l'intérieur du territoire de Charleroi Métropole (en raison des impacts que ceux-ci auraient sur le territoire et/ou de leur alignement avec les ambitions du PMCM) ;
- Formuler des avis ou recommandations envers le Comité PMCM concernant l'évolution du PMCM ou tout projet de mobilité de portée stratégique au sein du territoire de Charleroi Métropole ;
- Formuler des avis ou recommandations envers le Comité PMCM concernant des actions de sensibilisation ou d'incitation au changement de comportements de mobilité.

Les Comités thématiques n'ont pas de pouvoir décisionnel en tant que tel. Ils ont pour vocation de rassembler les experts disposant d'une excellente connaissance des thématiques traitées, des données et des acteurs liés. Les Comités thématiques sont force de proposition vers le Comité PMCM et s'assurent que l'ensemble des informations et données utiles au suivi et à la mise en œuvre du PMCM lui sont transmises.

Chaque Comité thématique se réunit à minima deux fois par an, et autant que de besoin. Chaque Comité thématique adopte un règlement d'ordre intérieur et tient compte du calendrier des sessions de réunion du Comité PMCM afin de s'assurer d'un mode de fonctionnement fluide.

Le Président du Comité thématique envoie les ordres du jour. Chaque Comité thématique transmet au Comité PMCM une information circonstanciée sur la déclinaison des projets spatialisés et opérationnalisés pour proposition au Comité PMCM.

Les thématiques d'intervention et composition de chaque Comité thématique sont propres et sont détaillées ci-après.

Comité thématique « Mobilité active »

Le report modal de la voiture individuelle vers des modes de transport plus durables est un des enjeux clés du PMCM. Le Comité thématique « Mobilité active » traite donc de l'ensemble des ambitions et actions liées à la mise en place d'une mobilité active, principalement axées autour du développement des infrastructures cyclables et des solutions de micromobilité dans le cadre du PMCM. La marche fait également partie de cette thématique bien que, comme mentionné supra, celle-ci sera davantage développée comme vecteur de déplacement à l'échelle des plans communaux qu'à l'échelle supralocale.

Le Comité thématique « Mobilité active » est composé de :

- Un représentant par commune du PMCM concernée par l'ordre du jour de la réunion, de profil conseiller en mobilité ou expert
- Un représentant de la Direction des modes actifs (SPW)
- Un représentant de la Direction des routes (SPW)
- Un représentant du Pôle territorial de la Direction de la Planification de la Mobilité (SPW)

- Un représentant des associations de défense des cyclistes présentes sur le territoire de Charleroi Métropole²¹ en fonction de l'ordre du jour de la réunion
- Un représentant du ou des Groupements d'Action Locale (GAL) actifs en matière de mobilité et sur le territoire du PMCM
- Un représentant de l'ASBL du Pays des Lacs et/ou un représentant du Parc national de l'Entre-Sambre-et-Meuse et/ou des Lacs de l'Eau d'Heure
- Un représentant de Charleroi Métropole
- Un représentant du CGT
- Tout autre représentant jugé utile par la Présidence du Comité thématique et ses membres.

Le Comité thématique « Mobilité active » est présidé par le représentant de la Direction des modes actifs ; le secrétariat est assuré par le Pôle territorial de la Direction de la Planification de la Mobilité.

Comité thématique « Déploiement de l'offre de mobilité collective et partagée »

Le report modal de la voiture vers des solutions de mobilité collective et partagée ainsi que le développement de déplacements de plus en plus multimodaux sont au cœur des ambitions du PMCM. La thématique « Mobilité collective et partagée » traite de l'ensemble des ambitions et actions liées au développement du réseau structurant de transport en commun, du développement de la ZHNS, des questions liées au déploiement du transport à la demande dans les zones plus rurales, des Mobipôles et Mobipoints ou encore des solutions de mobilité partagée et de l'ensemble des fonctionnalités liées (parkings relais, stationnement, stationnement vélo, etc.).

Etant donné l'évolution de la gouvernance régionale de mobilité attendue et/ou qui est appelée à être mise en œuvre dans les prochaines années (évolution des missions de l'AOT, évolution des bassins et des structures de gouvernance liées, etc.), la mise en place effective de ce Comité thématique pourra être adaptée ou évoluer, le cas échéant.

Ainsi, les thématiques précitées seront traitées au sein des Organes de Consultation des Bassins de Mobilité (OCBM) existants sur l'ensemble de la zone de Charleroi Métropole, à savoir les OCBM Charleroi, OCBM Hainaut et OCBM Namur. À cet égard, il est recommandé que le périmètre du bassin de mobilité de Charleroi puisse correspondre au périmètre du PMCM afin de viser une cohérence territoriale des dossiers concertés. Afin de permettre aux parties prenantes du PMCM de participer, les organisations membres et invitées du Comité PMCM éventuellement non membres formels des OCBM y seront invités.

Si certaines actions du PMCM ne devaient pas entrer dans ce cadre et/ou ne pas faire partie des missions désormais dévolues aux OCBM, celles-ci seront traitées au travers de réunions *ad hoc* du Comité thématique « Déploiement de l'offre de mobilité collective et partagée ».

Le cas échéant, le Comité thématique « Mobilité collective et partagée » est composé de :

- Un représentant par commune du PMCM concernée par l'ordre du jour, de profil conseiller en mobilité ou expert
- Un représentant de l'Autorité Organisatrice du Transport (AOT)
- Un représentant de l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW) et/ou un représentant pour chaque bassin de l'OTW concerné
- Un représentant de la SNCB
- Un représentant du Pôle territorial de la Direction de la Planification de la Mobilité (SPW)
- Un représentant de la Centrale de Mobilité de Charleroi Métropole
- Un représentant de Charleroi Métropole
- Un représentant de la Maison du tourisme Pays des Lacs et Pays de Charleroi
- Tout autre représentant jugé utile par la Présidence du Comité thématique et ses membres.

²¹ Seules des structures ayant une visée supracommunale sont concernées et membres du Comité thématique. Les asbl actives à l'échelle communale n'ont pas vocation à être conviées ou à participer à ces séances.

Le Comité thématique « Mobilité collective et partagée » est présidé par le représentant de l'AOT, qui en assure également le secrétariat.

Comme mentionné supra, dans le cadre de la réforme de la gouvernance de la mobilité en Région wallonne, il conviendra de s'assurer de la bonne cohérence des travaux des différents OCBM. Il serait par ailleurs pertinent d'évaluer dans quelle mesure les différents bassins de mobilité et/ou zones définies comme agglomérations urbaines dans le cadre de l'Arrêté ne devraient pas à l'avenir être pleinement alignées. A terme, un organe de gouvernance pourrait se substituer à l'autre pour la mise en œuvre des plans de mobilité. Cette réflexion est bien entendu à mener à l'échelle régionale. A minima, il est recommandé que la coordination avec les OCBM actifs sur la zone de Charleroi Métropole soit assurée par le biais de l'AOT.

Comité thématique « Logistique et marchandises ».

L'atteinte des ambitions régionales en matière de mobilité passe également par le report modal pour ce qui concerne le transport de marchandises. Le Comité thématique « Logistique et marchandises » traite de l'ensemble des ambitions et actions liées au transport de marchandises et plus spécifiquement du transfert modal des marchandises, de la réduction de l'impact du charroi dans les zones résidentielles, des itinéraires préférentiels et de la logistique urbaine.

Le Comité thématique « Logistique et marchandises » est composé de :

- Un représentant par commune du PMCM concernée par l'ordre du jour, de profil conseiller en mobilité ou expert
- Un représentant de la Direction des Routes (SPW)
- Un représentant de la Direction du Transport et de l'Intermodalité des Marchandises (SPW)
- Un représentant de la Direction de l'Exploitation de Voies Navigables (SPW)
- Un représentant de la SOFICO
- Un représentant du Port Autonome de Charleroi (PAC)
- Un représentant d'Infrabel
- Un représentant de Logistics in Wallonia
- Un représentant du Pôle territorial de la Direction de la Planification de la Mobilité (SPW)
- Un représentant de chaque intercommunale de développement active sur le territoire
- Un représentant de Charleroi Métropole
- Tout autre représentant jugé utile par la Présidence du Comité thématique et ses membres.

Le Comité thématique « Logistique et marchandises » est présidé par le représentant du Transport et de l'Intermodalité des Marchandises ; le secrétariat est assuré par le Pôle territorial de la Direction de la Planification de la Mobilité.

Comité thématique « Gestion du trafic routier »

Bien que le PMCM vise notamment une réduction de la part modale de la voiture, il est nécessaire de maintenir une infrastructure routière adéquate ainsi que d'œuvrer à l'évolution de celle-ci. Le Comité thématique « Gestion du trafic routier » traite de l'ensemble des ambitions et actions liées à la requalification du réseau des routes, de la redistribution de l'espace dédié à la voiture ainsi que des projets de réaménagement des axes structurants. Il est également essentiel que ce Comité thématique puisse disposer des données liées à l'analyse du trafic et des déplacements de personnes dans la zone concernée pour pouvoir formuler des actions les plus pertinentes possibles. Le Département de la Stratégie de la Mobilité s'assurera de la disponibilité et du transfert de ces données.

Le Comité thématique « Gestion du trafic routier » est composé de :

- Un représentant par commune du PMCM concernée par l'ordre du jour, de profil conseiller en mobilité ou expert
- Un représentant de la Direction des Routes (SPW)
- Un représentant de l'OTW
- Un représentant de la SOFICO
- Un représentant du Pôle territorial de la Direction de la Planification de la Mobilité (SPW)

- Un représentant de Charleroi Métropole.

Le Comité thématique « Gestion du réseau routier » est présidé par le représentant de la Direction des Routes ; le secrétariat est assuré par le Pôle territorial de la Direction de la Planification de la Mobilité.

Comité thématique « Sensibilisation, évolution des comportements et communication »

L'évolution des comportements de mobilité est un enjeu global en vue de permettre le report modal attendu et visé par la stratégie régionale wallonne. C'est la raison pour laquelle il apparaît nécessaire de mettre en place un Comité thématique « Sensibilisation, évolution des comportements et communication » dont le rôle est d'assurer la communication des actions liées au PMCM, de sensibiliser l'ensemble des habitants du territoire et les publics cibles quant aux évolutions à apporter à la mobilité ou encore communiquer sur les solutions mises en œuvre. Ce sont des actions dont l'impact est plus difficile à mesurer mais dont la mise en œuvre est primordiale pour la bonne atteinte des objectifs et ambitions portés par le PMCM. Le Comité thématique propose au Comité PMCM des actions et un plan d'approche spécifique par rapport à des actions de sensibilisation et communication à l'échelle du territoire.

Le Comité technique « Sensibilisation, évolution des comportements et communication » est composé de :

- Un représentant du Pôle territorial de la Direction de la Planification de la Mobilité (SPW)
- Un représentant de l'équipe Communication de Charleroi Métropole
- Un représentant de la Communication du SPW MI
- Un représentant de la Cellule « Education, Mobilité et Sécurité routière » (ESMR) du SPW MI
- Un représentant de l'Agence wallonne pour la sécurité routière (AWSR)
- Un représentant des communes intéressées
- Les ASBL de promotion de la mobilité active présentes sur le territoire (actives à l'échelle supralocale uniquement)
- Un représentant de la Maison du tourisme Pays des Lacs et Pays de Charleroi
- Un représentant des partenaires de la semaine de la mobilité
- Tout autre représentant jugé utile par la Présidence du Comité thématique et ses membres.

Le Comité technique « Sensibilisation, évolution des comportements et communication » est présidé par le Pôle territorial de la Direction de la Planification de la Mobilité.

5.2.3 Comités de projets

Des Comités de projets sont institués dans le cadre de la mise en œuvre du PMCM. Ces Comités de projet ne sont pas des instances de gouvernance à proprement parler mais sont davantage des structures opérationnelles *ad hoc* qui visent à assurer la mise en œuvre et le suivi d'un projet, le temps de sa réalisation.

Chaque Comité de projet a donc une durée de vie limitée à la durée de mise en œuvre dudit projet.

Chaque Comité de projet est responsable de la bonne réalisation de l'action, de l'information des populations impactées, du suivi des travaux – le cas échéant – ou encore de la consultation des acteurs locaux. Chaque Comité de projet est composé du responsable de l'action du PMCM et des parties prenantes telles qu'identifiées et validées dans le plan adopté par le Comité PMCM. La fréquence des réunions de chaque Comité de projet dépend donc de la nature, de l'ampleur et de la typologie même du projet.

Chaque Comité de projet est tenu d'informer le Comité PMCM, via le Pôle territorial de la Direction de la Planification de la Mobilité, de l'avancement de ses travaux selon la fréquence qui sied à la typologie de projet (la fréquence sera plus importante selon l'ampleur du projet, selon qu'il s'agisse d'un projet de court terme ou long terme, etc.).

5.2.4 Organe d'évaluation

L'organe a pour mission de récolter les données relatives à l'état d'avancement de la mise en œuvre des actions et les données relatives aux indicateurs identifiés pour chaque ambition. L'organe traitera ces données afin de fournir au Comité PMCM une vision claire de l'état d'avancement du PMCM et de l'évolution des indicateurs

pour chaque rapport annuel au Gouvernement Wallon. Ces analyses serviront à alimenter le rapport et à éclairer le comité sur la direction à prendre pour le plan triennal de mise en œuvre des actions.

Cette tâche sera réalisée au sein du Département de la Planification de la Mobilité du SPW-MI.

5.3 Conclusion

La mobilité et les décisions prises en termes de mobilité doivent s'appuyer sur des données tangibles. C'est le seul moyen de justifier et d'objectiver les choix qui seront pris tout au long de la mise en place du PMCM. Cependant, **la mobilité ne se limite pas à des observations de flux ou de chiffres**. Ceux-ci constituent une base nécessaire à la planification mais il ne faut certainement pas oublier le **côté humain, le cadre sociétal et comportemental** dans lequel s'inscrit le PMCM. Ce cadre est difficilement prévisible en termes de comportement et de réponse aux changements et pourtant, les citoyens et leur comportement, sont essentiels à prendre en comptes en tant qu'êtres humains et pas uniquement en tant que chiffres.

À cet égard, il est primordial **d'avancer pas à pas dans la mise en œuvre du plan et de se laisser le temps d'évaluer ses effets avant de réagir**. Il est souvent tentant d'investir dans de l'infrastructure, du matériel, du tangible et les pressions sont souvent fortes pour le faire mais il ne faut pas sous-estimer le pouvoir des actions simples, de l'information et de la communication.

Il faut mettre à profit du temps pour **travailler sur les comportements**, mettre en œuvre les « petites actions » et analyser leurs effets avant de se lancer dans la mise en œuvre d'actions coûteuses. Le PMCM préconise également de **travailler sur des « petites victoires » à très court terme** pour lancer une dynamique positive du plan et à ne pas se fixer des objectifs irréalistes ou trop ambitieux dès le départ.

Enfin, il faut rappeler que **le PMCM est un document stratégique qui a valeur indicative et qu'il s'agit d'avantage d'une ligne de conduite que d'un plan rigoureux dont on ne peut s'écarter**. Si, sur le long terme, on peut imaginer qu'il soit nécessaire de s'écarter du plan pour des raisons que nous ne maîtrisons pas encore, dues à l'évolution rapide de notre époque, il serait malvenu de s'écarter trop rapidement des objectifs et des actions préconisées. En effet, un ajustement sur le long terme est compréhensible et même sain mais commencer à s'écarter du plan dans un futur proche entamerait fortement la crédibilité du plan. Nous devons donc impérativement veiller à rester réalistes et pragmatiques à court terme.

Différents temps forts composeront la vie du Comité PMCM.

Le premier temps fort consistera à **« faire avec » les décisions existantes**. Le temps n'étant pas figé lors de la conception du plan, la vie politique et territoriale évoluera au fil du temps et il sera primordial d'intégrer ces nouvelles dynamiques dans la mise en œuvre du plan.

Le deuxième consistera à **prévoir un certain nombre d'actions à mettre en œuvre au cours des trois premières années** (timing calqué sur le PIC des communes).

Le Comité PMCM devra également **préparer l'avenir et intégrer la mise en œuvre d'actions à moyen terme** (recherche de pistes de financements, négociations entre partenaires, inscription des actions ou de certaines ambitions au sein de plans stratégiques de partenaires, intégration des obligations européennes, ...).

Enfin, **l'analyse des effets des premières actions mises en œuvre** avant d'entamer un nouveau cycle devra être également être mise en place.

TABLEAU RÉCAPITULATIF – ETAPES DE MISE EN ŒUVRE DU PLAN D’ACTIONS DU PMCM

| Action | Sous-action | CT | MT | LT | Indicateur | Cible | Comité Thématique responsable |
|--|---|----|----|----|--|--|---|
| Orientation Stratégique A – Mettre en place une politique d’aménagement du territoire au service d’une mobilité vertueuse | | | | | | | |
| Ambition A.1 : Endiguer le phénomène d’étalement urbain pour réduire le la dépendance à la voiture individuelle et ses coûts | | | | | | | |
| A.1.1 | Eviter l’artificialisation des terres en réutilisant, rénovant, transformant ou en reconstruisant | | | | Évolution annuelle de l’artificialisation et de l’imperméabilisation. | Définies dans le projet de SDT dans le tableau « Mesures guidant l’urbanisation » de l’Axe1 « Soutenabilité et adaptabilité ». | Ces actions seront monitorées mais la thématique de l’aménagement du territoire n’est pas du ressort des comités thématiques. |
| | Réduire les impacts de l’artificialisation des terres en recentrant, consolidant ou en restructurant | | | | | | |
| A.1.2 | Initiation du processus de réflexion et prise en compte de l’intensité de transport | | | | Rédaction d’un référentiel pour l’implantation des activités économiques en fonction de la mobilité et du transport induits. | Tâches effectuées | Logistique et marchandises |
| | Prise en considération de l’intensité de mobilité dans l’aménagement du territoire lors d’un éventuel développement d’activité économique | | | | Evolution de la prise en compte du référentiel pour les activités économiques qui s’implantent dans la zone. | 100% des nouveaux projets. | |
| Orientation Stratégique B – Apaiser le territoire | | | | | | | |
| Ambition B.1 : Réduire les nuisances induites par le trafic motorisé, en particulier dans les centralités | | | | | | | |
| B.1.1 | Etablir les « Zones apaisées » à mettre en œuvre dans chaque commune | | | | Nombre de communes disposant d’une réflexion aboutie et opérationnelle sur l’aménagement de « Zones apaisées » | Toutes les communes de Charleroi Métropole | Gestion du trafic routier |
| | Mettre en œuvre les zones | | | | Zone mise en œuvre ou non | L'ensemble des zones | |
| B.1.2 | Apaiser la circulation et sécuriser les traversées des zones urbanisées | | | | Nombre de traversées apaisées et sécurisées | Traversées identifiées comme prioritaires à CT, autres traversées à moyen-long terme | Gestion du trafic routier |

| | | | | | | | |
|---|--|--|--|--|--|--|--|
| | Contrôle le respect des vitesses en traversée des zones urbanisées | | | | Nombre de zones où la vitesse pratiquée n'est plus problématique au regard de la carte des vitesses pratiquées | 100% | |
| B.1.3 | Identifier les axes problématiques et établir les priorités. | | | | Réalisation de la cartographie des axes problématiques. | Tâche effectuée | Gestion du trafic routier/ Logistique et marchandises |
| | Définir les moyens à mettre en œuvre pour réduire l'attractivité de la N5 et interdire le transit de poids lourds (/longue distance) au sein de Gerpinnes et dans la zone à enjeux N54 | | | | Réalisation de la tâche | Tâche effectuée | |
| | Travailler avec les fournisseurs de données GPS et cartographiques. | | | | Fréquence des contacts | 2 contacts par an. | |
| | Evaluer le potentiel de réorientation macro géographique de flux de poids lourds via des modulations de péages. | | | | Réalisation de la tâche | Tâche effectuée | |
| | (Réaliser une étude à l'échelle wallonne pour définir la gestion des flux de poids lourds et automobiles.) | | | | Ce n'est pas une action à évaluer. | / | |
| B.1.4. | Examiner la pertinence de la connexion routière entre la N5 (Ma Campagne), le R3 (Blanche-Borne) en lien, notamment avec l'accessibilité de la plateforme multimodale de CHARLEROI-Chatelet. | | | | Réalisation de la tâche | Tâche effectuée | Gestion du trafic routier |
| | Examiner la pertinence de la connexion ou non à terme de l'achèvement de la N54, dans le cadre de la liaison routière entre Charleroi et Maubeuge. | | | | Réalisation de la tâche | Tâche effectuée | |
| Orientation Stratégique C – Développer un système de transport multimodal sécuritaire, crédible et attractif | | | | | | | |
| Ambition C.1 : Faire de la marche et du vélo des modes de déplacements évidents et privilégiés dans les centralités | | | | | | | |
| C.1.1 | Définir les réseaux piétons et cyclables structurants | | | | Nombre de communes disposant d'un plan de leurs réseaux piéton et cyclable structurants | Toutes les communes de Charleroi Métropole | Mobilité active |
| | Mettre en œuvre les réseaux | | | | Plans mis en œuvre ou non | 100% pour le réseau piéton (à l'échelle de chacune des Communes) et 100% pour le réseau cyclable (à l'échelle de chacune des communes) | |

| | | | | | | | |
|---|---|--|--|--|---|---|-----------------|
| C.1.2 | Etablir le « Plan Stationnement Vélo » et définir les services à implanter | | | | Nombre de Communes disposant d'un « Plan de Stationnement Vélo ». | Toutes les communes de Charleroi Métropole | Mobilité active |
| | Mettre en œuvre une première phase du plan (min. 30% offre statio.) | | | | Nombre de dispositifs de stationnement vélo (et services) mis à disposition | Minimum 30% de l'offre en stationnement projetée | |
| | Mettre en œuvre une seconde phase du plan (min. 80% offre statio.) | | | | Nombre de dispositifs de stationnement vélo (et services) mis à disposition | Minimum 80% de l'offre en stationnement projetée | |
| | Mettre en œuvre la dernière phase du plan (100% offre statio.) | | | | Nombre de dispositifs de stationnement vélo (et services) mis à disposition | 100% de l'offre en stationnement projetée | |
| C.1.3 | Déploiement dans le centre-ville et la zone de première couronne de Charleroi | | | | Part de la population située à moins de 250 mètres d'une station de vélos partagées | 30% (centre-ville et 1ère couronne) | Mobilité active |
| | Renforcement dans le centre-ville et dans la 1ère couronne de Charleroi | | | | Part de la population située à moins de 250 mètres d'une station de vélos partagées | 80 % (centre-ville et première couronne) et 30% (2ème couronne et autres communes ZHNS) | |
| | Développement dans la 2ème couronne de Charleroi | | | | Part de la population située à moins de 250 mètres d'une station de vélos partagées | 80 % (centre-ville et première couronne) et 30% (2ème couronne et autres communes ZHNS) | |
| | Développement dans les autres communes | | | | Part de la population située à moins de 250 mètres d'une station de vélos partagées | 80 % (centre-ville et première couronne) et 30% (2ème couronne et autres communes ZHNS) | |
| | Déploiement de services de vélos partagés en lien avec les principaux pôles touristiques de la Région | | | | Nombre de pôles disposant d'un service de vélos partagés | Gares de Couvin, Walcourt et Chimay (au minimum) et pôle des Lacs de l'Eau d'Heure | |
| | Renforcement du service dans la 2ème couronne de Charleroi | | | | Part de la population située à moins de 250 mètres d'une station de vélos partagées | 60% (2ème couronne et autres communes ZHNS) | |
| | Renforcement du service dans les autres communes | | | | Part de la population située à moins de 250 mètres d'une station de vélos partagées | 60% (2ème couronne et autres communes ZHNS) | |
| Ambition C.2 : Favoriser l'utilisation du vélo pour les déplacements de courtes et moyennes distances | | | | | | | |

| | | | | | | | |
|--|---|--|--|--|---|--|---|
| C.2.1 | Affiner la définition des tracés des liaisons cyclables structurantes à développer | | | | Réalisation de la tâche | Tâche effectuée | Mobilité active |
| | Mettre en œuvre les premiers jalons du réseau | | | | Ratio entre le nombre de liaisons structurantes mises en œuvre et le nombre de liaisons structurantes projetées | 20% | |
| | Mettre en œuvre l'entièreté du réseau | | | | Ratio entre le nombre de liaisons structurantes mises en œuvre et le nombre de liaisons structurantes projetées | 100% | |
| C.2.2 | Communiquer sur la mise en œuvre du réseau cyclable et informer les citoyens sur les avantages de la pratique du vélo | | | | Nombre de campagne de communication réalisée | Au minimum 1 campagne de communication par an, et réalisation d'une cartographie (avec mise à jour au minimum 1 fois par an) | Sensibilisation, évolution des comportements et communication |
| Ambition C.3 : Faire des transports collectifs et partagés une alternative attractive et crédible aux déplacements entre centralités | | | | | | | |
| C.3.1 | Promouvoir le réseau de transport public existant | | | | Nombre de campagne de communication | Au minimum 1 par an | Déploiement de l'offre de mobilité collective et partagée |
| | Cartographier le réseau de transport public | | | | Cartographies réalisées | Au minimum cartographie du réseau structurant à l'échelle de la métropole et de la ZHNS | |
| | Organiser des consultations in situ (ex des . marches exploratoires) | | | | Nombre de marches exploratoires organisées | Au minimum 1 par an | |
| | Déployer des agents de sécurité dans certaines stations | | | | Nombre d'agents de sécurité dans les stations | / | |
| | Développement d'un Maas | | | | Réalisation de la tâche | Tâche effectuée | |
| | Amélioration du confort des arrêts | | | | Nombre d'arrêts réaménagés (et rendus accessibles) | / | |

| | | | | | | | |
|---------|--|--|--|--|--------------------------------------|--------------------------|---|
| C.3.2.1 | Étudier la possibilité de réorganisation de la liaison S62 pour l'appliquer lors du plan de Transport 2027-2030 | | | | Réalisation de la tâche | Tâche effectuée | Déploiement de l'offre de mobilité collective et partagée |
| | Appliquer la réorganisation de la relation S62 | | | | Réalisation de la tâche | Tâche effectuée | |
| C.3.2.2 | Etudier la possibilité d'augmenter la fréquence des relations vers la France | | | | Réalisation de la tâche | Tâche effectuée | Déploiement de l'offre de mobilité collective et partagée |
| | Étendre plus fréquemment le S63 vers la France | | | | Nombre de trains desservant Maubeuge | Toutes les relations S63 | |
| | Réétudier la pertinence d'une nouvelle relation IC63 Charleroi – Thuin – Réseau français | | | | Réalisation de la tâche | Tâche effectuée | |
| | Valoriser (communication) le S63 au niveau local | | | | Nombre de campagnes réalisées | Au minimum 2 par an | |
| C.3.2.3 | Étudier les différentes solutions en vue d'accroître la vitesse commerciale (autres systèmes d'exploitation compris) | | | | Réalisation de la tâche | Tâche effectuée | Déploiement de l'offre de mobilité collective et partagée |
| | Appliquer la solution retenue (ex : desserte via une double relation) | | | | Réalisation de la tâche | Tâche effectuée | |
| | Valoriser (communication) le S64 au niveau local | | | | Réalisation de la tâche | Tâche effectuée | |
| C.3.2.4 | Étudier la pertinence et la faisabilité du déplacement de la gare de Charleroi-Ouest | | | | Réalisation de la tâche | Tâche effectuée | Déploiement de l'offre de mobilité collective et partagée |
| | Étudier la pertinence et la faisabilité du déplacement de la gare d'Aiseau | | | | Réalisation de la tâche | Tâche effectuée | |

| | | | | | | | |
|---------|---|--|--|--|--|---------------------|---|
| | Etudier la pertinence et faisabilité de créer une gare à Ransart | | | | Réalisation de la tâche | Tâche effectuée | |
| | Poursuivre la réflexion et porter un regard critique sur l'évolution de la demande et l'adaptation du réseau pour y répondre | | | | / | / | |
| C.3.2.5 | Mettre en application les amplitudes cibles minimum proposées | | | | Amplitude adaptée | 100% des lignes | Déploiement de l'offre de mobilité collective et partagée |
| | Mettre en œuvre les fréquences proposées à moyen terme | | | | Nombre de relations pour lesquelles la fréquence a été adaptée | 100% des lignes | |
| | Mettre en œuvre les fréquences proposées à long terme | | | | Nombre de relations pour lesquelles la fréquence a été adaptée | 100% des lignes | |
| C.3.2.6 | Etudier les besoins d'adapter les infrastructures, et s'assurer que ces dernières puissent accueillir les (possibles) augmentations de fréquences prévues (notamment pour la ligne 140) | | | | Nombre de lignes étudiées | Ensemble des lignes | Déploiement de l'offre de mobilité collective et partagée |
| | Appliquer la solution retenue pour la ligne 140 (et ligne 132 si cette dernière doit aussi être adaptée en fonction des fréquences proposées) | | | | Réalisation de la tâche | Tâche effectuée | |
| | Étudier les différentes possibilités de modernisations pour améliorer la vitesse commerciale et l'attractivité du train en général | | | | Nombre d'études réalisées | / | |
| C.3.2.7 | Eventuellement augmenter les amplitudes de desserte par le train et/ou le bus et adapter les horaires de bus | | | | / | / | Déploiement de l'offre de mobilité collective et partagée |
| | Garantir la correspondance entre les relations ferroviaires (en particulier les relations S62, S63 et S64) | | | | Nombre de correspondance garantie chaque année pour chacune des lignes | 95% | |

| | | | | | | | |
|-------|--|--|--|--|--|---|---|
| C.3.3 | Ajuster l'offre du réseau Express | | | | Nombre d'adaptation du réseau existant ou de création de lignes express (y inclus ligne saisonnières) | 7 lignes du territoire | Déploiement de l'offre de mobilité collective et partagée |
| | Proposer une offre de week-end avec un test TAD le dimanche, et/ou le matin et/ou en soirée | | | | / | / | |
| | Pérenniser le TAD ou le passer en ligne régulière si la demande le justifie | | | | / | / | |
| C.3.4 | Créer les lignes prioritaires dans les zone PUM et PMPS | | | | Nombre de lignes créées | 5 lignes | Déploiement de l'offre de mobilité collective et partagée |
| | Test de l'exploitation sous forme de TAD là où le potentiel est plus faible (lignes prioritaires) | | | | / | / | |
| | Créer les lignes non prioritaires restantes et test de l'exploitation sous forme de TAD là où le potentiel est plus faible (lignes non prioritaires) | | | | Nombre de lignes créées | 5 lignes | |
| | Pérenniser le TAD ou le passer en ligne régulière si la demande le justifie pour les lignes prioritaires | | | | / | / | |
| | Pérenniser le TAD ou le passer en ligne régulière si la demande le justifie pour les lignes non-prioritaires | | | | / | / | |
| C.3.5 | Augmentation de l'amplitude horaire des métros et Busway | | | | Augmentation de l'amplitude horaire | Toutes les lignes métros et dès la mise en service des Busway | Déploiement de l'offre de mobilité collective et partagée |
| | Création d'un aménagement permettant le retournement des métros à l'arrêt Moulin (M1/M2) | | | | Mise en place du retournement à Moulin (métro) | Travaux réalisés | |
| | Augmentation des fréquences, en particulier dans la ZHNS | | | | Augmentation des fréquences | 5 à 10 min à l'heure de pointe | |

| | | | | | | |
|-------|---|--|--|---|--|---|
| | Ré-évaluer la pertinence de prolonger le Busway jusqu'au Bultia | | | Réalisation d'une étude d'opportunité et suivi de la fréquentation/performance de la ligne dès sa mise en service | Etude et monitoring réalisés | |
| | Amélioration de l'infrastructure de la boucle centrale | | | Réalisation des travaux (métro) – principalement station Waterloo | Travaux achevés | |
| | Augmentation des fréquences au sein de la ZHNS (post-2035) | | | Augmentation des fréquences | 4 à 6 min à l'heure de pointe pour les lignes au sein de la ZHNS | |
| C.3.6 | Mettre en place les nouvelles lignes Aérobus et les lignes prévues par le P RTP | | | Mise en service des lignes | / | Déploiement de l'offre de mobilité collective et partagée |
| | Entamer des études de priorisation des lignes (priorité aux carrefours, bandes bus...) | | | Irrégularité des bus liés à la congestion aux heures de pointes | Etudes lancées | |
| | Poursuivre la création des lignes urbaines principales, après réalisation des études d'exploitation | | | Mise en service des lignes | / | |
| | Lancer les travaux de priorisation des lignes | | | Interventions ponctuelles ou linéaires sur l'axe | Travaux réalisés | |
| | Evaluer l'opportunité / faisabilité d'exploitation en site propre intégral (Busway) de certaines lignes urbaines | | | Fréquentation des lignes | Etudes lancées | |
| C.3.7 | Définir les services de TAD (TEC à la demande et taxi TEC) sur Charleroi Métropole | | | Labellisation et caractérisation des services de TAD | / | Déploiement de l'offre de mobilité collective et partagée |
| | Recenser les services de TAD locaux et identifier les complémentarités avec les services à développer | | | Services locaux (taxis sociaux, CPAS...) | Exhaustivité du recensement | |
| | Proposer des services de soirée et de weekend sur les lignes intercommunales et express dont le potentiel est plus faible | | | / | / | |

| | | | | | | | |
|--------|---|--|--|--|--|--|---|
| | Mettre en place les services de TAD dans les zones rurales (TEC à la demande) et urbaines (taxi-TEC) | | | | Nombre de services de TAD mis en place | / | |
| | Ajuster les services complémentaires locaux de TAD | | | | Ajustement des services locaux de transport à la demande | / | |
| | Pérenniser le TAD ou le passer en ligne régulière si la demande le justifie pour les lignes Express et intercommunales prioritaires | | | | / | / | |
| C.3.8 | Mettre à disposition les places actées et budgétées | | | | Ratio entre le nombre de places de covoiturage mises à disposition et celles actées (et budgétées) | 100% | Déploiement de l'offre de mobilité collective et partagée |
| | Entamer les démarches en vue de définir la localisation précise des parkings de covoiturage proposés dans le cadre du PMCM | | | | Réalisation de la tâche | Tâche effectuée | |
| | Mettre à disposition les autres places de stationnement pour covoiturage | | | | Ratio entre le nombre de places de covoiturage mises à disposition et celles envisagées | 100% | |
| C.3.9 | Développer l'offre de véhicules partagés | | | | Nombre de stations de véhicules partagés implantées au sein de chacune des communes / part de la population située à proximité d'une station (< 500 m) | Au minimum 1 station/commune (dans les zones rurales, de première et de seconde couronne) et au minimum 15% de la population à proximité d'une station dans les communes de la ZHNS) | Déploiement de l'offre de mobilité collective et partagée |
| | Poursuivre le développement de l'offre de véhicules partagés | | | | Nombre de stations de véhicules partagés implantées au sein de chacune des communes / part de la population située à proximité d'une station (< 500 m) | Au minimum 1 station/centralité (dans les zones rurales, et de seconde couronne) et au minimum 50% de la population (dans les zones de première couronne) et 70% (dans la ZHNS) | |
| C.3.10 | Rendre accessible les arrêts et lignes de transport public (PMR-conforme) | | | | Nombre lignes et d'arrêts de transport public rendus accessibles | Au minimum l'ensemble des Mobipôles structurants définis sur le territoire et l'ensemble des lignes appartenant au réseau de transport public structurant | Déploiement de l'offre de mobilité collective et partagée |

| | | | | | | | |
|---|--|--|--|--|--|---|---|
| | Rendre les espaces publics accessible | | | | / | / | |
| | Réaliser des marches exploratoires avec les usagers du territoire | | | | Nombre de marches exploratoires réalisées | / | |
| Ambition C.4 : Optimiser le réseau routier et gérer le stationnement en accord avec la politique de mobilité | | | | | | | |
| C.4.1 | Réadapter la vitesse de circulation et mise en place de contrôles automatiques par caméra sur les voies pénétrantes vers Charleroi (A54, A503, N90) et le R9 | | | | Réalisation de la tâche | Tâche effectuée | Gestion du trafic routier |
| | Etudier la pertinence de reconfiguration du réseau routier sur les voies secondaires, en particulier sur la N99 et N59 | | | | Réalisation de la tâche | Tâche effectuée | Gestion du trafic routier |
| | Evaluer la pertinence de la répartition des modes de déplacement sur les voies pénétrantes vers Charleroi (A54, A503, N90) et le R9 et éventuellement reconfigurer ces axes. | | | | Réalisation de la tâche | Tâche effectuée | Gestion du trafic routier |
| | Aménager l'ensemble du réseau routier en fonction de son rôle et de sa classification | | | | Nombre/part de km de voies reconfigurés | / | |
| C.4.2 | Communes ZHNS : Etudier les possibilités de développement et de renforcement de la politique de stationnement sur leur territoire (et définir la nouvelle politique à mettre en place) | | | | Nombre de Communes ayant défini leur nouvelle politique de stationnement en adéquation avec les objectifs recherchés | 4 communes de la ZHNS | Déploiement de l'offre de mobilité collective et partagée |
| | Autres Communes du territoire : Etudier les possibilités de développement et de renforcement de la politique de stationnement dans les centres urbains (et définition de la politique à mettre en place) | | | | Nombre de Communes ayant étudié les possibilités de développement et renforcement de leur politique de stationnement | 26 autres communes de Charleroi Métropole | |
| | Mettre en œuvre les politiques de stationnement nouvellement définies | | | | Part des Communes ayant mis sur pied leur nouvelle politique de stationnement | 100% | |

| | | | | | | | |
|--|---|--|--|--|---|---|---|
| | Le long des axes structurants (marche, vélo, transports publics) : avant tout réaménagement, définir les besoins et prévoir l'espace nécessaire pour les différents usagers de la voie publique au regard du principe STOP. | | | | / | / | |
| C.4.3 | Élaboration/modification de la directive | | | | Élaboration ou modification des directives actuelles (lorsqu'il y en a une en place) et nombre de communes ayant approuvé une directive communale | Toutes les communes de Charleroi Métropole | Déploiement de l'offre de mobilité collective et partagée |
| | Mise en application du Guide communal d'urbanisme et accompagnement dans le développement de nouveau projet | | | | Diminution du nombre d'emplacements de parking prévu dans les nouveaux projets de logements, commerciaux, de bureaux, d'équipements, etc. | Dépendant selon le projet et la commune concernée | |
| Orientation Stratégique D – Faciliter et accompagner les citoyens vers de nouveaux comportements de mobilité | | | | | | | |
| Ambition D.1 : Pouvoir passer aisément d'un mode de transport à l'autre | | | | | | | |
| D.1.1 | Développer les fonctionnalités cibles pour chacun des Mobipôles | | | | Nombre de Mobipôles structurants disposant des fonctionnalités cibles | 100% à l'horizon 2035 | Déploiement de l'offre de mobilité collective et partagée |
| D.1.2 | Mener des campagnes de communication promouvant la combinaison vélo – transport public | | | | Nombre de campagnes de communication menées | / | Déploiement de l'offre de mobilité collective et partagée |
| | Développer l'offre en stationnement vélo au droit des arrêts de transport public structurant | | | | Nombre de dispositifs de stationnement vélo au droit des arrêts de transport public structurant | Minimum 15% du nombre de montées enregistrées en semaine à l'horizon 2035 ; et minimum une offre correspondant à la demande existante augmentée de 20%. | |
| | Faciliter la combinaison vélo + train/bus | | | | Mesures prises en vue de faciliter cette combinaison | / | |
| D.1.3 | Concertation entre les opérateurs de transport public en vue d'une meilleure adéquation train-bus vers l'aéroport | | | | Réalisation de la tâche | Tâche effectuée | Déploiement de l'offre de mobilité collective et partagée |

| | | | | | | | |
|--|---|--|--|--|--|--|---|
| | Mise en œuvre des mesures définies lors de concertation entre les opérateurs de transport public | | | | Réalisation de la tâche | Tâche effectuée | |
| | Concertation entre les opérateurs de transport public en vue d’une meilleure adéquation train-bus | | | | Nombre de concertation réalisée | Au minimum 2 fois par an | |
| D.1.4 | Amélioration de la qualité des parkings relais existants | | | | / | / | Gestion du trafic routier |
| | Mise à disposition de quatre zones de stationnement supplémentaires | | | | Nombre de zones de stationnement mises à disposition | Minimum, les 4 proposées | |
| D.1.5 | Faire des espaces TEC existants, des points de contact physiques (multimodaux) | | | | Part des espaces TEC existants transformés en points de contacts physiques | 50% (soit 3 sur 6) | Déploiement de l'offre de mobilité collective et partagée |
| | Identifier les espaces à développer sur l’ensemble du territoire (minimum 10 dans la ZHNS, et 12 sur le reste du territoire) | | | | Réalisation de la tâche | Tâche effectuée | |
| | Mettre en place le réseau de points de contacts physiques en fonction des opportunités et de la création des Mobipôles | | | | Nombre de points de contact physiques développés | Au minimum 6 dans la ZHNS et 6 ailleurs sur le territoire à l’horizon 2031 ; et au minimum 10 dans la ZHNS et 12 ailleurs sur le territoire à l’horizon 2035 | |
| Ambition D.2 : Informer et accompagner les citoyens en vue d’une mobilité plus durable | | | | | | | |
| D.2.1 | Réaliser un PDE pour chacune des administrations régionales et communales (> 100 personnes) présentent sur le territoire de Charleroi Métropole | | | | Part des administrations (>100 personnes) disposant d’un PDE | 100% | Sensibilisation, évolution des comportements et communication |
| | Sensibiliser les entreprises (>100 personnes) à la réalisation de PDE | | | | Nombre de campagnes de sensibilisation | 1 par an | |
| | Etablir des groupes de travail mobilité à l’échelle de chacun des PAE | | | | Part des PAE disposant d’un groupe de travail mobilité | 100% des PAE prioritaires | |

| | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|---|--|---|
| | Adopter une logique proactive en matière de mobilité dans le cadre de tous les projets de développement économique dans les années à venir sur le territoire | | | | des projets pour laquelle une logique proactive a été appliquée | 100% | |
| | Organiser des challenges de mobilité inter-entreprises à l'échelle de la métropole | | | | des projets pour laquelle une logique proactive a été appliquée | 1 par an | |
| D.2.2 | Sensibiliser les écoles à la réalisation d'un plan de mobilité scolaire | | | | Nombre d'écoles sensibilisées | Au minimum, les écoles ou groupes d'écoles prioritaires identifiées | Sensibilisation, évolution des comportements et communication |
| D.2.3 | Mener des campagnes sur l'offre de mobilité disponible pour se rendre aux pôles de déplacements touristiques et de loisirs | | | | Nombre de campagnes réalisées | Au minimum 2 campagnes/an à court terme (2024-2027), puis 1/an par après | Sensibilisation, évolution des comportements et communication |
| D.2.4 | Mener des campagnes de communication transversale sur la mise en œuvre du PMCM et les enjeux liés | | | | Nombre de campagnes réalisées | Au minimum 2 campagnes/an à court terme (2024-2027), puis 1/an par après | Sensibilisation, évolution des comportements et communication |
| Orientation Stratégique E – Dynamiser le report modal des marchandises | | | | | | | |
| Ambition E.1 : Favoriser le transfert modal du transport de marchandises | | | | | | | |
| E.1.1 | Actualisation du Masterplan | | | | Réalisation de la tâche | Tâche effectuée | Logistique et marchandises |
| | Dépôt du dossier FEDER et réalisation des investissements | | | | Réalisation de la tâche | Tâche effectuée | |
| E.1.2 | Mise en œuvre de véhicules autonomes par voie fluviale et voie ferroviaire | | | | Réalisation de la tâche | Tâche effectuée | Logistique et marchandises |
| | Automation d'une partie des écluses | | | | Réalisation de la tâche | Tâche effectuée | |

| | | | | | | | |
|-------|--|--|--|--|-------------------------|-----------------|----------------------------|
| | Finalisation de l'automation des écluses et 100% des écluses opérables 24h/24 | | | | Réalisation de la tâche | Tâche effectuée | |
| E.1.3 | Conception et communication d'une vision à long terme sur les conditions d'accès du centre-ville | | | | Réalisation de la tâche | Tâche effectuée | Logistique et marchandises |
| | Implémentation infrastructurelle des actions | | | | Réalisation de la tâche | / | |

Tableau 7 : Tableau récapitulatif du plan d'actions du PMCM.

ANNEXES

Annexe 1 : Note méthodologique relative aux données FMD utilisées dans le cadre du PMCM

Les données sont collectées quotidiennement, du 7 mars 2022 au 7 juin 2022, à l'exception des périodes de congés scolaires. Les périodes de congés n'ont pas été demandées de manière à se concentrer sur les données liées à la mobilité au quotidien.

Les données de base sont celles collectées sur le réseau Proximus. Elles indiquent à quelle antenne était connecté chaque utilisateur durant la journée. De simples agrégations sont effectuées pour obtenir des présences continues. Pour des raisons liées au RGPD, les flux de moins de 10 personnes avant redressement collectés sur l'entièreté de la période de collecte sont effacés. Les données sont ensuite redressées sur base d'un algorithme basé sur des statistiques de population et du lieu de vie le plus probable.

Mapping et granularité des cellules

L'ensemble des TACS (Technology Agnostic Cell Sectors) est projeté sur le shapefile fourni par le SPW (1460 anciennes communes Wallonnes et 154 communes en Flandre), et des ratios d'intersection sont calculés pour chacun des jours. Nous obtenons donc des facteurs d'intersection entre chaque combinaison de TACS et anciennes communes, qui seront utilisés plus tard pour redistribuer les utilisateurs.

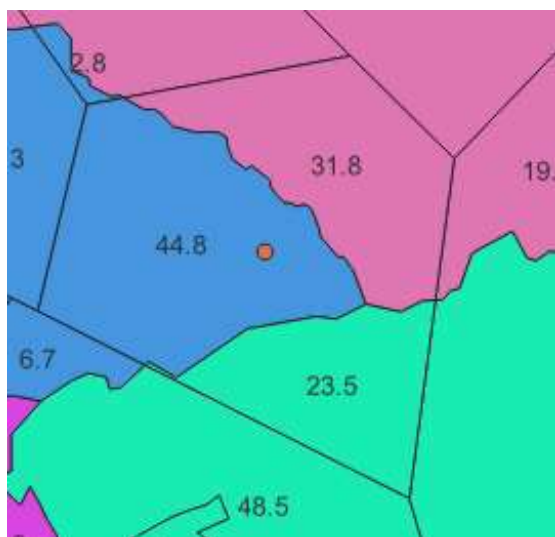


Figure 96 : Ensemble des TACS.
Source : Proximus.

Voici un exemple de TACS (polygone) redistribué sur un ensemble d'anciennes communes (ratio d'intersection visible sur l'image). Le centroïde (point rouge) est illustré à titre indicatif.

Cartographie de la granularité des cellules

En vert, les 1460 anciennes communes en Wallonie. En mauve, les 154 communes dans les arrondissements de Bruxelles-Capitale, Hal-Vilvorde, Louvain, Ypres, Courtrai, Alost, Audenarde, Hasselt, Tongres. En gris, les arrondissements restants.

Tous les déplacements ayant la Région wallonne comme origine ou comme destination seront pris en considération selon le maillage géographique décrit par le Pouvoir adjudicateur :

- Pour la Région wallonne, le niveau de granularité géographique sera les anciennes communes.
- En ce qui concerne les trajets avec une origine ou une destination en dehors de la Région wallonne mais sur le territoire belge, le niveau de granularité sera l'arrondissement ou la commune pour la partie Nord du pays.

Finalement, pour les trajets avec une origine ou une destination à l'étranger, les données seront disponibles par ancienne commune et pays tier.



Figure 97 : Cartographie de la granularité des cellules.
Source : Proximus.

Visiteurs provenant des pays limitrophes

Pour associer les personnes entrant ou sortant du territoire à un pays limitrophe, les 5km autour de la frontière ont été répartis parmi les différents pays limitrophes, comme montré sur la carte ci-dessous.

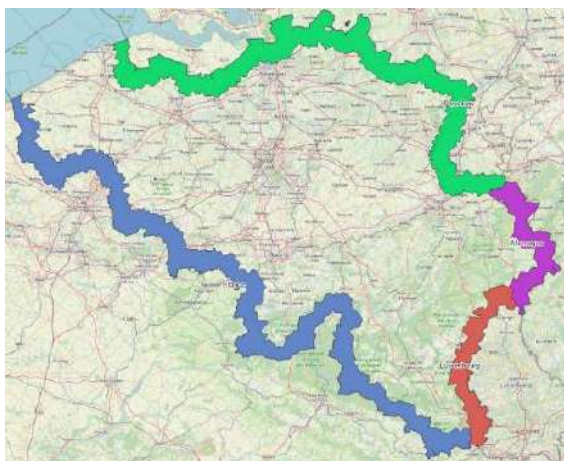


Figure 98 : Cartographie des limites des pays limitrophes.
Source : Proximus.

Les données OD

Ces données reprennent toutes les origines/destinations avec un seuil minimum de 1h par point d'arrêt. Elles sont moyennées par jour de la semaine et par heure.

- Matrice origine : les OD par jour et par heure considérant le créneau horaire de départ. Tous les flux nationaux dont l'origine et/ou la destination est en RW sont repris dans cette matrice. Les flux dont l'origine est dans un pays tiers ne sont pas repris (mais se retrouvent cependant dans la matrice destination, avec la cellule et l'heure d'arrivée) ;
- Matrice destination : les OD par jour et par heure considérant le créneau horaire d'arrivée. Tous les flux nationaux dont l'origine et/ou la destination est en RW sont repris dans cette matrice. Les flux dont la destination est dans un pays tiers ne sont pas repris (mais se retrouvent dans la matrice origine, avec la cellule et l'heure de départ).

Les données de présence (uniquement sur les anciennes communes en Wallonie)

Ces données représentent les présences à un temps T dans chaque cellule, sans seuil minimum d'arrêt. On y retrouve donc les personnes statiques mais également les personnes en transit. Elles sont moyennées par jour de la semaine et par heure.

Principales limites des données et points d'attention

Les données présentent des limites qu'il est important de garder à l'esprit :

- Elles sont le résultat d'agrégation et d'extrapolation (selon part de marché) qui

engendrent quelques biais tant dans la cartographie et l'affectation des déplacements, ainsi qu'en termes de volume des déplacements ;

- Elles considèrent un seuil d'arrêt de minimum 1h dans la cellule concernée ce qui signifie que nombre de déplacements (en particulier ceux impliquant l'accompagnement/dépose/recherche de personnes et de choses) ne sont pas pris en considération. Le volume global de flux est donc sous-estimé à cet égard.

C'est pourquoi il est important de prendre un peu de recul lorsque l'on analyse ces données. Pour des raisons de facilité de lecture et d'interprétation des données, le choix a été celui de recourir à des seuils pour la représentation cartographique des flux de déplacements. A noter également que sont pointés comme origines et destinations de ces flux les « centroïdes » des anciennes communes ou communes concernées (décalage possible avec les centralités réelles).

Annexe 2 : Anciennes communes avec le plus de présences en journée (à 11h)

| Communes | Lundi - Vendredi à 11:00 | Samedi - Dimanche à 11:00 | Total Semaine à 11:00 |
|------------------------------|-----------------------------|------------------------------|--------------------------|
| Charleroi | 192 469 | 51 061 | 243 530 |
| Marcinelle | 128 455 | 48 916 | 177 371 |
| Jumet | 120 715 | 49 338 | 170 053 |
| Gosselies + Partie de Wayaux | 111 143 | 28 895 | 140 038 |
| Montignies-sur-Sambre | 91 585 | 31 364 | 122 949 |
| Gilly | 87 263 | 34 218 | 121 481 |
| Courcelles + Partie de Roux | 73 666 | 32 163 | 105 829 |
| Châtelaineau | 73 442 | 29 208 | 102 650 |
| Châtelet | 62 244 | 23 562 | 85 806 |
| Mont-sur-Marchienne | 57 492 | 26 528 | 84 020 |

Tableau 8 : Top 10 des anciennes communes avec le plus de présences en journée (à 11h) à Charleroi Métropole.
Source : Proximus.

Annexe 3 : Perspectives d'évolution de la population entre 2020 et 2035 en Wallonie (IWEPS)

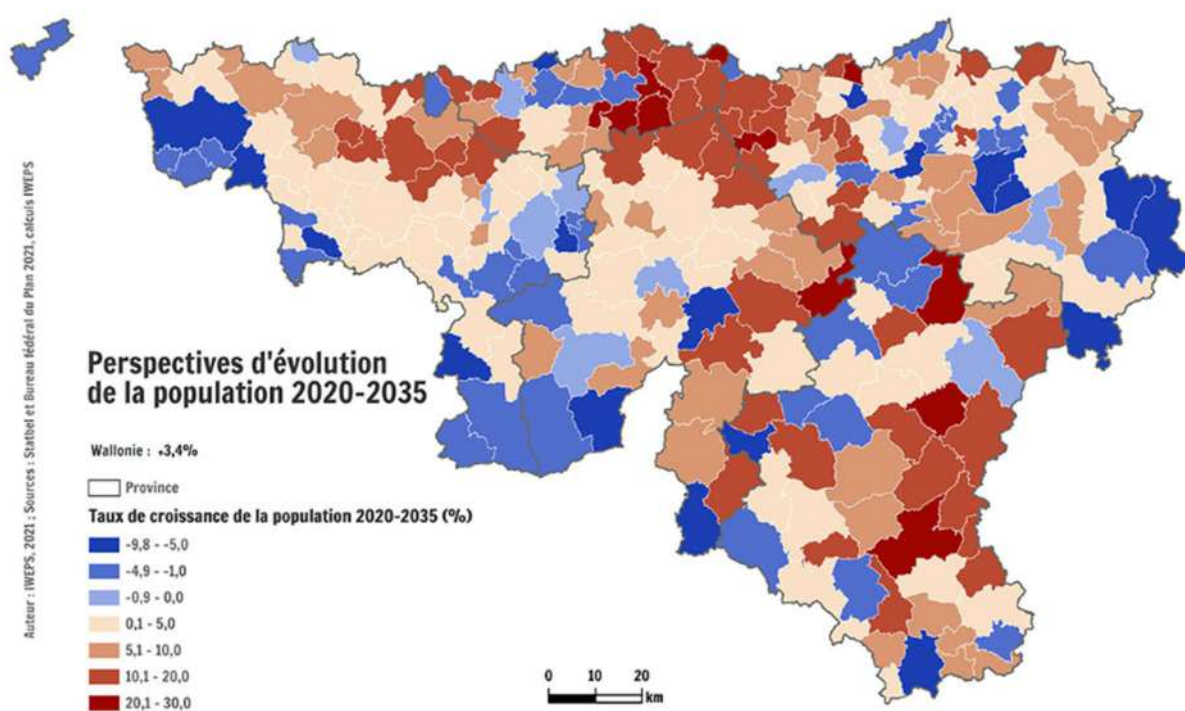


Figure 99 : Perspectives d'évolution de la population entre 2020 et 2035 en Wallonie.
Source : IWEPS.

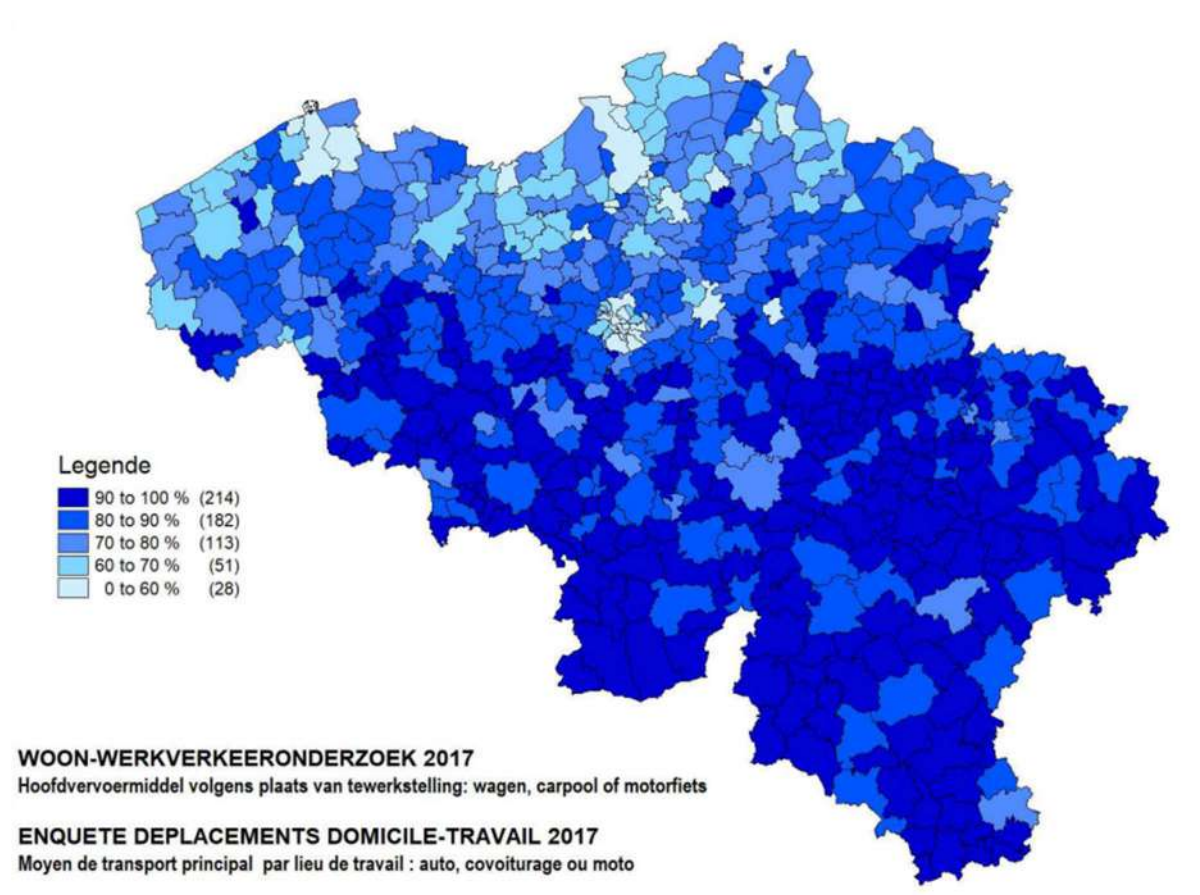
Annexe 4 : Utilisation de la voiture au niveau de la Région wallonne

Figure 100 : Carte représentant, au niveau de la Région wallonne, la part de population utilisant la voiture, du covoiturage ou une moto comme moyen de transport principal par lieu de travail.
Source : SPF, Enquête déplacements domicile-travail (2017).

Annexe 5 : Offre cible minimum – Fréquences et amplitudes des relations ferroviaires

Le tableau ci-après reprend l'offre cible minimum proposée pour chacune des relations desservant Charleroi Métropole en termes de fréquences de passage et d'amplitude (semaine, samedi et dimanche). Cette offre cible a été établie sur base des différents documents stratégiques (vision FAST 2030, vision Rail 2040), du contrat de gestion de la SNCB, ainsi qu'en fonction des spécificités du territoire.

Le tableau reprend par ailleurs, en comparaison, l'offre prévue par le Plan de Transport 2023-2026.

| Ligne | Relation | Offre Plan de Transport 2023-2026 | Offre cible minimum – PMCM |
|--------------------------------------|------------------------------|--|---|
| 130 Charleroi-Namur | Fréquences de passage | | |
| | IC19 | Semaine : 1/h/sens | 2027 : 1/h/sens 2031 : 1/h/sens |
| | IC19 | Samedi : / | / |
| | IC19 | Dimanche : / | / |
| | IC25 | Semaine : 1/h/sens | 2027 : 1/h/sens 2031 : 1/h/sens |
| | IC25 | Samedi : 1/h/sens (ne fera plus arrêt à Châtelet et Auvelais) | 2027 : 1/h/sens 2031 : 1 à 2/h/sens (après évaluation) |
| | IC25 | Dimanche : 1/h/sens ; (ne fera plus arrêt à Châtelet et Auvelais) | 2027 : 1/h/sens 2031 : 1/h/sens |
| | S61 | Semaine : 2/h/sens | 2027 : 2/h/sens 2031 : 2 à 3/h/sens |
| | S61 | Samedi : 1/h/sens (Couillet et Le Campinaire pas desservi) | 2027 : 2/h/sens 2031 : 2 à 3/h/sens |
| | S61 | Dimanche : 1/h/sens (Couillet et Le Campinaire pas desservi) | 2027 : 2/h/sens 2031 : 2/h/sens |
| | Amplitude | | |
| | IC19 | Semaine : 17h | Semaine : 17h |
| | IC19 | Samedi : / | / |
| | IC19 | Dimanche : / | / |
| | IC25 | Semaine : 17h | Semaine : 17h |
| | IC25 | Samedi : 16h | Samedi : 17h |
| | IC25 | Dimanche : 16h | Dimanche : 16h |
| | S61 | Semaine : 16h | Semaine : 17h |
| | S61 | Samedi : 14h | Samedi : 17h |
| | S61 | Dimanche : 14h | Dimanche : 14h |

| 112 Mons-La Louvière-Charleroi | Fréquences de passage | | |
|---|-----------------------|--|---|
| | IC19 | Semaine : 1/h/sens | 2027 : 1/h/sens 2031 : 1/h/sens |
| | IC19 | Samedi : / | / |
| | IC19 | Dimanche : / | / |
| | IC25 | Semaine : 1/h/sens | 2027 : 1/h/sens 2031 : 1/h/sens |
| | IC25 | Samedi : 1/h/sens | 2027 : 1/h/sens 2031 : 1 à 2/h/sens (après évaluation) |
| | IC25 | Dimanche : 1/h/sens | 2027 : 1/h/sens 2031 : 1 à 2/h/sens (après évaluation) |
| | S62 | Semaine : 1/h/sens | 2027 : 1/h/sens 2031 : 2/h/sens |
| | S62 | Samedi : 1/h/sens | 2027 : 1/h/sens 2031 : 1/h/sens |
| | S62 | Dimanche : 1/2h/sens | 2027 : 1/h/sens 2031 : 1/h/sens |
| | Amplitude | | |
| | IC19 | Semaine : 16h | Semaine : 16h |
| | IC19 | Samedi : / | / |
| | IC19 | Dimanche : / | / |
| | IC25 | Semaine : 18h | Semaine : 18h |
| | IC25 | Samedi : 16h | Samedi : 17h |
| | IC25 | Dimanche : 16h | Dimanche : 16h |
| | S62 | Semaine : 15h | Semaine : 15h |
| | S62 | Samedi : 14h | Samedi : 14h |
| | S62 | Dimanche : 14h | Dimanche : 14h |
| 140 Charleroi-Ottignies | Fréquences de passage | | |
| | IC24 | Semaine : + IC24 Charleroi-Central – Fleurus – Ottignies – Leuven 1/h/sens | 2027 : 1/h/sens après réévaluation 2031 : 1 ou 2/h/sens (après réévaluation) |
| | IC24 | Samedi : + IC24 Charleroi-Central – Fleurus – Ottignies – Leuven 1/h/sens | 2027 : 1/h/sens 2031 : 1 à 2/h/sens |
| | IC24 | Dimanche : + IC24 Charleroi-Central – Fleurus – Ottignies – Leuven 1/h/sens | 2027 : 1/h/sens 2031 : 1 à 2/h/sens (après réévaluation) |

| | | | |
|--|------------------------------|--|---|
| | S61 | Semaine : 1/h/sens | 2027 : 1 à 2/h/sens (en fonction également des contraintes techniques) 2031 : 2 à 3/h/sens |
| | S61 | Samedi : 1/h/sens | 2027 : 1 à 2/h/sens (en fonction également des contraintes techniques) 2031 : 2 à 3/h/sens |
| | S61 | Dimanche : 1/h/sens | 2027 : 1 à 2/h/sens (en fonction également des contraintes techniques) 2031 : 2/h/sens |
| | Amplitude | | |
| | IC24 | Semaine : + IC24 Charleroi-Central – Fleurus – Ottignies – Leuven Supposément 16h | Semaine : 17 h (voir aussi action C.3.2.6) |
| | IC24 | Samedi : + IC24 Charleroi-Central – Fleurus – Ottignies – Leuven Supposément 16h | Samedi : 17h (voir aussi action C.3.2.6) |
| | IC24 | Dimanche : + IC24 Charleroi-Central – Fleurus – Ottignies – Leuven Supposément 14h | Dimanche : 14h (voir aussi action C.3.2.6) |
| | S61 | Semaine : 16h | Semaine : 17h |
| | S61 | Samedi : 14h | Samedi : 17h |
| | S61 | Dimanche : 14h | Dimanche : 14h |
| 124 Bruxelles-Charleroi | Fréquences de passage | | |
| | IC05 | Semaine : 1/h/sens + 2 à 4 P pour le matin et soir | 2027 : 1/h/sens 2031 : 1/h/sens |
| | IC05 | Samedi : / | / |
| | IC05 | Dimanche : / | / |
| | IC07 | Semaine : 1/h/sens | 2027 : 1/h/sens 2031 : 1/h/sens |
| | IC07 | Samedi : / | / |
| | IC07 | Dimanche : / | / |
| | IC31 | Semaine : / | / |
| | IC31 | Samedi : 1/h/sens | 2027 : 1/h/sens 2031 : 1/h/sens |
| | IC31 | Dimanche : 1/h/sens | 2027 : 1/h/sens 2031 : 1/h/sens |
| | IC22 | Semaine : / | / |

| | | |
|------------------|--|-------------------------------------|
| IC22 | Samedi : + IC22 Charleroi-Central, Marchienne-au-Pont, Luttre, Nivelles, Braine-L'Alleud – Bruxelles – Malines – Anvers 1/h/sens | 2027 : 1/h/sens 2031 : 1/h/sens |
| IC22 | Dimanche : + IC22 Charleroi-Central, Marchienne-au-Pont, Luttre, Nivelles, Braine-L'Alleud – Bruxelles – Malines – Anvers 1/h/sens | 2027 : 1/h/sens 2031 : 1/h/sens |
| S19 | Semaine : 1/h/sens ; mais P <50voy./jour supprimé entre Charleroi-Central et Luttre | 2027 : 2/h/sens 2031 : 2/h/sens |
| S19 | Samedi : / | 2027 : 2/h/sens 2031 : 2/h/sens |
| S19 | Dimanche : / | 2027 : 1/h/sens 2031 : 1/h/sens |
| S62 | Semaine : / | 2027 : 1/h/sens 2031 : 2/h/sens |
| S62 | Samedi : 1/h/sens (et ne passe pas par Oubaix-Buzet) | 2027 : 1/h/sens 2031 : 1*/h/sens |
| S62 | Dimanche : 1/2h/sens (et ne passe pas par Oubaix-Buzet) | 2027 : 1/h/sens 2031 : 1/h/sens |
| Amplitude | | |
| IC05 | Semaine : 17h | Semaine : 17h |
| IC05 | Samedi : / | / |
| IC05 | Dimanche : / | / |
| IC07 | Semaine : 16h | Semaine : 17h |
| IC07 | Samedi : / | / |
| IC07 | Dimanche : / | / |
| IC31 | Semaine : / | / |
| IC31 | Samedi : 17h | Samedi : 17h |
| IC31 | Dimanche : 17h | Dimanche : 17h |
| IC22 | Semaine : / | / |
| IC22 | Samedi : + IC22 Charleroi-Central, Marchienne-au-Pont, Luttre, Nivelles, Braine-L'Alleud – Bruxelles – Malines – Anvers Supposément 17h | Samedi : 17h |
| IC22 | Dimanche : + IC22 Charleroi-Central, Marchienne-au-Pont, Luttre, Nivelles, Braine-L'Alleud – Bruxelles – Malines – Anvers Supposément 14h | Dimanche : 17h |
| S19 | Semaine : 16h | Semaine : 16h |
| S19 | Samedi : / | Samedi : 16h |

| | | | |
|--|-------------------------------|--|--|
| | S19 | Dimanche : / | Dimanche : 14h |
| | S62 | Semaine : / | Semaine : 15h |
| | S62 | Samedi : 14h (et ne passe pas par Oubaix-Buzet) | Samedi : 14h |
| | S62 | Dimanche : 14h (et ne passe pas par Oubaix-Buzet) | Dimanche : 14h |
| 130A Charleroi- Erquelinnes | Fréquences de passage | | |
| | S63 | Semaine : 1/h/sens | 2027 : 1/h/sens 2031 : 2/h/sens |
| | S63 | Samedi : 1/h/sens | 2027 : 1/h/sens 2031 : 2/h/sens |
| | S63 | Dimanche : 1/2h/sens | 2027 : 1/h/sens 2031 : 1/h/sens |
| | Amplitude | | |
| | S63 | Semaine : 15h | Semaine : 17h |
| | S63 | Samedi : 14h | Samedi : 14h |
| | S63 | Dimanche : 14h | Dimanche : 14h |
| 132 Charleroi- Couvin | Fréquences de passage | | |
| | S64 | Semaine : 1/h/sens Mais ne s'arrêtent pas à Jamioulx, Beignée, Cour-sur-Heure et Pry. + 7 P vers Charleroi dont 5 en matinée & 7 P vers Couvin avec 5 en après-midi Ces P s'arrêtent à toutes les gares. | 2027 : 1/h/sens 2031 : 1* à 2/h/sens après réévaluation (+ éventuellement des trains saisonniers) |
| | S64 | Samedi : 1/2h/sens | 2027 : 1/h/sens 2031 : 1* à 2/h/sens après réévaluation (+ des trains saisonniers) |
| | S64 | Dimanche : 1/2h/sens | 2027 : 1/h/sens 2031 : 1 à 2*/h/sens après réévaluation (+ des trains saisonniers) |
| | Amplitude | | |
| | S64 | Semaine : 15h | Semaine : 15h |
| | S64 | Samedi : 14h | Samedi : 14h |
| | S64 | Dimanche : 14h | Dimanche : 14h |
| 117 | Fréquences de passages | | |
| | S62 | Semaine : 1/h/sens | 2027 : 1/h/sens |

| | | | |
|----------------------------------|------------------|----------------------|--------------------------------------|
| Braine-le-Comte-Charleroi | | | 2031 : 2/h/sens |
| | S62 | Samedi : 1/h/sens | 2027 : 1*/h/sens 2031 : 1*/h/sens |
| | S62 | Dimanche : 1/2h/sens | 2027 : 1/h/sens 2031 : 1/h/sens |
| | Amplitude | | |
| | S62 | Semaine : 15h | Semaine : 15h |
| | S62 | Samedi : 14h | Samedi : 14h |
| | S62 | Dimanche : 14h | Dimanche : 14h |

Tableau 9 : Offre prévue par le Plan de Transport 2023-2026.

Annexe 6 : Niveaux de services pour les lignes Express

Modification et amélioration de la ligne E109 (ex-Momignies) – Chimay – Charleroi

Les niveaux de service établis sont les suivants en semaine (pas de distinction période scolaire/ période de vacances et congés scolaires) :

| Sens | Chimay – Charleroi | | | Charleroi – Chimay | |
|-----------|--------------------|----------|-----------|--------------------|-----------|
| Mode | TAD | Bus | TAD | Bus | TAD |
| Amplitude | 6h à 7h | 7h à 20h | 20h à 21h | 7h à 20h | 20h à 21h |
| Fréquence | 1/h | 1/h | 1/h | 1/h | 1/h |

Le weekend, en raison du potentiel également important, les niveaux de services suivants sont proposés :

| Jour | Sens | Chimay – Charleroi | | Charleroi-Chimay |
|----------|-----------|--------------------|----------|------------------|
| Samedi | Mode | TAD | Bus | Bus |
| Samedi | Amplitude | 8h à 9h | 9h à 20h | 9h à 20h |
| Samedi | Fréquence | 1/h | 1/h | 1/h |
| Dimanche | Mode | TAD | | TAD |
| Dimanche | Amplitude | 9h à 20h | | 9h à 20h |
| Dimanche | Fréquence | 1/h | | 1/h |

Optimisation de la ligne E110 Beaumont – Mons avec prolongement jusqu'aux lacs de l'Eau d'Heure en période estivale

Les niveaux de services suivants sont proposés :

| Ligne | Amplitude Semaine | Fréquence Semaine | Amplitude Samedi | Fréquence Samedi | Amplitude Dimanche | Fréquence Dimanche |
|-------------------------------|-------------------|-------------------|------------------|------------------|--------------------|-----------------------|
| E110 (Beaumont – Mons) | 6h à 20h | 1/h | 7h à 20h | 1 toutes les 2h | 7h à 20h | 1 toutes les 2h (TAD) |

Extension du service le dimanche des lignes E83 Gembloux – Charleroi et E86 Namur – Couvin – (Nismes)

Les niveaux de services, énoncés dans les P RTP, sont repris-ci-dessous et adaptés pour le dimanche (proposition de TAD en test) :

| Ligne | E83 (Gembloux – Charleroi) | E83 (Charleroi – Gembloux) | E86 (Namur – Couvin – (Nismes)) | E86 ((Nismes) -Couvin – Namur) |
|---------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|---|---|
| Amplitude Semaine | 6h à 20h | 6h à 20h | 7h30 à 21h | 4h50 à 18h30 |
| Fréquence Semaine | 1/h | 1/h | 1 à 2/h (en pointe) | 1 à 2/h (en pointe) |
| Amplitude Samedi | 7h30 à 20h30 | 6h30 à 20h | 9h30 à 21h | 7h à 18h30 |
| Fréquence Samedi | 1 toutes les 2h | 1 toutes les 2h | 2 le matin, 3 l'après-midi, le 2 en fin de journée | 3 le matin, 4 l'après-midi |
| Amplitude Dimanche | 7h à 20h | 7h à 20h | 7h à 20h (TAD) et 20h30 – 22h | 7h à 20h (TAD) et 19h – 20h |
| Fréquence Dimanche | 1 toutes les 2h (TAD) | 1 toutes les 2h (TAD) | 1 toutes les 2h (TAD) + 1 départ en soirée (régulier) | 1 toutes les 2h (TAD) + 1 départ en soirée (régulier) |

Nota : pour la E86, l'offre actuelle le dimanche consiste en 1 départ en soirée dans chaque sens, offre à maintenir en exploitation régulière pour la demande longue-distance notamment (étudiants allant à Namur).

Annexe 7 : Niveaux de services pour les lignes intercommunales

Création de lignes structurantes intercommunales prioritaires dans la zone PUM (2024 – 2027)

- Ligne Thuin – Ham sur Heure Nalennes – Gerpinnes

Cette action propose la mise en place d'une liaison de rocade dans la zone PUM entre Thuin et Gerpinnes en passant par Ham sur Heure Nalennes.

La semaine, les niveaux de service suivants sont recommandés :

| Sens | Thuin – Gerpinnes | | | | | | Gerpinnes – Thuin | | | | | |
|-----------|-------------------|----------|-----------|-----------|-----------|--------------|-------------------|----------|-----------|-----------|-----------|--------------|
| Mode | Bus | Bus | Bus | Bus | Bus | TAD | Bus | Bus | Bus | Bus | Bus | TAD |
| Amplitude | 6h à 7h | 7h à 15h | 15h à 18h | 18h à 20h | 20h à 23h | 23h à minuit | 6h à 7h | 7h à 15h | 15h à 18h | 18h à 20h | 20h à 23h | 23h à minuit |
| Fréquence | 1/h | 2/h | 3/h | 2/h | 1/h | 1/h | 1/h | 2/h | 3/h | 2/h | 1/h | 1/h |

Le potentiel étant plus important le weekend et surtout le samedi, l'action propose des niveaux de services adaptés :

| Jour | Sens | Dans les deux sens | | | | | | | |
|----------|-----------|--------------------|---------|----------|-----------|-----------|-----------|--------------|-----|
| Samedi | Mode | TAD | Bus | Bus | Bus | Bus | Bus | Bus | TAD |
| Samedi | Amplitude | Minuit à 1h | 7h à 8h | 8h à 10h | 10h à 18h | 18h à 22h | 22h à 23h | 23h à minuit | |
| Samedi | Fréquence | 1/h | 1/h | 2/h | 3/h | 2/h | 1/h | 1/h | |
| Dimanche | Mode | TAD | Bus | Bus | Bus | Bus | Bus | Bus | TAD |
| Dimanche | Amplitude | Minuit à 1h | 7h à 8h | 8h à 11h | 11h à 18h | 18h à 22h | 22h à 23h | 23h à minuit | |
| Dimanche | Fréquence | 1/h | 1/h | 2/h | 3/h | 2/h | 1/h | 1/h | |

- Ligne Forchies la Marche – Thuin (par Fontaine l'Évêque et Anderlues)

Le fort potentiel de cette liaison nécessite la mise en place d'une offre structurante. Les niveaux de services suivants sont recommandés.

En semaine,

| Sens | Forchies la Marche – Thuin | | | | | | | | |
|-----------|----------------------------|---------|---------|---------|----------|-----------|-----------|-----------|--------------|
| Mode | Bus | Bus | Bus | Bus | Bus | Bus | Bus | Bus | Bus |
| Amplitude | 4h à 5h | 5h à 6h | 6h à 7h | 7h à 8h | 8h à 16h | 16h à 17h | 17h à 20h | 20h à 23h | 23h à minuit |
| Fréquence | 1/h | 2/h | 3/h | 5/h | 4/h | 5/h | 4/h | 2 à 3/h | 1/h |

| Sens | Thuin – Forchies la Marche | | | | | | | |
|-----------|----------------------------|---------|---------|----------|-----------|-----------|-----------|--------------|
| Mode | Bus | Bus | Bus | Bus | Bus | Bus | Bus | Bus |
| Amplitude | 4h à 5h | 5h à 6h | 6h à 8h | 8h à 15h | 15h à 18h | 18h à 20h | 20h à 23h | 23h à minuit |
| Fréquence | 1/h | 2/h | 3/h | 4/h | 6/h | 4/h | 2 à 3/h | 1/h |

Le weekend,

| Jour | Sens | Dans les deux sens | | | | | | | |
|----------|-----------|--------------------|---------|---------|---------|----------|-----------|--------------|--|
| Samedi | Mode | TAD/Bus | TAD/Bus | Bus | Bus | Bus | Bus | TAD/Bus | |
| Samedi | Amplitude | Minuit à 1h | 5h à 6h | 6h à 8h | 8h à 9h | 9h à 19h | 19h à 23h | 23h à minuit | |
| Samedi | Fréquence | 1/h | 2/h | 3/h | 4/h | 5/h | 4/h | 2/h | |
| Dimanche | Mode | TAD/Bus | TAD | Bus | Bus | Bus | Bus | TAD/Bus | |
| Dimanche | Amplitude | Minuit à 1h | 5h à 6h | 6h à 8h | 8h à 9h | 9h à 18h | 18h à 23h | 23h à minuit | |
| Dimanche | Fréquence | 2/h | 2/h | 2/h | 3/h | 4/h | 3/h | 2/h | |

- Ligne Mellet – Frasnes-lez-Gosselies – Luttre

Le potentiel étant plus important entre Luttre et Frasnes-lez-Gosselies, une fréquence plus importante est nécessaire sur cette section. Les niveaux de services suivants sont proposés :

En semaine,

| Sens | Dans les deux sens (Mellet – Luttre) | | | | |
|-----------|--------------------------------------|--------------------------|------------|-------------|-----------|
| Mode | Bus | Bus | Bus | Bus | Bus |
| Amplitude | 6h à 7h | 7h à 11h | 11h à 19h | 19h à 22h | 22h à 23h |
| Fréquence | 1/h | 1/h +1 (*) ²² | 2/h +1 (*) | 1/h + 1 (*) | 1/h |

²² Section Luttre – Frasnes-lez-Gosselies.

Le weekend,

| Jour | Sens | Dans les deux sens | | | | | | | | |
|----------|-----------|--------------------|---------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|--------------|
| Samedi | Mode | Bus/TAD | | Bus | Bus | | Bus | Bus | Bus | |
| Samedi | Amplitude | Minuit à 1h | | 6h à 7h | 7h à 8h | | 8h à 17h | 17h à 23h | 23h à minuit | |
| Samedi | Fréquence | 1/h | | 1/h | 1/h +1 (*) | | 2/h +1(*) | 1/h +1 (*) | 1/h | |
| Dimanche | Mode | Bus/TAD | Bus/TAD | Bus | Bus | Bus | Bus | Bus | Bus | TAD |
| Dimanche | Amplitude | Minuit à 1h | 6h à 7h | 7h à 9h | 9h à 11h | 11h à 16h | 16h à 18h | 18h à 22h | 22h à 23h | 23h à minuit |
| Dimanche | Fréquence | 1/h | 1h | 1/h +1 (*) | 2/h +1 (*) | 1/h +1 (*) | 2/h +1 (*) | 1/h +1 (*) | 1/h | 1/h |

Création de lignes structurantes intercommunales prioritaires dans la zone PMPS (2024 – 2027)

En accord avec la fiche action n° 5.2 sur les lignes express, le potentiel identifié justifie la mise en place d'une liaison Momignies – Chimay indépendante de la ligne express E109. Les niveaux de services suivants sont recommandés :

En semaine,

| Sens | Momignies - Chimay | | | | Chimay - Momignies | | | | |
|-----------|--------------------|---------|----------|-----------|--------------------|----------|-----------|-----------|-----------|
| Mode | Bus | Bus | Bus | TAD | TAD | Bus | Bus | Bus | TAD |
| Amplitude | 6h à 7h | 7h à 8h | 8h à 21h | 21h à 23h | 6h/7h | 8h à 16h | 16h à 17h | 17h à 21h | 21h à 22h |
| Fréquence | 1/h | 2/h | 1/h | 1/h | 1/h | 1/h | 2/h | 1/h | 1/h |

Le weekend,

| Jour | Sens | Momignies - Chimay | | | Chimay - Momignies | | |
|----------|-----------|--------------------|----------|--------------|--------------------|----------|--------------|
| Samedi | Mode | TAD | Bus | TAD | TAD | Bus | TAD |
| Samedi | Amplitude | 7h à 8h | 8h à 22h | 22h à minuit | 7h à 8h | 8h à 22h | 22h à 23h |
| Samedi | Fréquence | 1/h | 1/h | 1/h | 1/h | 1/h | 1/h |
| Dimanche | Mode | TAD | Bus | TAD | TAD | Bus | TAD |
| Dimanche | Amplitude | 8h à 9h | 8h à 22h | 22h à minuit | 8h à 9h | 8h à 21h | 21h à minuit |
| Dimanche | Fréquence | 1/h | 1/h | 1/h | 1/h | 1/h | 1/h |

- Ligne Chimay – Couvin

L'action recommande les niveaux de service suivants :

En semaine,

| Sens | Chimay - Couvin | | | | Couvin - Chimay | | | | |
|-----------|-----------------|-----------|-----------|-----------|-----------------|----------|-----------|-----------|-----------|
| Mode | Bus | Bus | Bus | TAD | Bus | Bus | Bus | Bus | TAD |
| Amplitude | 7h à 16h | 16h à 17h | 17h à 20h | 20h à 21h | 7h à 8h | 8h à 16h | 16h à 17h | 17h à 21h | 21h à 22h |
| Fréquence | 1/h | 2/h | 1/h | 1/h | 2/h | 1/h | 2/h | 1/h | 1/h |

Le weekend,

| Jour | Sens | Chimay - Couvin | | | Couvin - Chimay | | |
|----------|-----------|-----------------|-----------|--------------|-----------------|-----------|--------------|
| Samedi | Mode | Bus | | TAD | Bus | | TAD |
| Samedi | Amplitude | 8h à 21h | | 21h à minuit | 8h à 21h | | 21h à minuit |
| Samedi | Fréquence | 1/h | | 1/h | 1/h | | 1/h |
| Dimanche | Mode | TAD | Bus | TAD | TAD | Bus | TAD |
| Dimanche | Amplitude | 9 à 10h | 10h à 19h | 19h à 22h | 9h à 10h | 10h à 19h | 19h à 22h |
| Dimanche | Fréquence | 1/h | 1/h | 1/h | 1/h | 1/h | 1/h |

Amélioration de lignes existantes dans la zone PUM (2028 – 2031)

- Liaison Binche – Anderlues

Le potentiel de cette liaison montre un besoin plus important de fréquence. La ligne actuelle (L136 La Hestre – La Louvière – Binche – Anderlues) ne bénéficie pas de fréquences suffisantes le weekend. C'est pourquoi, sur ce tronçon les niveaux de services suivants sont recommandés le weekend :

| Jour | Sens | Dans les deux sens (Binche – Anderlues) | | | | | |
|----------|-----------|---|---------|----------|-----------|-----------|--------------|
| Samedi | Mode | Bus/TAD | Bus | Bus | Bus | Bus | Bus |
| Samedi | Amplitude | Minuit à 1h | 6h à 7h | 7h à 9h | 9h à 17h | 17h à 22h | 22h à minuit |
| Samedi | Fréquence | 1/h | 1/h | 2/h | 3/h | 2/h | 1/h |
| Dimanche | Mode | Bus/TAD | Bus/TAD | Bus | Bus | Bus | Bus |
| Dimanche | Amplitude | Minuit à 1h | 6h à 7h | 7h à 10h | 10h à 12h | 12h à 21h | 21h à 23h |
| Dimanche | Fréquence | 1/h | 1/h | 2/h | 3/h | 2/h | 1/h |

- Liaison Seneffe – Nivelles

Cette liaison est actuellement opérée via la ligne 72 Baulers – Nivelles – Manage. Cette action propose d'augmenter les fréquences sur certains tronçons en semaine et surtout en weekend notamment entre Arquennes et Nivelles où le potentiel est plus élevé. Les niveaux de services proposés sont les suivants :

En semaine,

| Sens | Manage - Nivelles | | | | | | |
|-----------|-------------------|---------|---------|-------------------------------|----------|-------------------------------|-----------|
| Mode | Bus/TAD | Bus | Bus | Bus (de Arquennes - Nivelles) | Bus | Bus (de Arquennes - Nivelles) | Bus |
| Amplitude | 5h à 6h | 6h à 7h | 7h à 8h | 7h à 8h | 8h à 19h | 12h à 13h | 19h à 23h |
| Fréquence | 1/h | 2/h | 3/h | +2 | 2/h | +1 | 1/h |

| Sens | Nivelles - Manage | | | | | | | |
|-----------|-------------------|---------|----------|----------------------------|-----------|----------------------------|-----------|-----------|
| Mode | Bus/TAD | Bus | Bus | Bus (Nivelles - Arquennes) | Bus | Bus (Nivelles - Arquennes) | Bus | Bus |
| Amplitude | 5h à 6h | 6h à 7h | 7h à 15h | 12h à 13h | 15h à 17h | 15h à 16h | 17h à 20h | 20h à 23h |
| Fréquence | 1/h | 1/h | 2/h | +1 | 3/h | +1 | 2/h | 1/h |

Le weekend,

| Jour | Sens | Dans les deux sens | | | | | | | | | |
|----------|-----------|--------------------|----------|-----------|----------------------------|-----------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|--------------|-------------|
| Samedi | Mode | TAD | TAD | Bus | Bus (Arquennes - Nivelles) | Bus | Bus (Arquennes - Nivelles) | Bus | Bus (Arquennes - Nivelles) | TAD | TAD |
| Samedi | Amplitude | Minuit à 1h | 6h à 7h | 7h à 8h | 7h à 8h | 8h à 19h | 8h à 19h | 19h à 23h | 19h à 23h | 23h à minuit | Minuit à 1h |
| Samedi | Fréquence | 1/h | 1/h | 1/h | +1 | 2/h | +1 | 1/h | +1 | 1/h | 1/h |
| Dimanche | Mode | TAD | Bus | Bus | Bus (Arquennes - Nivelles) | Bus | TAD | Bus (Arquennes - Nivelles) | | | |
| Dimanche | Amplitude | Minuit à 1h | 7h à 10h | 10h à 18h | 10h à 18h | 19h à 21h | 21h à 23h | 19h à 23h | | | |
| Dimanche | Fréquence | 1/h | 1/h | 2/h | +1 | 1/h | 1/h | +1 | | | |

Création de lignes intercommunales structurantes vers les zones touristiques en zone PMPS (2028 – 2031)

- Ligne Chimay – Rance – Froidchapelle – Cerfontaine – Lacs de l'Eau d'Heure (Avec extension jusqu'à Charleroi l'été)

Les niveaux de services suivants sont proposés :

En semaine,

| Sens | Chimay – Lacs de l'Eau d'Heure* ²³ | | | | *Lacs de l'Eau d'Heure – Chimay | | |
|-----------|---|-----------|-----------|-----------------------------|---------------------------------|----------|----------------------------|
| Mode | Bus | Bus | Bus | TAD (jusqu'à Froidchapelle) | Bus | Bus | TAD (depuis Froidchapelle) |
| Amplitude | 7h à 16h | 16h à 17h | 17h à 21h | 21h à minuit | 7h à 8h | 8h à 21h | 21h à 23h |
| Fréquence | 1/h | 2/h | 1/h | 1/h | 2/h | 1/h | 1/h |

Le weekend,

| Jour | Sens | Chimay – Lacs de l'Eau d'Heure* | | | *Lacs de l'Eau d'Heure – Chimay | | |
|----------|-----------|---------------------------------|----------|---------------------------|---------------------------------|-----------|--------------------------|
| Samedi | Mode | TAD | Bus | TAD (jusqu'à Cerfontaine) | TAD | Bus | TAD (depuis Cerfontaine) |
| Samedi | Amplitude | 8h à 9h | 9h à 21h | 21h à minuit | 8h à 9h | 9h à 21h | 21h à minuit |
| Samedi | Fréquence | 1/h | 1/h | 1/h | 1/h | 1/h | 1/h |
| Dimanche | Mode | TAD | Bus | TAD (jusqu'à Cerfontaine) | TAD | Bus | TAD (depuis Cerfontaine) |
| Dimanche | Amplitude | 8h à 9h | 9h à 19h | 19h à 22h | 8h à 10h | 10h à 19h | 19h à 22h |
| Dimanche | Fréquence | 1/h | 1/h | 1/h | 1/h | 1/h | 1/h |

- Ligne Beaumont – Philippeville par les lacs

Les niveaux de services proposés sont les suivants :

En semaine,

| Sens | Beaumont Philippeville | Philippeville Beaumont |
|-----------|------------------------|------------------------|
| Mode | Bus ou TAD | Bus ou TAD |
| Amplitude | 7h à 21h | 7h à 21h |
| Fréquence | 1/h | 1/h |

²³ * Avec extension jusqu'à Charleroi en période estivale.

Le weekend,

| Jour | Sens | Beaumont Philippeville | Beaumont Philippeville | Beaumont Philippeville | Philippeville Beaumont | Philippeville Beaumont | Philippeville Beaumont |
|----------|------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Samedi | Mode | TAD | Bus | TAD | TAD | Bus | TAD |
| Samedi | Amplitude | 9h à 10h | 10h à 20h | 20h à 22h | 9h à 10h | 10h à 19h | 19h à 22h |
| Samedi | Fréquence | 1/h | 1/h | 1/h | 1/h | 1/h | 1/h |
| Dimanche | Mode | TAD | Bus | TAD | TAD | Bus | TAD |
| Dimanche | Amplitude | 9h à 10h | 10h à 19h | 19h à 21h | 9h à 10h | 10h à 19h | 19h à 21h |
| Dimanche | Fréquence | 1/h | 1/h | 1/h | 1/h | 1/h | 1/h |

Annexe 8 : Niveaux de services pour les lignes de Métro et Busway

Métro

- A court et moyen terme, les niveaux de service proposés sont les suivants :

| Ligne (moyen terme) | M1/M2 (Charleroi – Pétia*) | M1/M2 (Pétia* – Anderlues) | M3 | M4 | M5 |
|--|----------------------------------|----------------------------------|--------|--------|--------|
| Fréquence Matin/Soir | 15 min | 30 min | 12 min | 12 min | 15 min |
| Fréquence Heure de Pointe | 10 min | 12 min | 5 min | 5 min | 10 min |
| Fréquence Heure Creuse | 10 min | 12 min | 10 min | 10 min | 10 min |
| Fréquence Samedi journée | 10 min | 20 min | 10 min | 10 min | 10 min |
| Fréquence Samedi Matin/Soir | 15 min | 30 min | 15 min | 15 min | 15 min |
| Fréquence Dimanche Journée | 15 min | 30 min | 12 min | 12 min | 15 min |
| Fréquence Dimanche Matin/Soir | 20 min | 40 min | 15 min | 15 min | 20 min |

*L'arrêt Pétia est le premier, certes en dehors de la ZHNS, à permettre la possibilité d'un retournement des rames (moyennement création d'une voie de garage).

- A long terme, après réalisation des travaux sur la boucle centrale et du terminus à l'arrêt Moulin, les niveaux de service sont les suivants :

| Ligne (long terme) | M1/M2 (intra ZHNS) | M1/M2 (hors ZHNS) | M3 | M4 | M5 |
|---------------------------------|-----------------------|----------------------|---------|---------|---------|
| Fréquence Matin/Soir | 15 min | 30 min | 12 min | 12 min | 15 min |
| Fréquence Heure de Pointe | 6 min | 12 min | 5 min | 4 min | 6 min |
| Fréquence Heure Creuse | 7/8 min | 12 min | 6/7 min | 5/6 min | 7/8 min |

| | | | | | |
|--|---------------|---------------|--------|---------------|---------------|
| Fréquence Samedi journée | 10 min | 20 min | 10 min | 8 min | 10 min |
| Fréquence Samedi Matin/Soir | 15 min | 30 min | 15 min | 15 min | 15 min |
| Fréquence Dimanche Journée | 12 min | 24 min | 12 min | 10 min | 12 min |
| Fréquence Dimanche Matin/Soir | 15 min | 30 min | 15 min | 15 min | 15 min |

Busway

Les niveaux de service proposés pour les Busway à court terme sont les suivants :

| Ligne | Busway (N53) | Busway (N5) |
|-------------------------------|--------------|-------------|
| Fréquence Matin/Soir | 15/20 min | 15/20 min |
| Fréquence Heure de Pointe | 10 min | 10 min |
| Fréquence Heure Creuse | 12 min | 12 min |
| Fréquence Samedi journée | 12 min | 12 min |
| Fréquence Samedi Matin/Soir | 15/20 min | 15/20 min |
| Fréquence Dimanche Journée | 15 min | 15 min |
| Fréquence Dimanche Matin/Soir | 20 min | 20 min |

Annexe 9 : Offres de transport structurantes projetées aux principaux Mobipôles (XL à M)

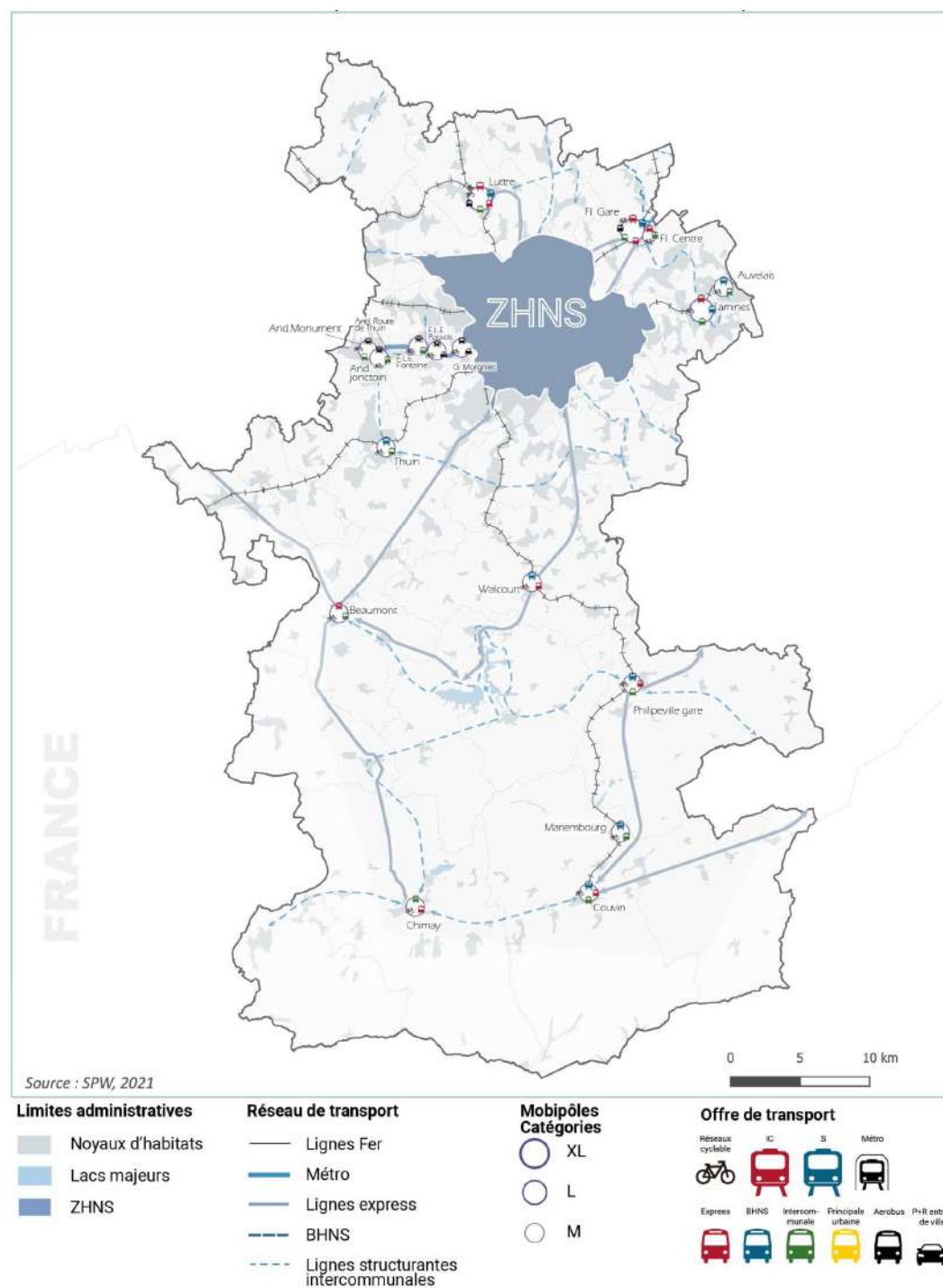


Figure 101 : Offres de transport structurantes projetées aux principaux Mobipôles (XL à M).

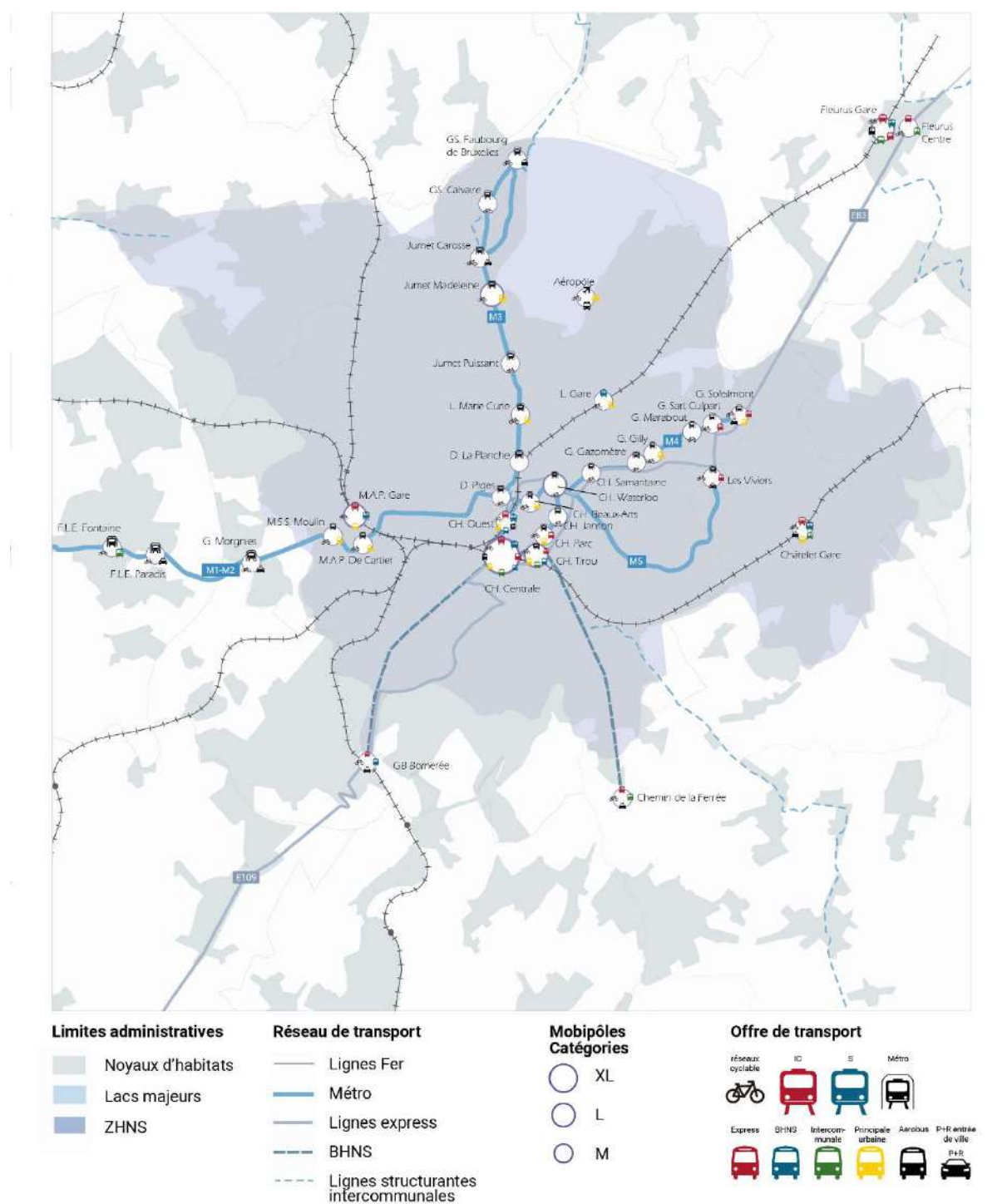


Figure 102 : Offres de transport structurantes projetées aux principaux Mobipôles (XL à M) au sein de la ZHNS.

Annexe 10 : Offre cible pour le stationnement vélo en gare (Mobipôles XL à S)

| | Offre actuelle | Cible minimum 2027 | Cible minimum 2031 | Cible minimum 2035 |
|---------------------|----------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| AISEAU | 0 | 6 | 9 | 14 |
| AUVELAIS | 24 | 22 | 44 | 66 |
| BERZEE | 10 | 10 | 12 | 18 |
| CHARLEROI-CENTRAL | 48 | 295 | 589 | 884 |
| CHARLEROI-OUEST | 10 | 10 | 10 | 10 |
| CHATELET | - | 32 | 63 | 95 |
| COUILLET | 0 | 6 | 6 | 7 |
| COURCELLES-MOTTE | 10 | 10 | 15 | 23 |
| COUVIN | 10 | 10 | 12 | 18 |
| ERQUELINNES | 10 | 10 | 10 | 10 |
| ERQUELINNES-VILLAGE | 10 | 10 | 10 | 10 |
| FAMILLEUREUX | 10 | 10 | 10 | 10 |
| FARCIENNES | 0 | 7 | 15 | 22 |
| FLEURUS | 10 | 11 | 21 | 32 |
| FONTAINE-VALMONT | 10 | 10 | 10 | 11 |
| FORCHIES | 0 | 6 | 12 | 18 |
| GODARVILLE | 10 | 10 | 10 | 15 |
| GOUY-LEZ-PIETON | 10 | 10 | 10 | 15 |
| HAM-SUR-HEURE | 12 | 12 | 12 | 12 |
| LABUISSIERE | 10 | 10 | 10 | 10 |
| LANDELIES | 10 | 10 | 10 | 10 |
| LE CAMPINAIRE | 0 | 6 | 7 | 10 |
| LOBBES | 10 | 10 | 11 | 17 |
| LODELINSART | 0 | 6 | 6 | 8 |
| LUTTRE | - | 90 | 179 | 269 |
| MARCHIENNE-AU-PONT | - | 37 | 75 | 112 |
| MARIEMBOURG | 10 | 18 | 36 | 54 |
| OBAIX-BUZET | 10 | 10 | 17 | 25 |
| PHILIPPEVILLE | 10 | 10 | 10 | 10 |
| PIETON | 20 | 20 | 20 | 20 |
| PONT-A-CELLES | 10 | 10 | 10 | 15 |
| ROUX | 10 | 10 | 12 | 18 |
| SOLRE-SUR-SAMBRE | 10 | 10 | 10 | 10 |
| TAMINES | - | 72 | 145 | 217 |
| THUIN | 10 | 12 | 23 | 35 |
| WALCOURT | 6 | 13 | 25 | 38 |
| YVES-GOMEZEE | 6 | 6 | 6 | 6 |
| TOTAL | 326 | 856 | 1492 | 2172 |
| | | | | |
| | Offre minimum souhaitée | | | |
| | Offre ajustée à l'existant | | | |