

Accessibilité des PANG's en Wallonie



Avec le soutien
de la Wallonie



DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE
DE LA MOBILITE
CELLULE FERROVIAIRE

Table des matières

1	Remerciements de la Cellule Ferroviaire du SPW	3
2	Introduction	3
3	Cadastre des PANG's : suivi de l'étude menée en 2013	4
3.1	Actualisation des données	4
3.2	Suivi des travaux de réhabilitation des PANG's.....	5
4	Etude d'accessibilité des PANG's.....	6
4.1	Présentation	6
4.2	Cheminement d'accès.....	7
4.3	Accessibilité aux quais.....	8
4.4	Parkings.....	8
4.5	Signalétique.....	8
5	Intermodalité « 2 roues– train »	8
5.1	Constats.....	8
5.2	Meilleur exemple.....	9
5.3	PANG's où des aménagements « 2 roues » sont recommandés.....	11
6	Intermodalité « bus – train ».....	13
6.1	Constats.....	13
6.2	Meilleurs exemples.....	14
7	Conclusions	15
8	Annexes.....	15



Avec le soutien
de la Wallonie



DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE
DE LA MOBILITE
CELLULE FERROVIAIRE

1 Remerciements de la Cellule Ferroviaire du SPW

La Cellule Ferroviaire de la Région wallonne remercie vivement l'ASBL Navetteurs.be pour l'étude menée et salue la qualité du travail fourni.

L'accessibilité de nos gares et points d'arrêt est un élément essentiel pour améliorer leur attractivité et favoriser leur utilisation. A cet égard, les Points d'Arrêt Non Gardés (PANG's) font en général l'objet d'une moindre attention, tant de la part de la SNCB que de la part des autorités communale et régionale. Or, ils constituent le point de départ de 16% des voyageurs qui montent dans un train un jour de semaine moyen en Wallonie. Nos centres urbains sont de plus en plus difficilement accessibles en voiture. Face à cette congestion grandissante et la volonté corolaire de limiter le nombre d'emplacements de parkings dans les grandes villes, les points d'arrêts (petites gares au confort rudimentaire, mais fonctionnelles et au stationnement généralement gratuit) offrent une parfaite alternative, peu onéreuse en termes d'investissements d'entretien et d'exploitation.

Après la réalisation en 2013 du Cadastre des PANG's en Wallonie, il semblait dès lors opportun de se pencher plus en détails sur l'accessibilité de nos points d'arrêts. L'analyse menée par Navetteurs.be permettra à la Cellule Ferroviaire d'objectiver et de mieux cibler les investissements nécessaires.

Suite à la réforme du groupe SNCB, il est important de noter que les points d'arrêts sont dorénavant de la responsabilité de la SNCB et non plus d'Infrabel. Ce changement ne peut être que bénéfique en termes d'investissements financiers. En effet, lors de renouvellement de voies, Infrabel profitait souvent de l'occasion pour rénover entièrement les quais de certains points d'arrêt alors que la SNCB décidait ensuite contradictoirement d'y réduire l'offre. On peut dorénavant présumer qu'un lien sera effectué entre le nombre de voyageurs dans les gares, la fréquence des trains et les investissements nécessaires à leur entretien ou réhabilitation.

2 Introduction

Durant l'année 2014 et conformément à la convention signée, nous avons d'une part continué le travail initié en 2013 avec une actualisation de notre base de données évolutive et de nos fiches descriptives concernant l'équipement des PANG's. Pour rappel, nous avons analysé les aspects suivants :

- **Insalubrité** : état de propreté du PANG et de ses accès, état du revêtement des quais et des accès, état des installations (abris, ...)
- **Eclairage** : présence ou non d'un éclairage suffisant (PANG et accès), fonctionnement de celui-ci;
- **Vandalisme** : constat d'actes de vandalisme (dégradations aux installations, tags, ...)
- **Haut-parleurs** : présence et fonctionnement de ceux-ci lorsque la vérification est possible ;
- **Quais hauts** : conformité aux normes standard « quai haut »¹ ;
- **Abris quais** : présence d'abris fonctionnels sur les quais.

Nous avons d'autre part étudié plus en détails l'accessibilité de ces mêmes PANG's. Les données récoltées ont été ajoutées à la base de données évolutive et reprises de manière détaillée dans des fiches descriptives agrémentées de photos. Les aspects suivants ont été analysés :

- **Accessibilité** pour les piétons, vélos, bus et véhicules motorisés ;
- **Etat des infrastructures** d'accès pour les piétons, vélos et véhicules motorisés ;
- **Présence de parkings** pour les véhicules motorisés et vélos.

¹Selon les normes d'Infrabel, les hauteurs de quai standard sur le réseau belge sont de 75 cm (quais hauts) ou 55cm (quais moyens).



Avec le soutien
de la Wallonie



DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE
DE LA MOBILITE
CELLULE FERROVIAIRE

Nous avons également réalisé une **carte interactive** reprenant :

- L'ensemble des PANG's et des gares « PMR » ;
- L'ensemble des arrêts de bus à proximité des PANG's ;
- L'ensemble des accès « Ravel » ;
- Les cheminements/itinéraires « PANG's – Arrêts de bus » ;
- Les cheminements/itinéraires « PANG's – Ravel ».

Tous les documents et résultats de ce travail sont disponibles sur le portail web dédié aux PANG's en Wallonie à l'adresse <http://www.wallogares.be>.

3 Cadastre des PANG's : suivi de l'étude menée en 2013

3.1 Actualisation des données

Au terme de l'étude menée en 2013, nous avons dressé une liste non-exhaustive des PANG's à rénover prioritairement. En particulier, 19 PANG's avaient été identifiés comme nécessitant une rénovation complète et urgente. Suite à la publication de cette étude, la SNCB s'était engagée à effectuer, dans les meilleurs délais, des travaux de nettoyage et de sécurisation de ces PANG's.

En 2014, nous avons effectué une actualisation des fiches descriptives de certains PANG's wallons. Entre nos premières visites de terrain effectuées en 2013 et notre second passage en 2014, des évolutions ont en effet été constatées. Des tableaux de synthèse ci-joints (**annexes 1 et 2**) présentent les évolutions observées en termes de qualité et de confort des infrastructures d'accueil dans les PANG's wallons.

Entre la publication de notre cadastre en 2013 et la mise à jour de celui-ci en 2014, nous constatons que le nombre de PANG a augmenté suite à la fermeture définitive des guichets à Lobbes. La Wallonie compte donc désormais 192 PANG's, sur un total de 263 gares et points d'arrêt (soit 73 %). Ce pourcentage a encore augmenté depuis la 1er avril 2015 avec les fermetures des guichets de Bomal et Melreux-Hotton. En plus des mises à jour en 2014, de nouvelles fiches descriptives ont donc été créées pour Lobbes (nouveau PANG) et Sart-Bernard (PANG en travaux en 2013).

	Gares et points d'arrêts en Wallonie				
	Total	Gares		PANG's	
		#	%	#	%
Avant 2013	263	89	33,84 %	174	66,16 %
2013	263	72	27,38 %	191 ²	72,62 %
2014	263	71	27,00 %	192 ³	73,00 %
01/04/2015	263	69	26,24 %	194 ⁴	73,76 %

²En 2013, 17 gares sont devenues des PANG's : Antoing, Blaton, Ecaussinnes, Herseaux, Quaregnon, Angleur, Auvelais, Bressoux, Comines, Couvin, Godinne, Herstal, Moustier, Neufchâteau, Piéton, Quévy, Theux.

³ En 2014, 1 gare est devenue un PANG : Lobbes.

⁴ Au 1^{er} avril 2015, deux gares sont devenues des PANG's : Bomal et Melreux-Hotton.



Avec le soutien
de la Wallonie



DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE
DE LA MOBILITE
CELLULE FERROVIAIRE

3.2 Suivi des travaux de réhabilitation des PANG's

L'évaluation des travaux effectués dans les 19 PANG's qui avaient été identifiés en 2013 comme nécessitant une rénovation complète et urgente nous a permis de dresser plusieurs constats. Des améliorations ont été constatées dans la plupart des PANG's sauf deux où aucune action de réhabilitation n'a été entreprise. Il s'agit d'Ham-sur-Sambre et Marchienne-Zone. Depuis le 14 décembre 2014 (entrée en vigueur du nouveau Plan de Transport SNCB), le premier n'est plus desservi que par 6 trains/jour (3 trains/sens), uniquement aux heures de pointe. L'offre y a ainsi été réduite de 50% par rapport à la situation précédente. À Marchienne-Zone, l'offre est restée de 1 train/heure/sens les jours de semaine (1 train toutes les 2 heures les weekends et jours fériés).

Dans les 17 autres PANG's, les travaux effectués ont principalement amélioré la propreté et la sécurité des lieux. De réelles améliorations ont été constatées à Glons, Habay et Liège-Jonfosse, où seule la hauteur des quais pose désormais encore problème. Des problèmes récurrents de vandalisme sont à déplorer dans les PANG's de Acren, Frameries et Froyennes.

Des travaux ont par ailleurs été réalisés dans d'autres PANG's du réseau. Il s'agit pour certains points d'arrêt (Bleret, Court-Saint-Etienne, Flawinne, Haversin et Sart-Bernard) de rénovations complètes, entreprises, dans certains cas, à la faveur d'autres travaux d'infrastructure réalisés en ces points du réseau. Dans une série d'autres PANG's, des travaux de nettoyage et d'amélioration de la sécurité des quais ont été effectués (Aye, Callenelle, Gastuche, Spa-Géronstère, Yves-Gomezée). Enfin, des aménagements ont été réalisés dans les parkings de plusieurs PANG's (Berzée, Floreffe, Franière, Hennuyères, Lens, Maffle).

Nous constatons également certaines incohérences en matière de rénovation des PANG's dans la mesure où des PANG's ont bénéficié d'une rénovation complète alors que le nombre de trains les desservant ont quant à eux drastiquement diminué avec l'arrivée du Plan de Transport 2014. C'est principalement le cas sur la ligne 132 qui relie Charleroi à Couvin :

- **Yves-Gomezée** : rénovation complète du quai ;
- **Beignée** : rénovation complète du quai et construction d'un couloir sous-voies.

Arrêts	Charleroi – Couvin # trains		Couvin – Charleroi # trains		Evolution 2012 -> 2014
	2012	2014	2012	2014	
Yves-Gomezée	10	6	12	6	- 45%
Beignée	9	7	10	8	- 21%



Avec le soutien
de la Wallonie



DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE
DE LA MOBILITE
CELLULE FERROVIAIRE

4 Etude d'accessibilité des PANG's

4.1 Présentation

En 2014, nous avons étudié l'accessibilité tous modes des PANG's en Wallonie. Pour ce faire, une méthodologie similaire à celle développée en 2013 a été utilisée.

Nous nous sommes dans un premier temps rendus dans les 192 PANG's afin d'analyser et d'illustrer les 9 critères de mesure basés sur des aspects « Accessibilité » et « Confort » :

- **Accessibilité piétons** : présence de trottoirs, accotements ou rien ;
 - **Accessibilité vélos** : présence ou non d'une piste cyclable ;
 - **Accessibilité véhicules motorisés** : type de route à 1 km du PANG ;
 - **Accessibilité bus** : distance entre le PANG et l'arrêt de bus le plus proche ;
 - **Confort infrastructures piétons** ;
 - **Confort infrastructures vélos** ;
 - **Confort infrastructures véhicules motorisés** ;
 - **Présence de parkings voitures** ;
 - **Présence de parkings vélos.**
- ✓ Des **fiches descriptives** détaillées et agrémentées de photos ont été créées.
- ✓ Une **carte interactive** a également été réalisée et publiée en ligne. Celle-ci permet de situer les 192 PANG's de Wallonie ainsi que les arrêts de bus et accès Ravel à proximité de ceux-ci avec la possibilité d'afficher les tracés pour les rejoindre. Les gares « PMR » y sont également reprises. Les détails ainsi que le fonctionnement de la carte interactive sont repris à l'**annexe 5**.
- ✓ Un **tableau synthétique** global (**annexe 4**), présente les résultats de cette analyse multicritères. Une couleur a été attribuée à chaque critère suivant la légende reprise dans ce tableau:

	Vert	Orange	Rouge
ACCESSIBILITE			
Piétons	Trottoir	Accotement	Rien
Vélos : présence d'une piste cyclable	OUI	/	NON
Véhicules motorisés : PANG situé à 1 Km d'une route	Primaire	Secondaire	Tertiaire
Bus : distance arrêt	Gare	Max. 250 m	>250 m ou absent
CONFORT			
Etat des infrastructures d'accès			
Piétons	Bon	Moyen	Mauvais
Vélos	Bon	Moyen	Mauvais
Véhicules motorisés	Bon	Moyen	Mauvais
Parkings			
Parking voitures	OUI	/	NON
Parking 2 roues	OUI	/	NON



Avec le soutien
de la Wallonie



DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE
DE LA MOBILITE
CELLULE FERROVIAIRE

4.2 Cheminement d'accès

On notera tout d'abord la présence d'éclairage public sur toutes les voiries ou cheminements d'accès au PANG's. Ceci est évidemment un élément primordial pour une accessibilité sécurisée.

La qualité du cheminement d'accès vers les PANG's est souvent variable que ce soit pour :

- **les piétons** : manque d'uniformité des trottoirs/accotements, ceux-ci pouvant être en bon état d'un côté et en mauvais état de l'autre ;
- **les véhicules motorisés** : manque d'uniformité des routes (type, état), celles-ci pouvant être en bon état sur certaines portions et en mauvais état sur d'autres ;
- **les 2 roues** : manque d'uniformité des routes (type, état, équipement), celles-ci pouvant être en bon état sur certaines portions et en mauvais état sur d'autres.

En ce qui concerne le cheminement piéton, les résultats sont globalement satisfaisants à l'exception de l'abord de 12 PANG's (6,3 %) qui ont reçu une évaluation « moyen » ou « mauvais ». Il s'agit des PANG's suivants : Carlsbourg, Carnières, Froyennes, Ghlin, Ham-sur-Heure, Hourpes, Leval, Maffle, Nimy, Rhisnes, Voroux et Yves-Gomezée.

De plus, très peu d'infrastructures routières autour des PANG's sont équipées pour encourager l'utilisation des « 2 roues » comme alternative à la voiture. Le relief, rarement plat, ne plaide pas non plus en faveur de l'utilisation de ce mode de déplacement alternatif.

En analysant les 192 PANG's, on constate que :

- 49,7 % des PANG's ne disposent d'aucune connexion avec le Ravel ;
- 26,7 % sont situés à moins d'1 km d'un Ravel ;
- 21,5 % sont situés entre 1 km et 3 km d'un Ravel ;
- 2,1 % sont situés à plus de 3 km d'un Ravel.

Cela étant dit, la proximité d'un **Ravel** n'influence pas nécessairement l'utilisation du « 2 roues ». Ceux-ci sont, dans certains cas, praticables en tant que piéton mais pas en tant que cycliste.

Bien qu'il nous manque une dimension essentielle quant aux horaires « **Bus** » (type de desserte, amplitude, horaires), nous constatons que 84 % des PANG's bénéficient d'une possibilité de connexion avec les bus.

Les distances PANG – Arrêt bus sont quant à elles assez variables :

- 7 % des PANG's disposent d'un arrêt de bus à proximité immédiate (max. 20 m)
- 54 % des PANG's ont un arrêt de bus à une distance comprise entre 21 et 250 m
- 19 % des PANG's ont un arrêt de bus à une distance entre 251 et 500 m
- 4 % des PANG's ont un arrêt de bus à une distance de plus de 500 m



Avec le soutien
de la Wallonie



DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE
DE LA MOBILITE
CELLULE FERROVIAIRE

4.3 Accessibilité aux quais

La configuration des PANG's et leur situation géographique impliquent parfois de très longs détours pour passer d'un quai à l'autre (obligation de suivre les infrastructures routières). Ces difficultés d'accès ainsi que le temps que cela implique incitent dans la plupart des cas les voyageurs à commettre des imprudences en traversant les voies. Il en va de même concernant le positionnement des automates, présents sur un seul quai et pouvant être sur le quai opposé au à celui d'embarquement des voyageurs dans le PANG.

4.4 Parkings

- **Voitures** : excepté dans un nombre limité de cas (à savoir Liège-Jonfosse et Verviers-Palais), le stationnement est gratuit à proximité des PANG's. La qualité et l'état du revêtement sont par contre assez variables ;
- **PMR** : seuls 26 % des PANG's sont pourvus d'emplacements réservés aux PMR (stationnement public + SNCB) ;
- **2 roues** : seuls 61 % des PANG's sont pourvus d'emplacements de stationnement réservés aux 2 roues. De plus, les infrastructures mises à disposition (râteliers) ne permettent pas de garantir la sécurité des « 2 roues » qui y sont entreposés.

4.5 Signalétique

Dans la majorité des cas, la signalétique est absente. En effet, seuls 15 % des PANG's bénéficient d'une signalisation à proximité. Ce manque de visibilité nuit inévitablement à l'attractivité des PANG's wallons.

5 Intermodalité « 2 roues– train »

5.1 Constats

En ce qui concerne les possibilités d'intermodalité « vélo – train », nous avons pu constater, qu'outre le relief, les aménagements dans les PANG's (parkings 2 roues) ou autour de ceux-ci (infrastructures routières, pistes cyclables, Ravel) ne favorisent pas toujours l'utilisation du vélo en complément du train. Il faut également inclure la notion de « sécurité » lorsque les usagers laissent leur vélo dans le PANG ou encore la notion de coût lorsque ceux-ci décident d'embarquer leur vélo (non-pliable) dans le train.

En ce qui concerne les possibilités d'intermodalité « vélo – train », nous avons pu constater que 95 PANG's sur les 192 (soit environ 50%) offrent une possibilité de connexion avec le Ravel dans un rayon de 0 à 3 km.

La présence d'une piste cyclable aux abords immédiats du PANG a quant à elle été constatée dans 7,3 % des cas (c'est-à-dire pour 14 PANG's).



Avec le soutien
de la Wallonie



DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE
DE LA MOBILITE
CELLULE FERROVIAIRE

5.2 Meilleur exemple

Suite à l'analyse, le PANG de Bas-Oha apparait comme le meilleur exemple à suivre en matière d'accessibilité « 2 roues ». Idéalement situé à proximité d'un Ravel, il est un des seuls à bénéficier d'un cheminement d'accès cyclable de qualité, d'une signalétique claire et d'un parking deux-roues couvert.

Le Ravel est situé à environ 500 m du PANG et le relief plat permet un accès aisé.



Avec le soutien
de la Wallonie



DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE
DE LA MOBILITE
CELLULE FERROVIAIRE

La signalisation (panneaux + marquages au sol) permet une transition aisée en matière d'intermodalité « train-vélo » et « vélo-train »



Un râtelier couvert mais non-sécurisé, situé sur le quai, permet d'y entreposer facilement son deux-roues. Une amélioration pourrait être la sécurisation de ces emplacements.



Avec le soutien
de la Wallonie



DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE
DE LA MOBILITE
CELLULE FERROVIAIRE

5.3 PANG's où des aménagements « 2 roues » sont recommandés

A l'instar de Bas-Oha, des aménagements seraient souhaitables dans les PANG's ci-dessous afin d'encourager l'intermodalité train-vélo. De nombreux PANG's en Wallonie sont en effet situés à proximité d'un Ravel sans que cela ne soit indiqué.

Les améliorations suivantes sont proposées :

Zone Liège

➤ Angleur

- Installation d'une signalisation (panneaux + marquages au sol) de/vers le Ravel situé à environ 300 m du PANG ;
- La création d'espaces réservés aux cyclistes sur la voirie pourrait être complémentaire.

➤ Esneux

- Installation d'une signalisation (panneaux + marquages au sol) de/vers le Ravel qui est déjà aisément accessible via des chemins le long de l'eau situés à environ 150 m du PANG.

➤ Godinne

- Installation d'une signalisation (panneaux + marquages au sol) de/vers le Ravel situé à environ 2km du PANG ;
- La création d'espaces réservés aux cyclistes sur la voirie pourrait être complémentaire.

➤ Hamoir

- Installation d'une signalisation (panneaux + marquages au sol) de/vers le Ravel situé à environ 450 m du PANG.

➤ Liers

- Installation d'une signalisation (panneaux + marquages au sol) de/vers le Ravel situé à environ 800 m du PANG ;
- La création d'espaces réservés aux cyclistes sur la voirie pourrait être complémentaire.

➤ Lustin

- Installation d'une signalisation (panneaux + marquages au sol) de/vers le Ravel situé à environ 850 m du PANG ;
- La création d'espaces réservés aux cyclistes sur la voirie pourrait être complémentaire.

➤ Pouleur

- Installation d'une signalisation (panneaux + marquages au sol) de/vers le Ravel situé à environ 200 m du PANG.



Avec le soutien
de la Wallonie



DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE
DE LA MOBILITE
CELLULE FERROVIAIRE

Zone Charleroi

➤ Aiseau

- Installation d'une signalisation (panneaux + marquages au sol) de/vers le Ravel situé à environ 2400 m du PANG ;
- La création d'espaces réservés aux cyclistes sur la voirie pourrait être complémentaire.

➤ Forchies

- La création d'espaces réservés aux cyclistes sur la voirie pourrait être complémentaire.

➤ Ghlin

- Installation d'une signalisation (panneaux + marquages au sol) de/vers le Ravel situé à environ 1150 m du PANG ;
- Installation de boxes sécurisés pour les 2 roues.

➤ Ham-sur-Sambre

- Installation d'une signalisation (panneaux + marquages au sol) de/vers le Ravel situé à environ 1700 m du PANG ;
- La création d'espaces réservés aux cyclistes sur la voirie pourrait être complémentaire.

➤ Lodelinsart

- La création d'espaces réservés aux cyclistes sur la voirie pourrait être complémentaire.



Avec le soutien
de la Wallonie



DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE
DE LA MOBILITE
CELLULE FERROVIAIRE

6 Intermodalité « bus – train »

6.1 Constats

Nous avons pu constater qu'une intermodalité « bus – train » est possible dans **84%** des cas étant donné que 161 PANG's disposent d'un arrêt TEC à une distance maximale de 500 m. Mieux encore, dans **61 %** des cas, l'arrêt TEC se situe à une distance maximale de 250 m. Par contre **16 %⁵** des PANG's (soit 31 PANG's) ne disposent pas d'un arrêt TEC.

En analysant les PANG's disposant d'une possibilité de connexion avec les bus à une distance maximale de 250 m (soit 52 PANG's), on constate au niveau des arrêts que :

- 85 % d'entre eux disposent d'au moins un abri ;
- 15 % d'entre eux ne disposent pas d'un abri.

Si le potentiel pour des connexions entre les trains et les bus existe autour des PANG's wallons, il reste cependant une dimension importante permettant de juger la qualité de cette intermodalité, à savoir : l'offre de bus. Il serait dès lors important d'analyser dans une prochaine phase et pour chaque PANG :

- les horaires et possibilités de correspondances ;
- le type de desserte ;
- les amplitudes horaires.

⁵ Aiseau, Assesse, Beignée, Beuzet, Bleret, Brugelette, Cambron-Casteau, Dave-Saint-Martin, Erbisoeul, Faux, Fexhe-le-Haut-Clocher, Florée, Franière, Gendron-Celles, Ghlin, Halanzy, Ham-sur-Sambre, Haversin, Hony, Houraing, Hourpes, Lens, Leval, Lillois, Marche-les-Dames, Masnuy-Saint-Pierre, Papignies, Pry, Sy, Thulin, Voroux



Avec le soutien
de la Wallonie



DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE
DE LA MOBILITE
CELLULE FERROVIAIRE

6.2 Meilleurs exemples

Les PANG's de **Manage** et **Statte** constituent notamment des exemples à suivre en matière d'accessibilité « bus ». Les arrêts TEC sont situés à proximité du PANG et disposent d'abris. Une signalétique est également présente.

Manage

Capture carte interactive PANG + arrêts TEC / Photos arrêts TEC



Statte

Capture carte interactive PANG + arrêts TEC / Photos arrêt TEC



Avec le soutien
de la Wallonie



DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE
DE LA MOBILITE
CELLULE FERROVIAIRE

7 Conclusions

Généralement situés dans des zones moins densément peuplées, la qualité de l'accessibilité des PANG's est importante pour inciter les usagers à les emprunter en toute sécurité. Seuls 6⁶ PANG's disposent d'un Ravel, de piste cyclable et d'un arrêt de bus à proximité immédiate. La pérennisation des PANG's passe donc aussi par les améliorations des cheminements piétons, deux roues,...

À l'instar des équipements des PANG's, les cheminements d'accès à ces points d'arrêt doivent avant tout être fonctionnels et sécurisés. La Cellule Ferroviaire du SPW analysera plus en détails les pistes d'améliorations de l'accessibilité des PANG's en Wallonie avec le souci d'offrir aux usagers un confort suffisant et raisonnable.

8 Annexes

- **Annexe 1** : Suivi des 19 PANG's à rénover de manière urgente
- **Annexe 2** : Travaux effectués dans les autres PANG's
- **Annexe 3** : Définition des types de routes
- **Annexe 4** : Tableau synthétique global
- **Annexe 5** : Utilisation de la carte interactive

⁶ Boussu, Frameries, Jambes-Est, Maffle, Obourg, Rebaix



Avec le soutien
de la Wallonie



DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE
DE LA MOBILITE
CELLULE FERROVIAIRE