

*Construisons ensemble la mobilité de demain!*

# **OCBM DE CHARLEROI : DOCUMENT PRÉPARATOIRE AU POINT 4.2.**

**Réseau cible proposé pour la zone « Plateau Nord  
de Charleroi » en vue de l'édition du Plan Régional  
de Transport Public (ambitions tactiques)**

Charleroi, Fleurus, Les Bons Villers, Pont-à-Celles

## 1. TABLE DES MATIÈRES

1.	Table des Matières .....	2
2.	Introduction et périmètres de travail .....	3
3.	Cadre .....	5
3.1.	Cadre stratégique régional .....	5
3.2.	Cadre réglementaire .....	7
4.	Etapes de redéploiement .....	8
4.1.	Etape tactique réalisée .....	8
4.2.	Etapes suivantes .....	9
5.	Synthèse du diagnostic mobilité sur la zone .....	11
5.1.	Flux de déplacement .....	11
5.2.	Offre structurante de mobilité existante .....	12
5.3.	Points d'intérêts .....	14
6.	Projet de Plan régional de transport public sur la zone .....	15
6.1.	Liaisons desservant les PAE du Plateau Nord de Charleroi.....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
6.1.1.	Liaisons structurantes express « aéroport » .....	17
6.1.2.	Liaisons structurante urbaine et urbaines « aéroport » .....	20
6.2.	Liaisons desservant l'entièreté de la zone d'étude .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
6.2.1.	Liaisons structurantes intercommunales .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
6.2.2.	Liaisons secondaires intercommunales .....	23
6.2.3.	Liaisons urbaines .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
6.2.4.	Liaisons scolaires .....	25
6.3.	Mobilité locale et intermodalité .....	26
7.	Proposition d'avis de l'Organe .....	28

## **2. INTRODUCTION ET PÉRIMÈTRES DE TRAVAIL**

Le présent document s'inscrit dans le processus de redéploiement de l'offre tel que défini par l'article 19 du contrat de service public entre la Wallonie et l'Opérateur de Transport de Wallonie (CSP) pour lequel l'Autorité Organisatrice du Transport est chargée « d'établir les projets de Plans Régionaux de Transport Public en capitalisant sur l'expertise de l'OTW et d'autres parties prenantes et en prenant en compte les moyens financiers ».

Il s'agit d'un document d'orientations tactiques qui définit les objectifs régionaux en termes de liaisons et de niveaux de service pour une zone de mobilité cohérente. Le territoire considéré ici est le plateau Nord de Charleroi.

Le périmètre de la zone d'étude est composé :

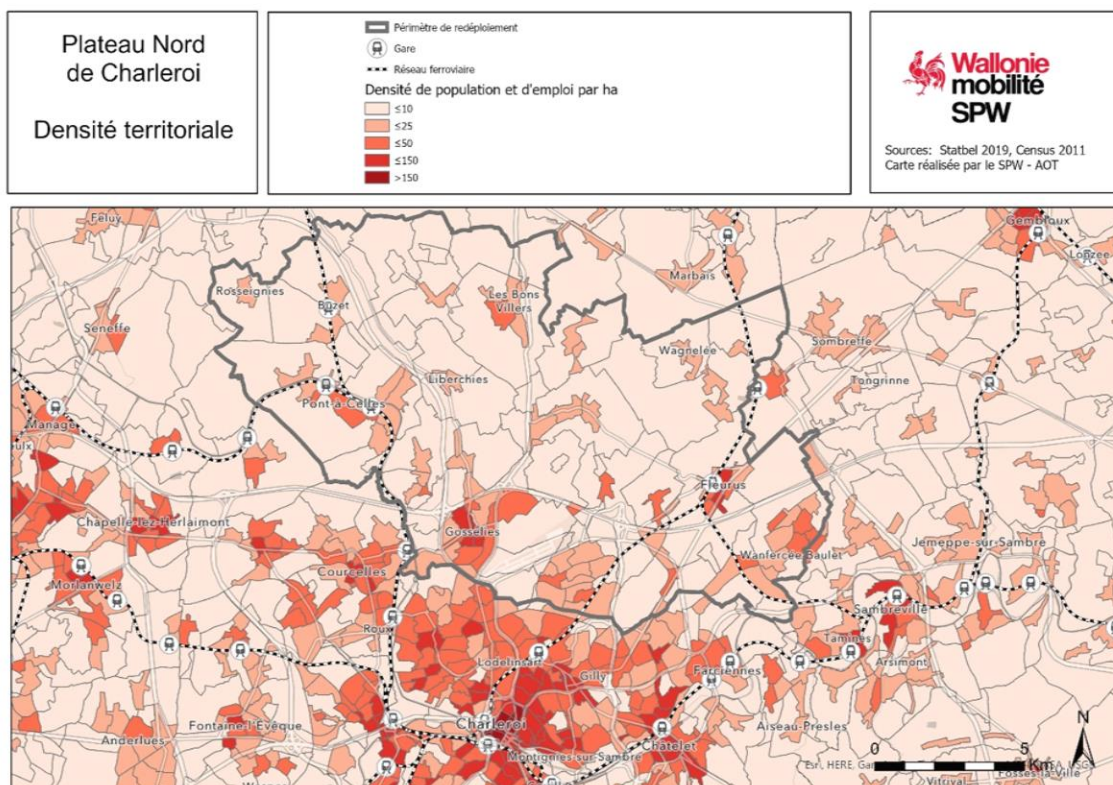
- des zones d'activités économiques (aéroport et PAE) s'étendant :
  - o à près de 60% sur le territoire de Gosselies (commune de Charleroi) ;
  - o mais également sur le territoire des anciennes communes de Jumet et Ransart (Charleroi) dont seules les connexions vers le Plateau Nord sont prises en considération dans la présente étude ;
  - o Fleurus et Heppignies (Fleurus) ;
- L'entière des communes de Fleurus, Pont-à-Celles et Les Bons Villers.

Une particularité à prendre en considération est la réalisation, en cours, du Plan de Mobilité de Charleroi Métropole (PMCM). Conformément aux ambitions d'un Plan Urbain de Mobilité, le PMCM a notamment pour objectif de définir le réseau structurant de transport en commun au sein de l'agglomération. Cette étude prend néanmoins déjà en compte le réseau métro carolo comme ossature ferrée urbaine, notamment en matière de points d'intermodalité, même si les ambitions régionales en termes de niveaux de service et de capacité de ce réseau métro seront clarifiées via le PMCM.

Le redéploiement ciblé de cette zone est notamment apparu prioritaire au regard d'une part du besoin de transport en commun pour soutenir le développement de l'activité économique de l'aéropole en visant un transfert modal pour les travailleurs et, d'autre part, de la création de liaisons de bus vers l'aéroport, depuis trois gares ferroviaires (Luttre, Fleurus, Charleroi sud) identifiées depuis plusieurs années comme point d'intermodalité pour la mobilité collective vers l'aéroport à défaut de gare ferroviaire au sein même de l'infrastructure aéroportuaire.

Il s'intègre et complète les redéploiements étudiés dans les zones adjacentes :

- À l'Est, la zone de Gembloux (incluant des liaisons avec Fleurus et Sambreville), dont les études opérationnelles sont finalisées par la présentation du scénario préférentiel à l'OCBM de Namur de printemps 2022 ;
- À l'Ouest, la zone Nord-Ouest de Charleroi, dont la phase d'études opérationnelles est initiée sur base de l'étude tactique finalisée ;
- Au Nord, la zone de Nivelles, dont le réseau cible issu de l'étude tactique est soumis à l'avis de l'OCBM du Brabant wallon de printemps 2022.



Ce territoire se caractérise par des densités d'emplois importantes au regard de la moyenne régionale.

	Zone de redéploiement	Wallonie	Rapport situation actuelle de la zone de redéploiement / situation actuelle Wallonie
<b>Emplois</b>			
Nombre d'emplois	27.796	1.145.273	2,43%
Densité d'emplois (emplois/km <sup>2</sup> )	172	68	3,58 %
<b>Population</b>			
Nombre d'habitants	69.840	3.631.787	1,92%
Densité de population (habitants/km <sup>2</sup> )	433	215	2,01 %
<b>Offre de bus actuelle</b>			
Km/an	2.322.399	91.604.883	2,54 %

Le présent document retrace le cadre dans lequel s'inscrit la démarche de redéploiement (cadre stratégique et règlementaire), ainsi que le diagnostic mobilité sur lequel est basé le Plan Régional de Transport Public. Le Plan en lui-même est présenté en 3<sup>e</sup> partie de document. Y sont détaillés les principaux avantages du nouveau plan de transport, la cartographie du réseau et les fiches détaillant le niveau de service attendu sur chaque liaison.



### 3. CADRE

#### 3.1. Cadre stratégique régional

En 2017, le Gouvernement wallon a adopté la Vision FAST 2030, fixant des objectifs ambitieux et reconnus pour la nécessaire transformation de mobilité à l'horizon 2030 en Wallonie. Mettre en place un système de mobilité qui garantit à tous la Fluidité, l'Accessibilité, la Santé et la Sécurité via le Transfert modal sont les finalités que la Wallonie veut atteindre en 2030.



Plus précisément, la Vision FAST 2030 prévoit l'augmentation de la part modale bus/tram de 4% (en 2018) à 10% (en 2030), en parallèle d'une augmentation de la part modale des autres modes alternatifs à la voiture individuelle.



Afin d'atteindre ces objectifs, la Stratégie Régionale de Mobilité (approuvée par le précédent Gouvernement Wallon en 2019 et confirmée par la Déclaration de Politique Régionale du Gouvernement actuel) prévoit la création et/ou le renforcement des lignes du réseau structurant régional et des réseaux urbains, une hiérarchisation de l'offre TEC (en fonction de la demande de mobilité) ainsi que le développement de solutions de mobilité locale flexibles.

En phase avec ces différents documents stratégiques, les objectifs de travail de l'Autorité Organisatrice du Transport d'ici 2023 sont notamment :

- La création et le renforcement de lignes structurantes urbaines (tram, BHNS et principales) et non-urbaines (Express et principales) ;
- En s'appuyant sur ces développements et sur l'offre ferroviaire (Plan Transport SNCB 2020-2023), le redéploiement, par phase, de 50% de l'offre kilométrique TEC de référence ;
- Le déploiement progressif et conséquent de solutions de mobilité locale, complémentaires et en rabattement vers les services réguliers de transport public (via les mobipôles en développement).

Plus précisément, le redéploiement de l'offre consiste en une amélioration de l'offre de transport en commun en regard des besoins de mobilité et pas uniquement en regard de la fréquentation actuelle du seul mode bus. Il s'agit donc d'adapter et d'améliorer le réseau de services réguliers pour répondre aux besoins significatifs de mobilité (actuels et/ou anticipés par l'évolution des territoires) de la population et des acteurs socio-économiques en termes de (nouvelles) liaisons et de niveaux de service attractifs, apportant une offre adaptée à chaque public-cible.

Ce redéploiement se réalise en phase avec la Stratégie Régionale de Mobilité. Celle-ci exprime la hiérarchisation attendue et les différents niveaux de service cibles auxquels doivent répondre le futur réseau de transport en commun intégré.

Le réseau ainsi hiérarchisé offrira une meilleure lisibilité aux usagers, ce qui facilitera l'usage des transports en commun (notamment par de nouveaux clients), l'ambition étant d'améliorer la charge moyenne et la fréquentation des réseaux de transport public.

En déclinaison de la Stratégie Régionale de Mobilité, la hiérarchisation du réseau et les caractéristiques principales de chaque niveau peuvent être synthétisés dans le tableau suivant :

Type de réseau	Niveau	Caractéristiques principales
Réseau intercommunal	Structurant ferroviaire	Sur réseau ferroviaire ; Capacitaire ; Cadencé InterCity (IC) / heures de pointe (P) / desserte fine (L) / Suburbain (S)
	Structurant Express	Sur voiries régionales ; Rapide (min 35 km/h) ; Confortable ; Principe de 1 arrêt par commune et par ZAE/PAE; Cadencé
	Structurant principal	Sur voiries régionales ; Nombre d'arrêts plus élevés (1 par localité) ; Cadencé
Réseaux urbains	Tram - BHNS	Rapide (min. 20 km/h) ; Direct ; Capacitaire ; Fréquent et fiable
	Structurant urbaine	Rapide (min. 20 km/h) ; Direct ; Fréquent
	Urbaine	Réseau de desserte complémentaire de proximité
Mobilité locale	Liaisons secondaires	Sur voiries communales ; Desserte fine
	Services de mobilité locale flexibles	En rabattement/complémentaire au réseaux intercommunal et urbain
Réseau scolaire	Lignes régulières	De 1 à 2 A/R en HP par jour scolaire
	Transport scolaire	Circuits de carence <sup>1</sup>

Les différentes liaisons définies au sein du réseau cible sont catégorisées conformément à cette hiérarchisation.

<sup>1</sup> Sous certaines conditions, ces circuits assurent le déplacement entre le domicile et l'école pour les élèves qui ne disposent pas d'une ligne publique

### 3.2. Cadre réglementaire

Le décret du 21/12/1989, par sa mise à jour le 29/03/2018, définit un réseau hiérarchisé comme un ensemble de lignes régulières de transport en commun s'appuyant sur la structure territoriale du bassin de mobilité et organisé en un maillage de lignes structurantes, de lignes secondaires et de lignes de desserte de pointe. Il confie à l'Autorité Organisatrice du Transport la définition de l'offre de transport permettant de concrétiser la politique d'accessibilité au territoire et la fixation des objectifs d'intermodalité.

Le Contrat de Service Public 2019-2023, qui lie l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW) à la Région Wallonne, définit les modalités d'évolution de l'offre de transport en commun et le rôle que doivent y jouer les Organes de Consultation par Bassin de Mobilité (OCBM).

Particulièrement, l'article 19 - Processus de redéploiement de l'offre précise ceci :

*Les Parties s'engagent à suivre la procédure suivante dans le cadre du redéploiement de l'offre :*

*Sur base des orientations de redéploiement de l'offre du réseau de transport public wallon définies par le Gouvernement, l'AOT établit les projets de Plans Régionaux de Transport Public en capitalisant sur l'expertise de l'OTW et d'autres parties prenantes et en prenant en compte les moyens financiers tels que prévus à l'Article 71. L'AOT met en œuvre sur base de ces Plans les concertations avec les différents membres des OCBM ;*

*A la suite de ces concertations, l'AOT officialise les Plans Régionaux de Transport Public déclinés par Bassin de mobilité ;*

*Sur cette base, l'AOT pilote les évolutions de l'offre selon un échéancier réaliste ;*

*L'OTW étudie et planifie ces évolutions de l'offre, les chiffre de manière fine, génère les scénarios (itinéraire, amplitude approximative, fréquence, service alternatif, gamme tarifaire des services alternatifs, mesures d'accompagnement souhaitables) à soumettre à l'organe de consultation concerné ;*

*Les membres de l'organe de consultation du Bassin émettent leurs remarques et leurs suggestions ;*

*L'AOT valide le scénario final parmi les propositions de l'OTW éventuellement amendées ;*

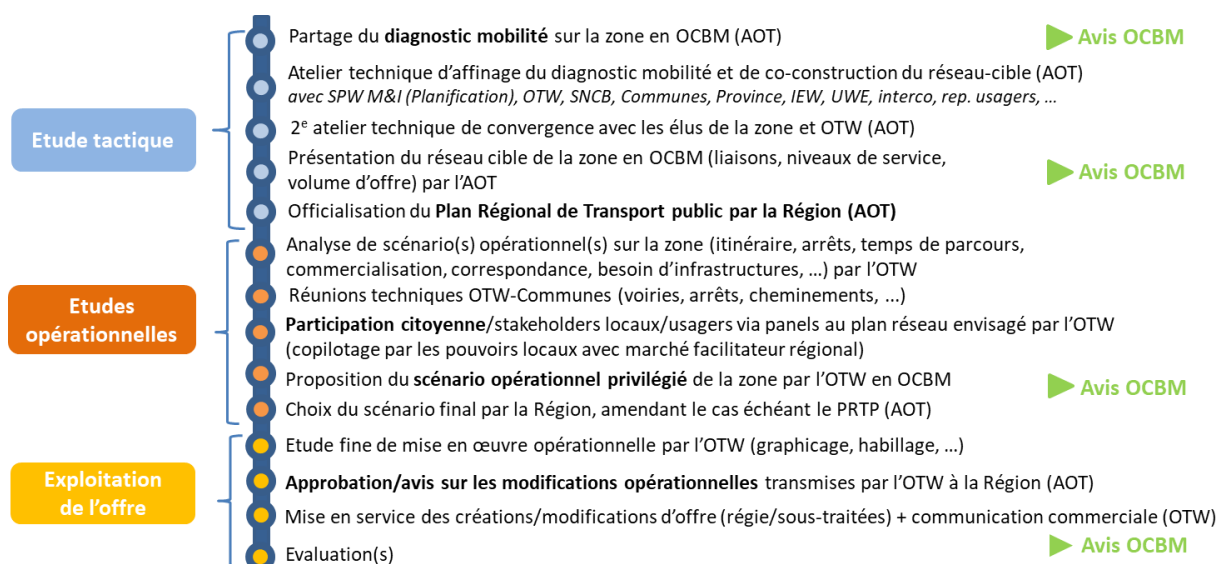
*L'OTW réalise alors son étude plus fine de modification de l'offre et la met en œuvre, elle-même ou en sous-traitance ;*

*L'AOT encadre un processus d'évaluation et d'adaptation du projet d'offre redéployée, dans les 12 mois qui suivent la mise en production.*

## 4. ÉTAPES DE REDÉPLOIEMENT

### 4.1. Etape tactique réalisée

Le présent Plan Régional de Transport s'inscrit dans le processus plus large de redéploiement de l'offre tel que défini ci-dessus et synthétisé comme suit :



La première phase de ce redéploiement consiste en la réalisation et en la validation de l'étude tactique :

- Le processus s'est entamé par la présentation d'un premier diagnostic mobilité de la zone lors de [l'Organe de Consultation du Bassin de Mobilité](#) de Charleroi le 2 décembre 2021. L'Organe y a rendu l'avis suivant :  
*« L'Organe prend connaissance du périmètre d'étude et du diagnostic mobilité présenté par l'Autorité Organisatrice du Transport pour la zone de redéploiement ciblé du Plateau Nord de Charleroi et le partage.  
 L'Organe propose à l'AOT d'intégrer Fleurus et Ransart au périmètre de l'étude de redéploiement.  
 L'Organe recommande à l'AOT, l'OTW et les communes concernées (Charleroi et Fleurus) de s'engager dans le processus de redéploiement de l'offre sur le périmètre d'étude de la zone Plateau Nord de Charleroi, et de présenter pour avis le réseau cible de la zone (ambitions tactiques) lors de la session de printemps 2022 afin de permettre à l'OTW, sur base du Plan Régional de Transport Public qui sera émis sur cette base, de piloter la phase d'études opérationnelles d'évolution de son réseau, en cohérence avec l'évolution du réseau TEC depuis la zone NO de Charleroi et la création des deux nouvelles liaisons depuis Fleurus et Luttre vers l'aéroport. ».*
- Un premier atelier technique a eu lieu le 19 janvier 2022 réunissant le SPW Mobilité et Infrastructures (Autorité Organisatrice du transport et Direction de la planification de la mobilité), l'OTW, les communes concernées et différentes parties prenantes (SNCB,



IGRETEC, UWE, PAE, etc...) afin de partager et d'enrichir le diagnostic mobilité de la zone et d'esquisser en concertation le réseau cible, tant en matière de liaisons que de niveaux de service.

- Un deuxième atelier technique lors duquel l'AOT a proposé une première proposition de réseau cible a eu lieu le 9 mars. Suite à ce deuxième atelier et à plusieurs contacts avec l'OTW, il a été proposé d'intégrer les communes de Pont-à-Celles et Les Bons Villers à l'étude de redéploiement.
- Un troisième atelier technique lors duquel l'AOT a proposé une nouvelle proposition de réseau cible pour la zone élargie a eu lieu le 5 avril.
- Sur cette base, différentes réunions ont été organisées tant avec l'OTW qu'avec les communes afin d'affiner ce réseau cible. Un atelier de convergence réunissant les échevins des 4 communes concernées et l'OTW a été organisé le 9 mai 2022.

En guise de suivi, la présente note expose le réseau cible de transport en commun dans la zone Plateau Nord de Charleroi.

#### **4.2. Étapes suivantes**

Suite à l'avis de l'OCBM, le réseau cible final sera officialisé par l'AOT sous la forme d'un Plan Régional de Transport Public qui sera la référence tactique pour les évolutions de l'offre à mettre en œuvre par l'OTW sur le réseau TEC de la zone d'ici 2024.

Sur la base du Plan Régional de Transport Public, la phase de réalisation des études opérationnelles par l'OTW en vue de la mise en place de ce nouveau réseau sera entamée.

Conformément à l'article 19 du CSP, l'OTW « étudie et planifie ces évolutions de l'offre, les chiffres de manière fine, génère les scénarios (itinéraire, amplitude approximative, fréquence, service alternatif, gamme tarifaire des services alternatifs, mesures d'accompagnement souhaitables). Les besoins éventuels en matériel roulant et en infrastructures de transport public sont également identifiés. »

Cette phase d'études opérationnelles menée par l'OTW qui s'initialise une fois éditée par l'AOT du PRTP de la zone est cruciale pour identifier les changements entre le réseau actuellement exploité sur la zone et le réseau de demain.

L'OTW s'assurera de mettre en œuvre la concertation locale nécessaire pour la meilleure prise en compte possible des réalités locales dans l'opérationnalisation de l'offre cible, tout en restant dans les balises tactiques fixées par le Plan de Transport en termes de liaisons, niveaux de service et d'ampleur kilométrique. Sur base de l'expérience menée au sein des zones de redéploiements de Gembloux et de Florenville, le Ministre Henry confirme son souhait de voir réaliser une démarche d'information publique et de participation citoyenne sur les évolutions des lignes alors étudiées de manière fine par l'OTW. C'est sur le scénario amendé des remarques citoyennes que l'OTW pourra effectivement prendre en compte que l'avis de

L'Organe de Consultation du Bassin de Mobilité de Charleroi sera à nouveau sollicité, accompagnés du phasage de mise en œuvre proposé par l'OTW. La Région validera alors le scénario final à mettre en exploitation, éventuellement amendé par la prise en compte des recommandations de l'OCBM.

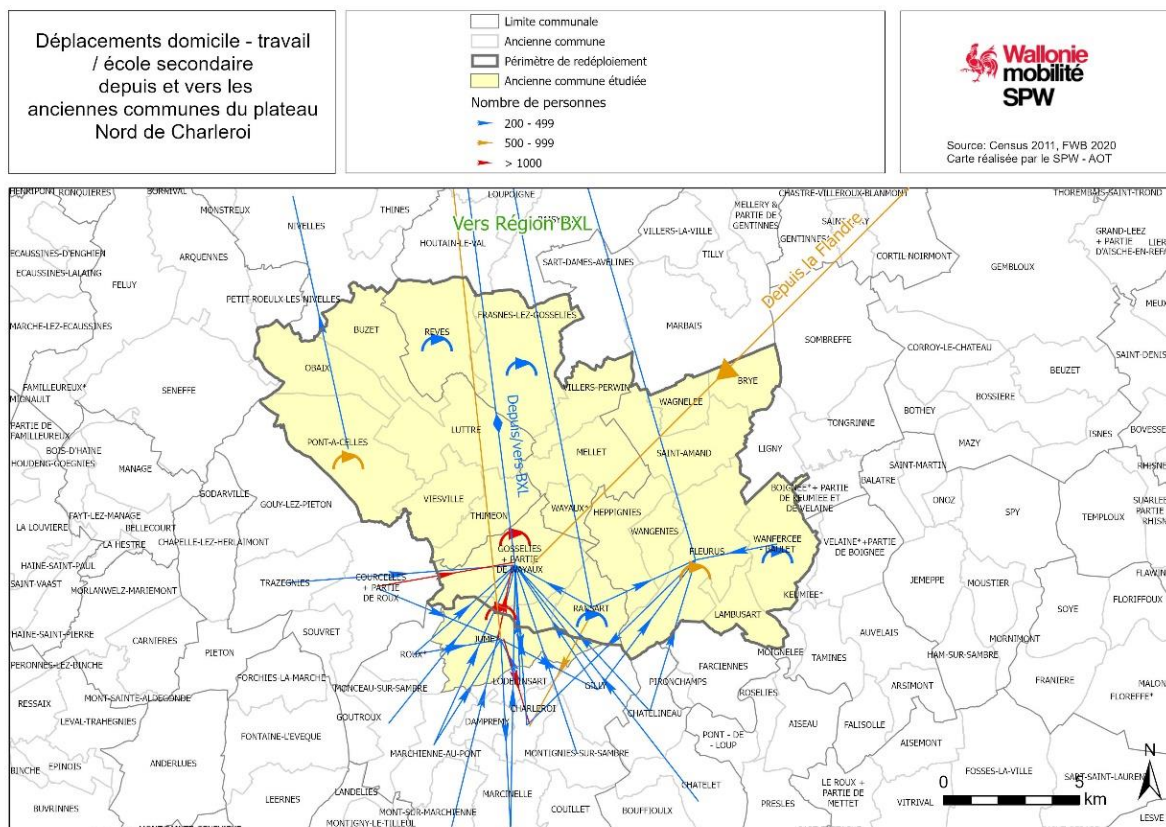
La mise en service des évolutions de l'offre se réalisera dans l'année suivant cette validation régionale, en lien avec la disponibilité effective des infrastructures et du matériel roulant nécessaire à l'exploitation de l'offre concernée et avec des enjeux de communication externe et d'accompagnement du changement pour lesquels tant l'OTW que les Villes et communes doivent contribuer. En parallèle, des solutions de mobilité locale flexible seront déployées là où les services réguliers ne seraient pas présents.

Les évolutions de l'offre (modification, création, suppression) effectuées feront l'objet d'un processus d'évaluation (et éventuellement d'adaptation) en deux temps. Une évaluation intermédiaire sera réalisée dans un délai de 18 mois qui suivent leur mise en œuvre et une évaluation définitive dans le 3 ans.

## 5. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC MOBILITÉ SUR LA ZONE

### 5.1. Flux de déplacement

Une analyse des flux de mobilité domicile-travail et des flux de mobilité domicile-école (secondaires) a été réalisée.



Gosselies apparaît comme un pôle de destination important pour de nombreuses entités voisines en particulier Courcelles et Jumet qui disposent de flux supérieurs à 1000 personnes vers Gosselies pour les motifs de travail et scolaires.

La Flandre et, en moindre mesure, la Région de Bruxelles-Capitale, tous deux agrégés à l'échelle de la Région et non des anciennes communes comme en Wallonie, disposent également de flux non négligeables vers Gosselies.

Jumet et Fleurus sont également des pôles de destination, mais de moindre importance que Gosselies.

Pont-à-Celles et, en moindre mesure Rêves et Frasnes-lez-Gosselies, peuvent également être considérés comme des pôles de destination mais plus locaux.

Enfin, deux pôles de destination extérieurs à la zone peuvent également être mis en évidence : l'ancienne commune de Charleroi et la Région Bruxelles-Capitale.

Plus précisément, les flux de 1000 déplacements et plus identifiés sont :

- Flux interne à Gosselies (partiellement traité dans le cadre de cette étude) ;
- Flux interne à Jumet (non traité dans le cadre de cette étude) ;
- Flux de Courcelles à Gosselies (déjà traité dans le cadre du P RTP de la zone NO de Charleroi) ;
- Flux de Jumet à Gosselies ;
- Flux de Jumet à Charleroi (non traité dans le cadre de cette étude).

Les flux de 500 travailleurs et étudiants et plus sont les suivants :

- Flux interne à Fleurus ;
- Flux interne à Pont-à-Celles ;
- Flux de Jumet à Bruxelles ;
- Flux de Ransart à Charleroi ;
- Flux de la Flandre à Gosselies.

Si les flux présentés ici permettent d'identifier les principaux déplacements domicile-travail sur la zone, il est à noter que les données utilisées datent de 2011 (date du dernier recensement disponible). Depuis, le site de l'aéroport, et en particulier le Biopark, est en forte croissance.

Les flux sortants vers l'agglomération carolo seront traités d'une part dans le PMCM pour ce qui s'agit des liaisons structurantes et d'autre part dans le cadre de l'étude de redéploiement de la zone « Charleroi-Centre », qui s'initiera suite à la définition du réseau urbain structurant par le PMCM.

## **5.2. Offre structurante de mobilité existante**

Au sein de la zone, le réseau structurant de transport en commun est composé du réseau ferroviaire, express et métro. Considéré comme l'ossature du réseau de transport en commun, le solde du réseau viendra se construire autour de celui-ci.

Plus précisément, **l'offre ferroviaire** au sein de la zone est présente uniquement à Fleurus via la ligne de train « S » « Charleroi-Sud – Fleurus – Ottignies – Wavre ». Une liaison IC supplémentaire « Leuven – Ottignies- Charleroi-Sud » devrait être mise en service par le SNCB fin 2022, notamment en vue de connecter la Flandre et le centre du Brabant wallon à l'aéroport/aéropole via correspondance bus à Fleurus qui bénéficie d'aménagement en cours d'infrastructures intermodales à cet effet.

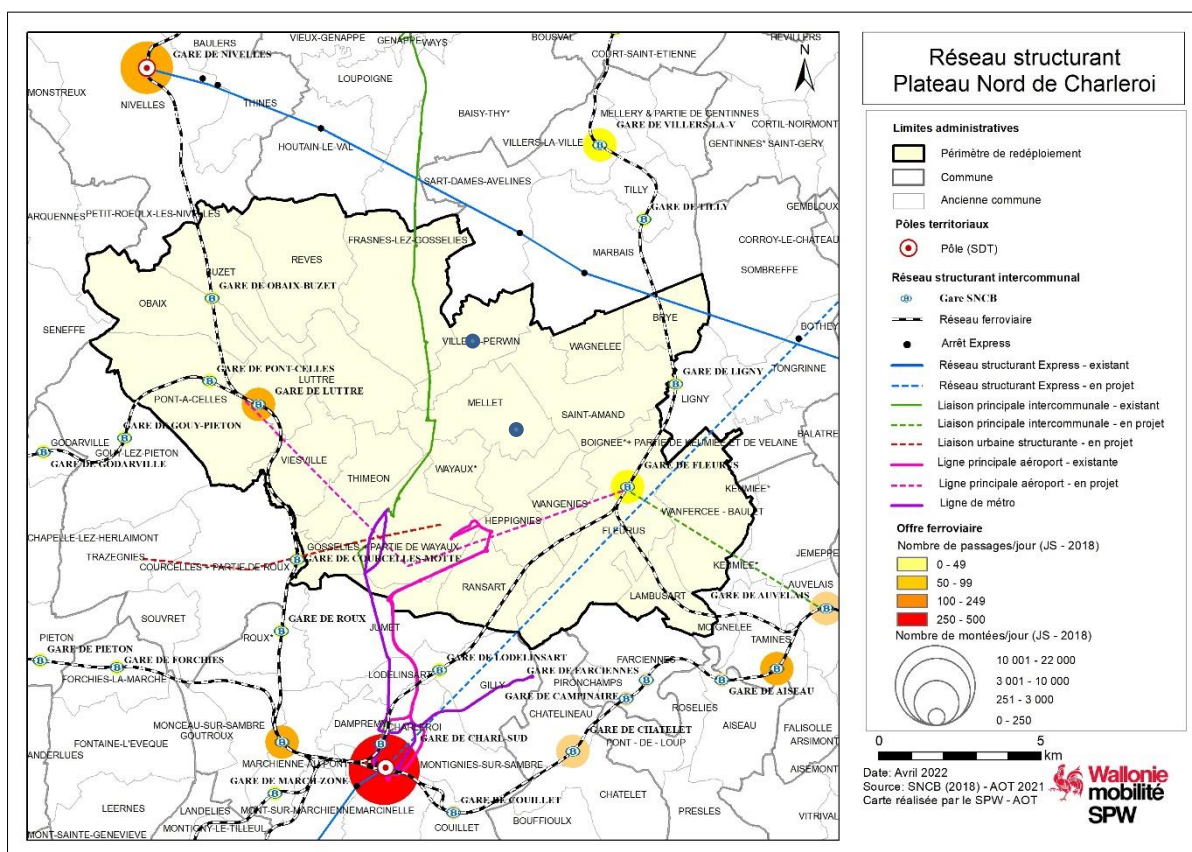
**L'offre structurante intercommunale** de la zone connue ou planifiée correspond à :

- la ligne A « Charleroi-Sud – Aéroport de Charleroi » existante ;
- l'offre Express « Charleroi – Gembloux » qui desservira Fleurus ainsi que le Parc d'Activité Fleurus-Martinrou en 2022 ;
- deux nouvelles lignes planifiées d'être mises en service d'ici 2023 qui viendront compléter le réseau structurant afin d'assurer la connexion de l'aéroport aux lignes ferroviaires (dont les niveaux de service seront confirmés via le présent réseau cible) :

- « Fleurus (gare SNCB) - Charleroi Aéroport » connectera l'aéroport, et les PAE à proximité, à la ligne ferroviaire « Ottignies – Charleroi » à l'Est, en lien avec la mise en service de la relation IC « Leuven-Ottignies-Charleroi-Sud) (fin 2022) ;
- « Luttre (gare SNCB) - La Madeleine - Charleroi aéroport » connectera l'aéroport, et les PAE à proximité, à la ligne ferroviaire « Bruxelles – Charleroi » à l'Ouest (2023).

L'offre structurante urbaine au sein de la zone d'étude correspond à :

- la ligne M3 « Gosselies – Charleroi-Sud » du métro léger de Charleroi desservant les localités de Gosselies et Jumet (dont les niveaux de service seront établis via l'étude Plan de Mobilité de Charleroi Métropole (PMCM)) ;
- la future liaison urbaine structurante définie dans le cadre du redéploiement de la zone Nord-Ouest de Charleroi : la liaison « Trazegnies – Courcelles – Gosselies – Aéroport » qui devrait être mise en œuvre en 2024.



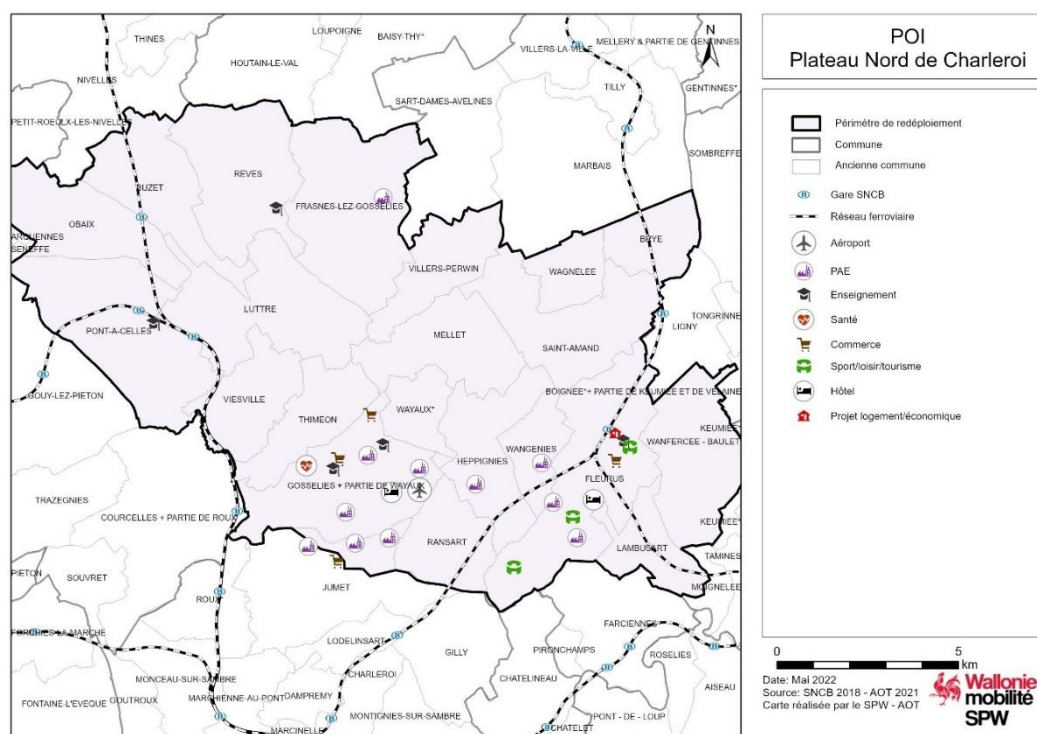


### 5.3. Points d'intérêts

Au regard du périmètre d'étude, il est évident que, outre l'aéroport, les premiers points d'intérêts d'importance sont les Parcs d'Activités Economiques dont les caractéristiques sont les suivantes :

Commune	Nom du PAE	Type d'activités	Nombre d'emplois
Charleroi	Aéropôle	Scientifique	4167
Charleroi	Gosselies II	Industriel	2002
Fleurus	Fleurus-Farciennes	Industriel	1758,7
Charleroi	Jumet	Généraliste	1492,3
Fleurus	Fleurus-Martinrou	Industriel	1044,9
Fleurus	Fleurus-Heppignies	Industriel	922,1
Charleroi	Airport I	Mixte	351
Charleroi	Airport II	Mixte	81,5
Charleroi	Gosselies I (anc. Caterpillar)	Industriel	58

Afin de compléter ce diagnostic, un brainstorming a été réalisé en atelier afin d'identifier d'autres points d'intérêts sur la zone pouvant justifier d'une desserte de transport en commun. La carte ci-dessous regroupe l'ensemble des pôles d'intérêts identifiés.

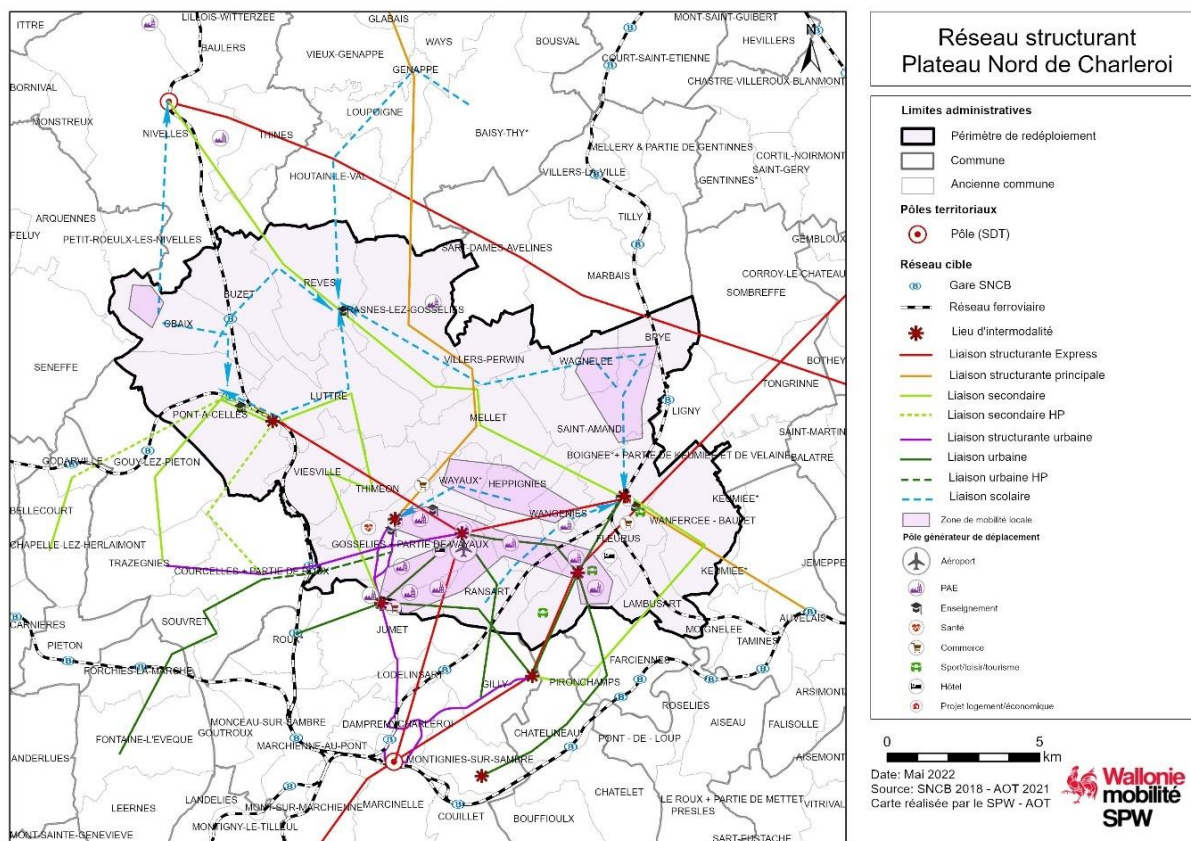


## 6. PROJET DE RÉSEAU CIBLE SUR LA ZONE

Les études tactiques menées ont permis à l'Autorité Organisatrice du Transport d'établir le réseau cible ambitionné sur la zone. Les liaisons cibles, qui desserviront le territoire de manière hiérarchisée, ainsi que leurs niveaux de service respectifs, sont présentées ci-dessous.

Outre l'offre ferroviaire de la SNCB en évolution, 4 liaisons structurantes Express, 2 liaisons structurantes principales, 2 liaisons urbaines structurantes, 6 liaisons urbaines, 6 liaisons secondaires intercommunales et 9 liaisons scolaires desserviront le territoire.

Chaque liaison fait l'objet d'une fiche détaillant les localités et les points d'intérêts à desservir, les correspondances ciblées et les niveaux de service attendus (cf. annexe).



### 6.1. Ampleur et avantages mobilité du réseau cible

En termes d'ampleur d'offre kilométrique la mise en place de ce réseau cible représente environ 2.300.000 kilomètres annuels (hors mobilité locale flexible), ce qui équivaut à une **augmentation de l'offre de +700.000 km/an par rapport à la situation actuelle**. Cet effort régional participe activement à l'ambition de transfert modal de la vision FAST sur cette zone largement urbaine et au soutien au développement économique de la zone (en ce inclus le renforcement de la connexion aux aéroports comme préconisé par la Stratégie Régionale de Mobilité).

Les avantages mobilité de ce réseau cible sont les suivants :

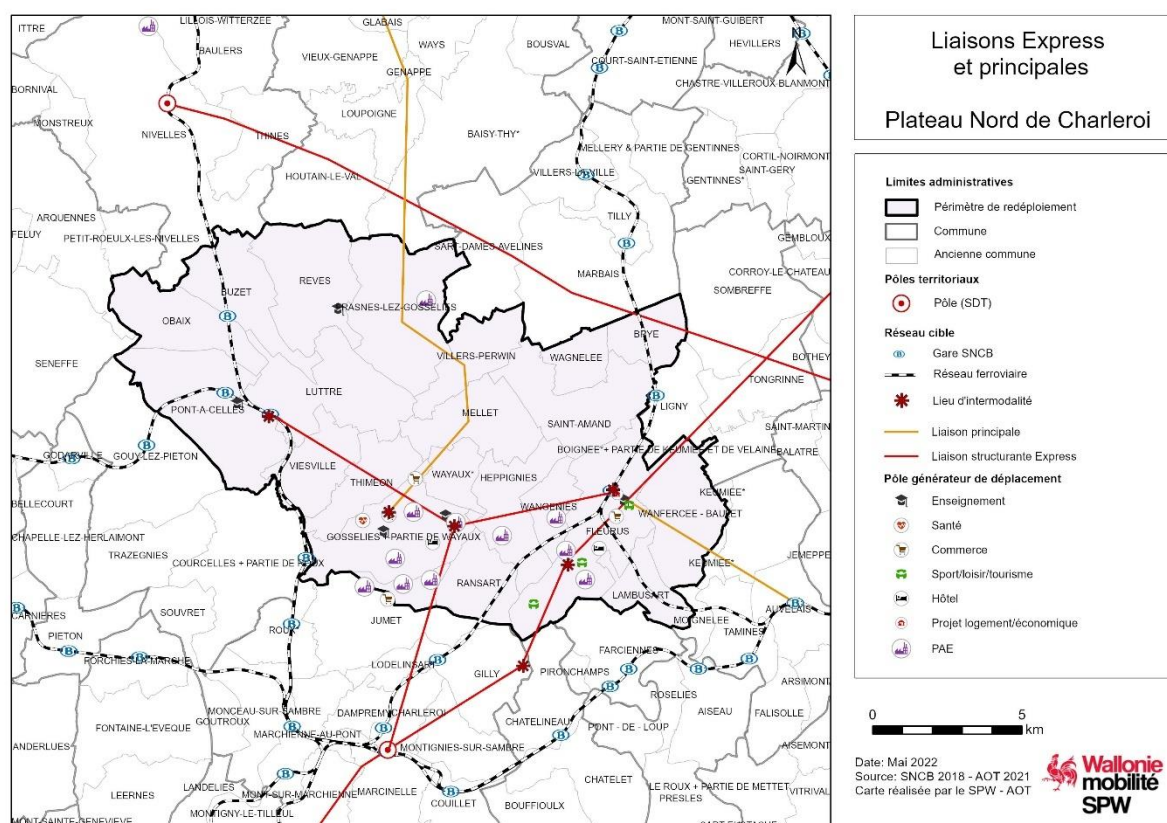
- Une **accessibilité accrue** aux principaux pôles générateurs de déplacement de la zone que sont les PAE et l'aéropôle :
  - Desserte de l'aéroport et de l'aéropôle avec une large amplitude horaire adaptée aux horaires des vols et aux horaires à pause ;
  - Multiplicité des points de raccord vers ces pôles d'emploi, tant depuis les réseaux structurants intercommunaux (ferroviaire, express ou principale) que depuis les réseaux urbains ;
- Le réseau cible étant basé sur la **demande de mobilité** (flux domicile-travail et scolaires tous modes, prise en compte d'autres points d'intérêts liés aux loisirs, etc), il répondra d'autant mieux aux besoins de la population en matière de mobilité collective ;
- La hiérarchisation du réseau ainsi que sa clarification (en termes d'itinéraires et d'horaires) permettront une **meilleure appropriation du réseau** et donc une plus grande facilité d'utilisation à tous les habitants ;
- La valorisation du réseau ferroviaire là où il est présent. Des **correspondances** explicites seront organisées entre bus et train à Luttre et Fleurus, afin de favoriser l'intermodalité ;
- Des **fréquences attractives et proportionnées** aux flux de déplacements et aux densités sur la zone ;
- Le développement d'une **offre attractive le week-end** : minimum 1 bus/heure le dimanche pour le réseau urbain visé ;
- Une **amplitude horaire importante** : 5h – 23h pour le réseau urbain ; 6h – 20h pour le réseau intercommunal ;
- Desserte en services réguliers de tous les points d'intérêts identifiés en atelier, tant économiques, commerciaux que serviciels.

## 6.2. Liaisons structurantes intercommunales

Les liaisons structurantes intercommunales permettent de connecter de manière rapide et directe les pôles entre eux et le territoire aux pôles.

Leurs principales caractéristiques sont :

- Un itinéraire direct - rapide ;
- Principe de 1 arrêt par commune (Express) ou par localité (principale) et par point d'intérêt majeur (POI) ;
- Principalement sur voiries régionales ;
- Horaire cadencé.



### 6.2.1. Liaisons Express

La liaison Express **Charleroi – Fleurus – Sombreffe - Gembloux** avait déjà été étudiée dans le cadre du développement de l'offre express régionale et intégrée dans le réseau redéployé de la zone de Gembloux.

Ses enjeux sont :

- La liaison directe des pôles de Gembloux et Charleroi ;
- La connexion des communes intermédiaires de Sombreffe et Fleurus aux deux pôles ;



- La desserte des POI suivants : Grand Hôpital de Charleroi (futur), PAE Fleurus-Martinrou, Pôle universitaire ULG Gembloux.

D'autre part, 3 liaisons Express sont identifiées pour desservir l'aéroport depuis les gares IC les plus proches avec pour principal objectif de connecter l'aéroport Brussel South Charleroi Airport aux principales gares à proximité :

- **Charleroi-Sud – Aéroport** ;
- **Luttre – Aéroport** (permettant de connecter la Flandre et Bruxelles à l'aéroport/aéropole) ;
- **Fleurus – Aéroport** (permettant de connecter la Flandre et le centre du Brabant Wallon à l'aéroport).

Le nombre de passages visés pour ces liaisons sont de :

- 3 bus cadencés par heure pour la liaison Charleroi – Aéroport ;
- 2 bus par heure en correspondance ferroviaire organisée pour les liaisons Luttre – Aéroport et Fleurus – Aéroport.

Le reste de leurs niveaux de service sont identiques pour les 3 liaisons avec :

- Une large amplitude horaire de 4h30 à 23h30 ;
- 2 itinéraires (un itinéraire aller et un retour) ;
- Une constance temporelle importante : l'offre roule toute l'année ;
- Une vitesse commerciale maximisée.

Chacune des liaisons dessert le point d'intermodalité « aéroport/aéropole » identifié comme clé au cœur du plateau Nord. Une intermodalité serait dès lors possible avec les 4 liaisons urbaines « aéropole » qui desserviront ce même point d'intermodalité.

Spécifiquement pour ces liaisons, seuls quelques pôles d'intérêt majeur (POI) seront desservis :

Pôles d'intérêt	Liaisons ciblées
Aéroport	Les 3 liaisons Express « Aéroport »
Gare de Charleroi-Sud	Liaison « Charleroi – Aéroport »
PAE Airport I (Ransart)	
PAE Charleroi-Jumet	
PAE Fleurus-Heppignies	
Gare de Luttre	Liaison « Luttre – Aéroport »
Pôle d'intermodalité « Métro M3 Gosselies »	
PAE Gosselies I (Caterpillar)	
PAE Aéropole	
Gare de Fleurus	Liaison « Fleurus – Aéroport »
PAE Wangenies	
PAE Fleurus-Heppignies	

Ces 4 liaisons Express représentent **28%** de l'offre kilométrique régionale cible sur la zone.



### 6.2.2. Liaisons principales

2 liaisons structurantes principales desservent la zone :

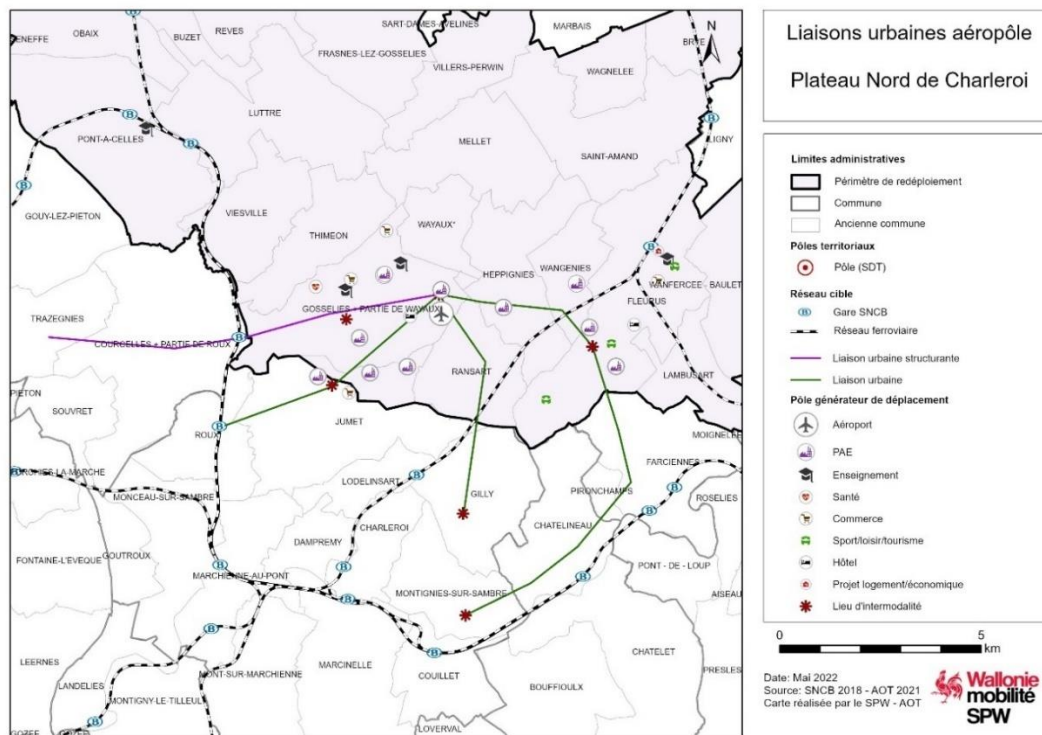
- La liaison structurante principale **Gosselies – Mellet – Villers-Perwin - Frasnés-lez-Gosselies – Baisy-Thy – Genappe – Glabais – Plancenoit – Waterloo** (définie dans le cadre du P RTP Brabant-Ouest, 2022)
- La liaison structurante principale **Fleurus – Wanfercée-Baulet – Tamines – Falisolle – Auvélais** (définie dans le cadre du P RTP Gembloux, 2020) qui sera mise en œuvre en 2023 et pourrait être encore adaptée à l'avenir quant à la desserte de Lambusart maintenue par le TEC en 2023 dans l'attente de la mise en œuvre du présent réseau cible.

Ces 2 liaisons principales représentent **9%** de l'offre kilométrique régionale cible sur la zone.

Les niveaux de services et les enjeux d'intermodalité de ces liaisons sont détaillés dans les fiches cibles par liaison en annexe.

### 6.3. Liaisons urbaines

En complément des liaisons Express desservant le point d'intermodalité clé au sein de l'aéroport, l'aéroport sera connecté par 4 liaisons urbaines, comme le présente la carte ci-dessous.



### 6.3.1. Liaison structurante urbaine

Les liaisons urbaines structurantes sont les ossatures du réseau urbain, elles sont rapides (min. 20km/h) et présentent des itinéraires simples et directs. Elles offrent une fréquence élevée et circulent à toutes périodes de l'année avec une large amplitude horaire (5h – 23h en semaine).

Une liaison urbaine structurante a été définie dans le cadre du PRTP Nord-Ouest de Charleroi, 2022 : la liaison **Trazegnies – Courcelles – Gosselies – (aéropôle)**.

Elle permet de connecter de manière directe, fréquente et rapide Trazegnies et Courcelles à leur principal pôle d'emploi et scolaire : Gosselies. En semaine, elle est prolongée jusqu'à l'aéropôle.

Cette liaison représente **9%** de l'offre kilométrique régionale cible sur la zone.

### 6.3.2. Liaisons urbaines

Les liaisons urbaines complètent le réseau urbain structurant. Elles permettent une desserte fine des quartiers. Elles circulent à toutes périodes de l'année avec une amplitude horaire élevée (5h – 23h en semaine).

6 liaisons urbaines desserviront la zone, avec une amplitude horaire importante : 5h – 23h.

#### Connexion de l'aéropôle

Trois liaisons connecteront directement toute la journée l'aéropôle depuis le sud du plateau, complémentarément aux liaisons Express et à la liaison structurante urbaine :

- **Montignies-sur-Sambre (M5) – Châtelineau – Farciennes – Wangenies – Aéropôle**
- **Gilly – Ransart - Aéropôle**
- **Roux – Jumet (M3 Madeleine) – Aéropôle**

Les nombres de passages en semaine visés pour ces liaisons sont de :

- Pour la liaison Gilly – Ransart – Aéropôle : 2 bus cadencés par heure de 5h à 23h (offre réduite à 1 bus/h/sens tôt le matin et en soirée) ;
- Pour les liaisons Montignies/Sambre – Aéropôle et Roux – Aéropôle : 3 bus cadencés par heure de 5h à 23h (offre réduite à 2 bus/h/sens tôt le matin et en soirée).

Le reste de leurs niveaux de service sont identiques pour les 3 liaisons avec :

- Une offre adaptée le week-end avec 1 bus/h/sens, de 7h à 23h le samedi et 7h à 21h le dimanche ;
- 2 itinéraires (un itinéraire aller et un retour) ;
- Une constance temporelle importante : l'offre roule toute l'année ;
- Une vitesse commerciale maximisée.

Spécifiquement pour ces 4 liaisons desservant l'aéroport, outre les quartiers résidentiels, de nombreux pôles d'intérêt (POI) seront desservis de manière fine :

Pôles d'intérêt	Liaison ciblée
Pôle d'intermodalité « aéroport »	Les 4 liaisons « aéroport »
PAE aéroport	
Station de Métro M3 Gosselies	Liaison « Trazegnies – Courcelles – Gosselies – aéroport »
PAE aéroport	
Pôle scolaire et commercial de Gosselies	
Pôle d'intermodalité « Station de Métro M3 Jumet Madeleine »	Liaison « Roux – Jumet (M3 Madeleine) – aéroport »
PAE airport I (Ransart)	
PAE Gosselies II	
PAE Charleroi-Jumet (Ransart)	
PAE Airport II (Jumet)	Liaison « Montignies sur Sambre (M5) – Chatelineau – Farciennes – Wangenies – Aéroport »
Pôle d'intermodalité « Station de Métro M5 Montignies-Sur-Sambre »	
Pôle d'intermodalité « Martinrou »	
PAE Fleurus-Heppignies	
PAE Fleurus-Martinrou	
PAE Fleurus-Farciennes	Liaison « Gilly – Ransart – Aéroport »
Pôle d'intermodalité « Station de Métro M4 Gilly »	
PAE Fleurus-Heppignies	

Chacune de ces 4 liaisons (trois liaisons urbaines et une liaison urbaine structurante) dessert le point d'intermodalité « aéroport/aéroport ». Une intermodalité sera dès lors possible avec les 3 liaisons Express « aéroport » qui desserviront ce même point d'intermodalité.

#### Liaisons hors aéroport

Une liaison urbaine, transversale, **Gilly Soleilmont (M4) – Ransart – Jumet Madeleine (M3)** dont les enjeux sont :

- La connexion de Ransart à Gilly et Jumet ainsi qu'à leurs lignes du réseau urbain structurant (M3 et M4) ;
- La connexion, pour les besoins domicile-travail des habitants de Gilly, de Gosselies par le Sud.

Le niveau de service visé est de :

- En semaine : 2 bus/h/sens en journée de 5h à 23h (offre réduite à 1 bus/h/sens tôt le matin et en soirée) ;
- Le samedi : 1 bus/h/sens de 7h à 23h ;
- Le dimanche : 1 bus/h/sens de 7h à 21h.

Une liaison urbaine, à l'Est de la zone, **Fleurus – Gilly (M4)**, dont les enjeux sont :

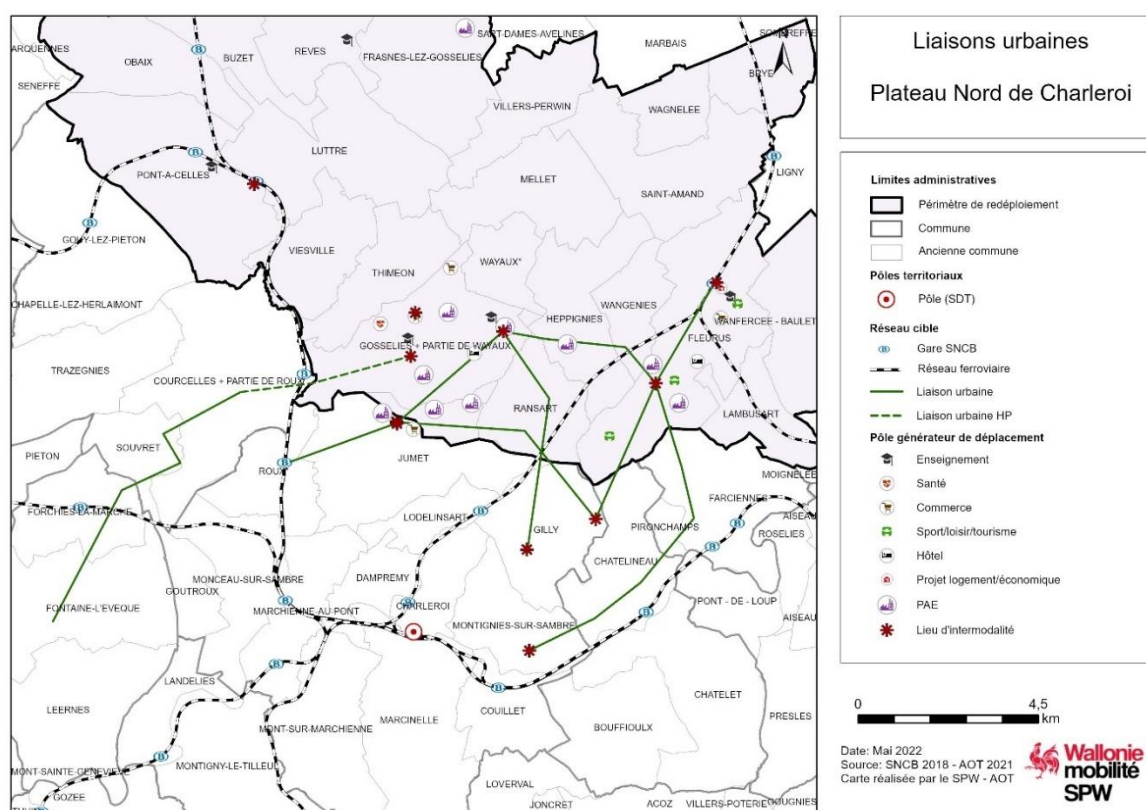
- La desserte directe et fine entre Fleurus et Gilly (connexion au réseau urbain structurant métro à Soleilmont) sur l'axe de la N29 ciblé comme axe d'intérêt ;

- La connexion à la gare de Fleurus, desservie par une offre ferroviaire accrue et la liaison Express la connectant à l'aéroport.

Le niveau de service visé est de :

- En semaine : 3 bus/h/sens en journée de 5h à 23h (offre réduite à 2bus/h/sens tôt le matin et en soirée) avec renfort de 1 bus/h/sens aux heures de pointe scolaires (7h-9h) ;
- Le samedi : 2 bus/h/sens de 7h à 23h (offre réduite à 1 bus/h/sens tôt le matin) ;
- Le dimanche : 2 bus/h/sens de 7h à 21h (offre réduite à 1 bus/h/sens tôt le matin).

En outre, une liaison a été définie dans le cadre du PRTP Nord-Ouest de Charleroi 2022) **Fontaine-l'Évêque – Souvret - Courcelles (- Gosselies)** dont l'enjeu pour cette zone est l'extension jusqu'à Gosselies en heures de pointe permettant la connexion directe vers Gosselies (pôle scolaire et d'emploi) des habitants de Fontaine-l'Évêque, Souvret et Courcelles).



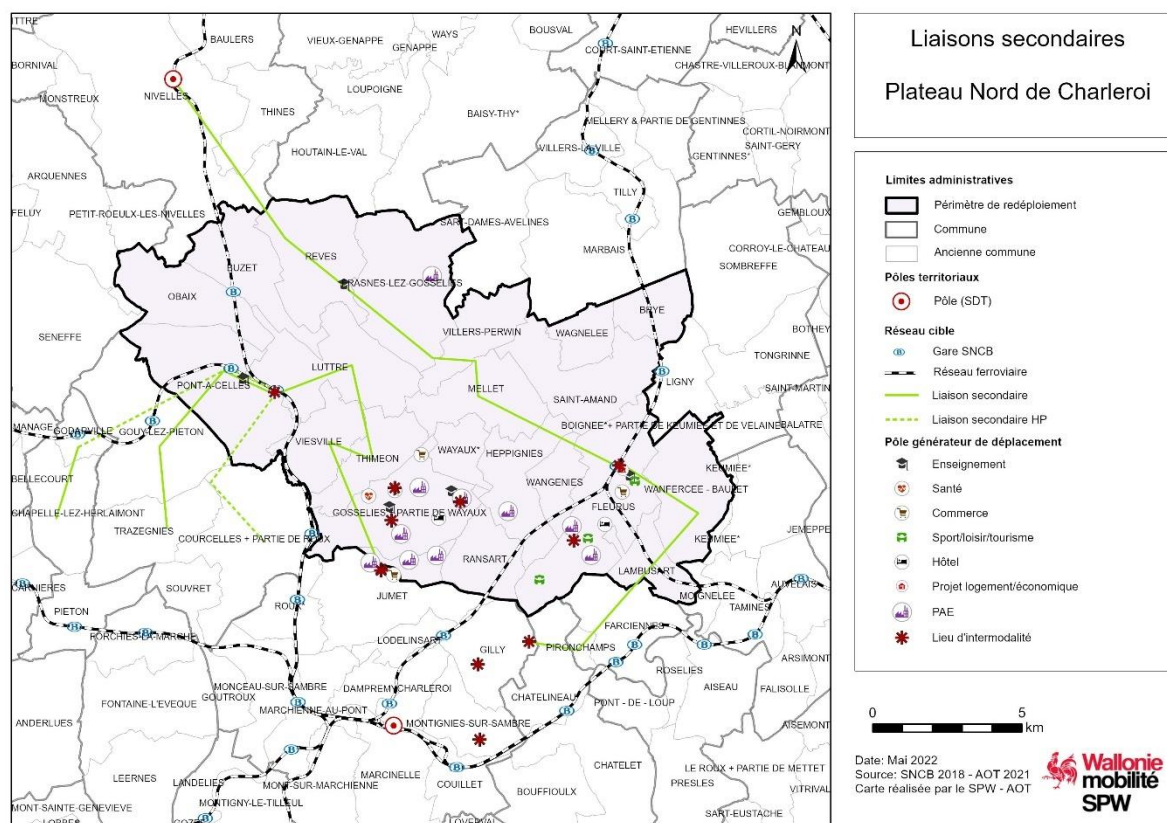
Ces liaisons urbaines représentent **38%** de l'offre kilométrique régionale cible sur la zone.

Les niveaux de services et les enjeux d'intermodalité de ces liaisons sont détaillés dans les fiches cibles par liaison en annexe.

### 6.3.3. Liaisons secondaires intercommunales

Les liaisons secondaires offrent une desserte fine de proximité dans les zones moins denses. Souvent, elles permettent un rabattement vers le réseau structurant pour rejoindre les pôles de destination.

6 liaisons secondaires sont identifiées sur la zone et représentent **15%** de l'offre kilométrique régionale cible sur la zone.



3 liaisons secondaires intercommunales desserviront finement la zone en dehors du plateau de l'aéroport :

- **Fleurus - Wanfercée-Baulet - Lambusart - Pironchamps – Gilly Soleilmont** dont les enjeux sont :
    - o La connexion des villages de l'entité de Fleurus à leur pôle administratif, à leurs pôles scolaires et d'emplois (Fleurus et Charleroi) ;
    - o La connexion au réseau ferroviaire à Fleurus et au réseau urbain structurant à Gilly Soleilmont.
- Le niveau de service visé est de :
- o En semaine: 1 bus par heure et par sens entre 6h et 20h



- En semaine scolaire: renfort de 1 bus vers Fleurus le matin et au retour de Fleurus le soir
  - Le samedi: 1 bus par heure et par sens entre 7h et 19h
  - Le dimanche : 1 bus toutes les 2h entre 9h et 19h
- **Pont-à-Celles - Luttre - Liberchies - Thiméon - Viesville – Gosselies** dont les enjeux sont :
- La connexion des villages de l'entité de Pont-à-Celles à leur pôle administratif, à leurs pôles scolaires et d'emplois (Pont-à-Celles et Gosselies) de manière directe ;
  - La connexion au réseau ferroviaire à Luttre et au réseau urbain structurant à Gosselies.
- Le niveau de service visé est de :
- En semaine: 1 bus par heure et par sens entre 6h et 20h
  - Le samedi: 1 bus par heure et par sens entre 7h et 19h
  - Le dimanche : 1 bus toutes les 2h entre 9h et 19h
- **Fleurus - Mellet - Villers-Perwin - Frasnes-lez-Gosselies - Rèves - Nivelles**, déjà définie aussi dans le réseau cible de la zone Brabant Ouest, dont les enjeux sont :
- La connexion des villages de l'entité de Les Bons Villers à leur pôle administratif, à leurs pôles scolaires (Rèves, Fleurus et Nivelles) et à leurs pôles d'emplois (Nivelles et Fleurus) ;
  - La connexion au réseau ferroviaire à Fleurus et à Nivelles.
- Le niveau de service visé est de :
- En semaine: 1 bus par heure et par sens entre 6h et 20h
  - En semaine scolaire: renfort de 1 bus de Fleurus vers Rèves & Nivelles le matin et au retour de Rèves & Nivelles le soir (besoin complémentaire à celui identifié dans le réseau cible de la zone Brabant Ouest)
  - Le samedi: 1 bus par heure et par sens entre 7h et 19h
  - Le dimanche: 1 bus toutes les 2h entre 9h et 19h

A l'Est de la zone étudiée, 3 autres liaisons ont déjà été définies dans le cadre du PRTP Nord-Ouest de Charleroi (2022). Elles connectent Luttre ou Pont-à-Celles depuis Chapelle-lez-Herlaimont ou Courcelles :

- **(Souvret -) Trazegnies – Pont-à-Celles – Luttre** dont les enjeux étaient :

  - La connexion des villages de l'entité de Courcelles et Pont-à-Celles à Luttre, pour avoir la correspondance ferroviaire vers Bruxelles ;
  - La connexion, en heures de pointe, de Souvret vers le pôle scolaire de Pont-à-Celles.

- **Chapelle-lez-Herlaimont – Godarville (– Luttre)** dont les enjeux étaient :

  - La connexion de Godarville à son pôle administratif, Chapelle-Lez-Herlaimont ;

- La connexion, en heures de pointe, de Chapelle-lez-Herlaimont, vers Luttre, où une correspondance est organisée avec le train de Bruxelles.
- **Courcelles – PAE La Glacière – Luttre** dont les enjeux étaient :
  - La desserte du PAE de Courcelles depuis la gare de Luttre et depuis Courcelles ;
  - La correspondance organisée à Luttre avec le train de Bruxelles.

Les niveaux de services et les enjeux d'intermodalité de ces liaisons sont détaillés dans les fiches cibles par liaison en annexe.

#### 6.3.4. Liaisons scolaires

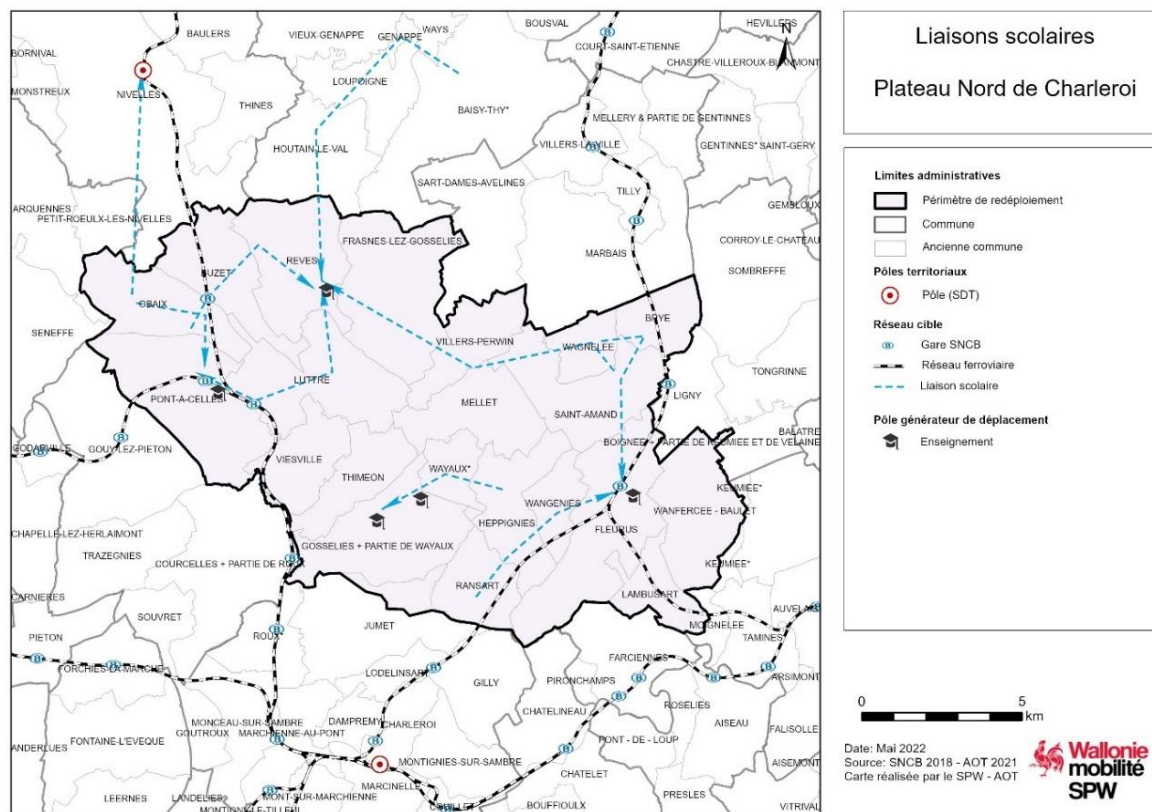
9 liaisons scolaires (8 unidirectionnelles et 1 bidirectionnelle) sont nécessaires pour compléter le réseau cible. Elles circulent uniquement en heures de pointe en période scolaire.

Complémentaire aux réseaux intercommunaux et urbains qui proposent déjà des solutions de déplacement pour le motif scolaire, ces 9 liaisons scolaires permettent aux élèves de rejoindre les pôles scolaires de Gosselies, Fleurus, Rèves, Pont-à-Celles et Nivelles avec un niveau de service d'environ 1-2 passages/jour, sans préjudice pour l'Opérateur de renforcer la capacité de l'offre en fonction des besoins évolutifs (capacité du matériel roulant, dédoublement).

- Pôle scolaire de Gosselies
  - **Heppignies - Wayaux – Gosselies**
- Pôle scolaire de Fleurus
  - **Ransart - Wangenies – Fleurus**
  - **Wagnelée - Brye - Saint-Amand – Fleurus**
- Pôle scolaire de Rèves
  - **Baisy-Thy – Genappe - Loupoigne – Houtain – Wattimez – Rèves**
  - **Obaix - Buzet - Sart-à-Rèves – Rèves**
  - **Pont-à-Celles - Luttre - Liberchies – Rèves** (dessert également Pont-à-Celles)
  - **Saint-Amand - Wagnelée - Villers-Perwin - Frasnes-lez-Anvaing – Rèves**
- Pôle scolaire de Nivelles
  - **Rossegny - Petit-Roeulx -lez-Nivelles – Nivelles**
- Pôle scolaire de Pont-à-Celles
  - **Rossegny - Obaix - Buzet - Pont-à-Celles**
  - **Pont-à-Celles - Luttre - Liberchies – Rèves** (dessert également Rèves)

Toutes les liaisons sont unidirectionnelles (un aller vers le pôle le matin et un retour le soir) à l'exception de la liaison Pont-à-Celles – Luttre – Liberchies – Rèves qui est bidirectionnelle permettant ainsi de desservir tant le pôle scolaire de Pont-à-Celles que de Rèves.

Ces 9 liaisons scolaires représentent **1%** de l'offre kilométrique régionale cible sur la zone.



#### 6.4. Mobilité locale et intermodalité

Cette offre TEC, même redéployée, ne peut répondre à tous les flux, particulièrement les plus faibles. En effet, vu la proximité de certaines localités avec leur pôle de destination ou vu leur faible densité de population, le transport en commun n'est pas toujours la solution de mobilité la plus efficace à mettre en œuvre.

Par « services de transport public local de personnes », il faut entendre tout service de mobilité d'intérêt local, accessible à tous sans discrimination et complémentaire à l'offre de service régulier. Ces services de mobilité pourront être de différents types : minibus à la demande, taxi (collectif), navette à la demande, système de vélos/trottinettes en libre-service (station fixe) ou en free-floating, électriques ou non, autres solutions innovantes, ...

La Région est en train d'élaborer un cadre réglementaire visant le développement significatif et adéquat de l'offre de services de transport public local à travers l'ensemble du territoire wallon, en priorité au sein des zones redéployées. Ceux-ci doivent s'inscrire dans un système de transport public intégré, depuis le plus structurant (réseau ferroviaire national) au plus flexible (mobilité locale) en passant par le réseau régional hiérarchisé de transport public régulier. Ces services doivent permettre :

- Le rabattement vers les réseaux structurants (ferroviaire, express et principal) ;
- Une offre de mobilité complémentaire aux réseaux de transport public régulier :

- Dans des zones non-desservies ;
- Dans des plages horaires non-desservies.

Les services réguliers qui desserviront la zone demain doivent être complétés de solutions de mobilité locale flexibles pour une série de besoins pré-identifiés :

- *Géographique* :

- Pour permettre la connexion des villages de **Rosseignies** au réseau structurant ;
- Pour permettre la connexion des villages de **Brye, Wagnelée et Saint-Amand** au réseau structurant ;
- Pour permettre la connexion des villages de **Wangénies, Heppignies et Wayaux** au réseau structurant ;
- Comme solution locale de rabattement vers les arrêts des lignes régulières au sein des Parcs d'Activités Economiques du Plateau Nord de Charleroi.

- *Temporel* : en soirée (après 23h) pour les zones desservies par les lignes urbaines et structurantes intercommunales.

Ces besoins seront à compléter/affiner durant la phase d'études opérationnelles.

L'intermodalité générale du réseau futur avec les modes actifs sera à identifier lors de la phase d'études opérationnelles afin que le rabattement vélo vers les arrêts structurants des (futures) lignes TEC de la zone soit adéquat ou développé (dans la logique de mobipôle, dont les localisations sont à confirmer lors de la phase d'études opérationnelles). Des services de mobilité active partagée ou des solutions de transport à la demande seront à créer, la combinaison à mettre en œuvre relevant des choix communaux avec l'appui de la Région en termes de planification et de financement parmi différentes catégories de solutions de mobilité locale flexible.

## **7. PROPOSITION D'AVIS DE L'ORGANE**

L'Organe émet un avis favorable au niveau tactique sur le réseau cible proposé par l'AOT (détaillé dans les fiches par liaison en annexe) suite aux ateliers de co-construction menés depuis janvier 2022.

Il recommande à l'AOT d'officialiser sur cette base le Plan Régional de Transport Public de la zone du Plateau Nord de Charleroi (qui comprend une partie de la commune de Charleroi et les communes de Fleurus et Les Bons Villers et Pont-à-Celles) afin de permettre à l'OTW de mener la phase suivante d'études opérationnelles fines des évolutions à apporter aux lignes TEC desservant actuellement la zone et à créer. Il prend acte de la mise en œuvre de la démarche d'information publique et de participation citoyenne souhaitée par le Ministre Henry, en coordination avec les communes concernées, sur base des scénarios opérationnels que le TEC aura étudiés.

L'objectif est de présenter le scénario préférentiel d'évolution du réseau TEC sur la zone (évolution, création, suppression de lignes, modification de niveaux de service ou d'itinéraires et d'arrêts desservis, impacts sur les usagers actuels et potentiels, besoins d'intermodalité et de solutions de mobilité locale complémentaires, ...) et la planification de la mise en œuvre des modifications de l'offre lors d'une session de l'OCBM de Charleroi en 2023, avant validation régionale du scénario final de redéploiement qui serait mise en œuvre par l'OTW sur la zone d'ici 2024, avec en priorité la création des lignes de connexion de l'aéroport avec Fleurus et Luttre.