

Construisons ensemble la mobilité de demain!

OCBM DE CHARLEROI : DOCUMENT PRÉPARATOIRE AU POINT 5.1.

**RÉSEAU CIBLE PROPOSÉ POUR LA ZONE EST DE CHARLEROI
EN VUE DE L'ÉDITION DU PRTP (AMBITIONS TACTIQUES
RÉGIONALES**

Charleroi (Montignies-sur-Sambre et Gilly), Châtelet, Farciennes, Aiseau-
Presles

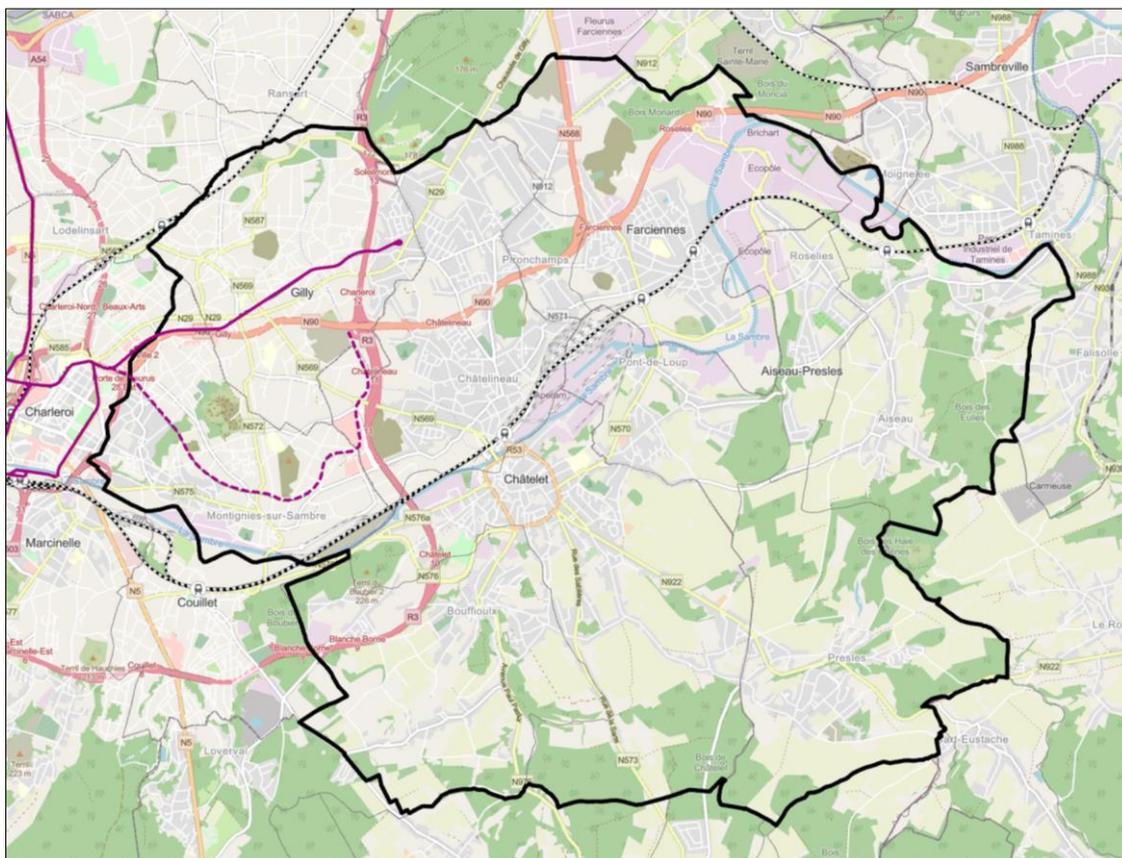
TABLE DES MATIÈRES

Table des Matières	2
Introduction	4
1. Cadre	5
1.1. Cadre stratégique régional	5
1.2. Cadre réglementaire	7
2. Etapes de redéploiement	8
2.1. Etape tactique réalisée	8
2.2. Etapes suivantes	9
3. Synthèse du diagnostic mobilité sur la zone	11
3.1. Demande de mobilité	12
3.2. Offre structurante de mobilité existante	15
3.3. Points d'intérêts	16
3.4. Développement territorial à prendre en compte	17
4. Plan régional de transport public sur la zone	18
4.1. Caractéristiques du réseau cible 2026	19
4.2. Liaisons urbaines structurantes capacitaires (Métro)	20
Charleroi – Montignies-sur-Sambre- Gilly (M5)	21
4.3. Liaisons urbaines	22
Montignies-sur-Sambre (M5) – Châtelineau – Farciennes – Wangnies – Aéroport	25
Gilly – Ransart – Aéroport	26
Gilly Soleilmont (M4) – Ransart – Jumet Madeleine (M3)	27
Fleurus – Gilly (M4) – Châtelineau (M5)	28
Charleroi – Montignies-Sur-Sambre- Châtelineau – Corbeau (M5) – Châtelet – Bouffioulx	22
Marcinelle – Couillet – Montignies-sur-Sambre (M5) – Gilly (M4)	23
Châtelet – Châtelineau – Gilly (M5) – Gilly (M4) - Gilly (centre) – Lodelinsart – Jumet (M3)	29
Châtelet – Châtelineau (centre) – Gilly Soleilmont (M4)	31
Spy – Jemeppe – Auvelais – Falisolle – Tamines – Moignelée (- Ecopôle) Erreur ! Signet non défini.	
4.4. Liaisons secondaires	32
Fleurus – Wanfercée – Baulet – Lambusart – Pironchamps – Gilly Soleilmont (M4)	33

Châtelet – Pont-de-Loup – Aiseau – Roselies – Tamines	34
Châtelet – Bouffioux – Chamborgneau – Couillet (BHNS)	34
Châtelet – Pont de Loup – Farciennes – Pironchamps	35
Aiseau – Roselie – Ecopôle – Farciennes	36
Châtelet – La Siberie – Couillet (BHNS)	36
Presles – Châtelet	37
4.5. Liaisons scolaires	38
4.6. Liaisons intercommunales structurantes	39
4.7. Mobilité locale et intermodalité	40
4.8. Intermodalité ferroviaire :	41
4.9. Accessibilité des sites touristiques	Erreur ! Signet non défini.
5. Adéquation du réseau cible aux flux de mobilité	42
6. Fiches détaillées par liaisons	44
7. Proposition d'avis de l'organe	45

INTRODUCTION

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 ».



www.wallonie.be
N° vert : 1718 (informations générales)

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 une zone ciblée à l'Est de Charleroi (Aiseau-Presles, Châtelet, Farciennes, Gilly et Montignies-sur-Sambre) apparue prioritaire à étudier sans attendre le Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération de Charleroi et misant sur la mise en exploitation de l'antenne du Métro Léger de Charleroi jusqu'au Grand Hôpital de Charleroi.

Le présent document se compose de trois parties :

1. Le cadre dans lequel s'inscrit la démarche de redéploiement (cadre stratégique et réglementaire),
2. Le diagnostic mobilité sur lequel est basé le Plan Régional de Transport Public (PRTP).
3. Le Plan en lui-même dans lequel 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 ;

1. CADRE

1.1. Cadre stratégique régional

En 2017, le Gouvernement wallon a adopté la Vision FAST 2030, fixant des objectifs ambitieux et partagés pour transformer la 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 précise de manière chiffrées les objectifs suivants : 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 l'Autorité Organisatrice du Transport d'ici 2023 sont, notamment :

1. le développement d'un réseau structurant composé de lignes urbaines (tram, BHNS et principales) et non-urbaines (lignes express et principales) ;
2. le redéploiement, par phase, de 50% de l'offre kilométrique TEC de référence en s'appuyant sur le réseau structurant ferroviaire SNCB, ferré et bus ; ;
3. Le déploiement progressif et conséquent de solutions de mobilité locale offrant la possibilité de rejoindre les arrêts du réseau structurant (gare SNCB et mobipôles)

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 urbain	Rapide (min. 20 km/h) ; Direct ; Fréquent
	Urbain	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 ¹

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

¹ 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

1.2. 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 ;

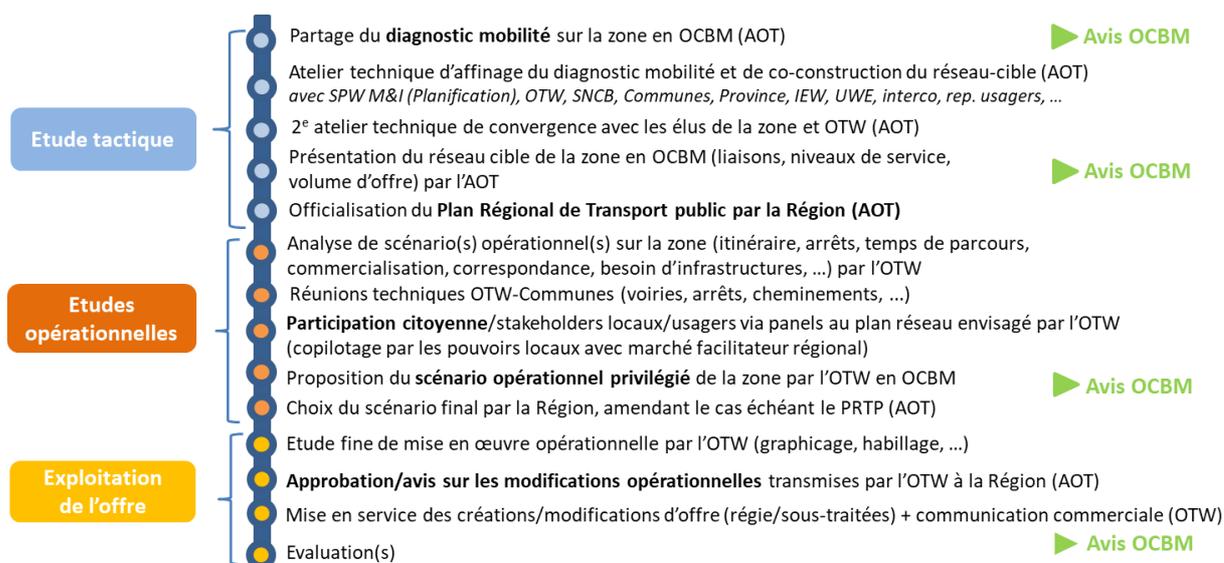
L'OTW réalise alors son étude plus fine de modification de l'offre et la met en œuvre, elle-même ou en sous-traitance ;

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.

2. ÉTAPES DE REDÉPLOIEMENT

2.1. 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 :



L'AOT a déjà établi au niveau tactique, après avis de l'OCBM de Charleroi, le réseau cible pour les zones adjacentes de Gembloux et du Plateau Nord de Charleroi, dont certaines liaisons connectent la zone ici étudiée.

La première phase de ce redéploiement ciblé sur la zone Charleroi Est 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 9 juin 2022. 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 de la Zone Charleroi-Est et le partage, pour autant que Gilly soit ajouté au périmètre. L'Organe recommande à l'AOT, l'OTW et les communes concernées (Charleroi, Châtelet, Farciennes et Aiseau-Presles) de s'engager dans le processus de redéploiement de l'offre sur le périmètre d'étude de la zone de Charleroi-Est élargi à Gilly, en associant également Sambreville, et de présenter pour avis le réseau cible de la zone (ambitions tactiques) lors de la session d'automne 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 sur la zone »
- Un premier atelier technique réunissant le SPW Mobilité et Infrastructures (Autorité Organisatrice du transport), l'OTW, les communes concernées et différentes parties

prenantes (GHDC, Igretec, UWE, Mobilesem, etc) a été organisé mi-septembre 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.

- Sur cette base, différentes réunions ont été organisées avec l'OTW d'une part et les communes d'autre part afin d'affiner le réseau cible. Un atelier de convergence réunissant tous les acteurs a été organisé le 23 novembre 2022.
- Ce réseau cible de la zone Est de Charleroi est présenté pour avis à l'Organe de Consultation du Bassin de Mobilité de Charleroi du 15 décembre 2022.

2.2. Etapes suivantes

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 d'ici 2026 (échéance de mise en service de l'antenne M5).

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 est 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 éventuellement par phase, 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 quand les services réguliers ne sont pas présents.

Conformément à l'article 19 CSP, le redéploiement prévu par le présent Plan Régional de Transport public fera l'objet d'une évaluation. Cette phase d'évaluation est initiée par l'AOT, l'OTW et les parties prenantes sont de nouveau impliquées. Lorsque l'évaluation est réalisée, l'AOT édite un plan d'action content les ajustements et adaptations à mettre en œuvre en vue d'améliorer l'accessibilité et l'attractivité de l'offre redéployée. L'OTW et les parties prenantes s'assurent de la mise en œuvre des actions qui auront été identifiées. Le rapport de l'évaluation ainsi que le plan d'action seront présentés à l'OCBM et transmis au ministre de la Mobilité.

3.1. Demande de mobilité

Flux de déplacement domicile – travail et domicile école

Les flux de plus de 1.000 déplacements/jour depuis ou vers la zone sont :

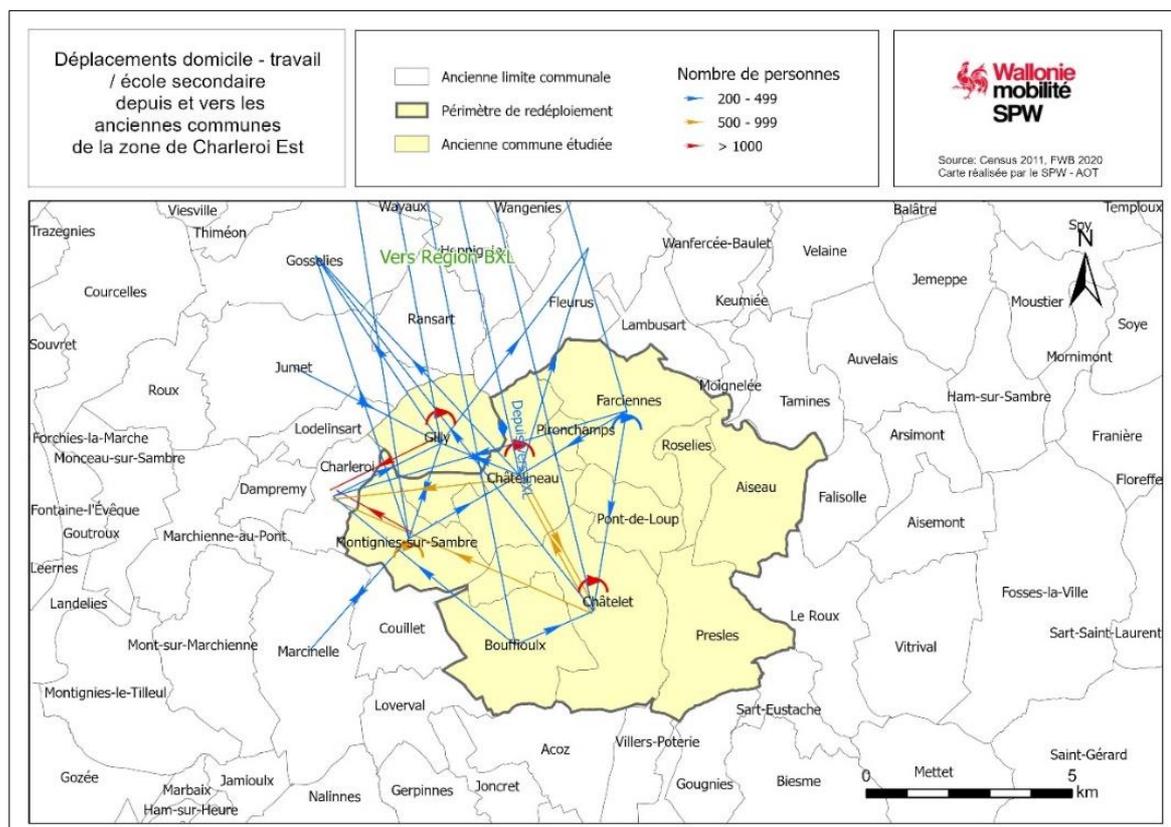
- Les flux de Montignies vers Charleroi
- Les flux de Gilly vers Charleroi
- Les flux internes à Gilly
- Les flux internes à Châtelineau
- Les flux internes à Châtelet

Les flux de plus de 500 déplacements/jour depuis ou vers la zone sont :

- Les flux entre Châtelet et Châtelineau
- Les flux de Châtelet vers Charleroi
- Les flux de Châtelineau vers Charleroi
- Les flux internes à Montignies-sur-Sambre

Les flux entre 200-500 déplacements/jour depuis ou vers la zone sont :

- Les flux de Montignies-sur-Sambre vers Gosselies, Gilly, Châtelineau, Marcinelle et Bruxelles
- Les flux de Marcinelle et Gilly vers Montignies-sur-Sambre
- Les flux de Bouffioux vers Châtelet, Charleroi et Bruxelles
- Les flux de Gilly vers Gosselies, Fleurus, Châtelineau et Bruxelles
- Les flux de Charleroi et Jumet vers Gilly
- Les flux de Châtelineau vers Gilly, Gosselies, Fleurus et Bruxelles
- Les flux de Farciennes vers Charleroi, Châtelineau, Châtelet et Bruxelles
- Les flux de Châtelet vers Gosselies et Bruxelles
- Les flux de Bruxelles vers Châtelineau
- Les flux internes à Farciennes



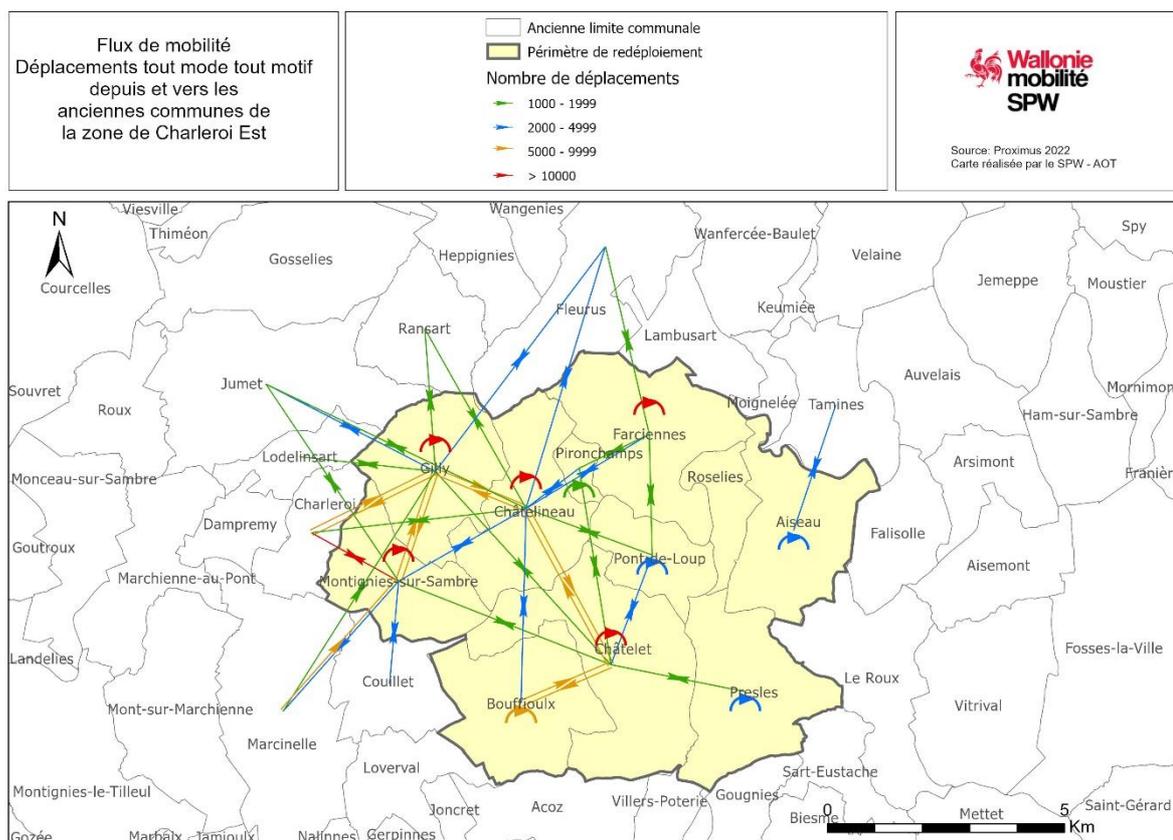
La carte ci-dessus représente l'ensemble des flux de déplacement domicile-travail et domicile école par anciennes communes.

Charleroi apparaît comme un pôle de destination important pour les centralités de la zone, mais attirant principalement les communes fortement peuplées de l'Ouest de la zone (Montignies-sur-Sambre, Châtelineau, Gilly, ou encore Châtelet).

Les autres pôles de destination, de moindre importance, sont les territoires plus densément peuplés de Châtelet, Châtelineau, et Gosselies et enfin la région de Bruxelles qui attire des flux importants (plus de 200 personnes) depuis 6 anciennes communes de la zone.

Flux de déplacement « tous modes tous motifs »

Depuis peu, la Région dispose d'une nouvelle source de données récente et plus exhaustive permettant d'évaluer l'importance des flux de déplacement avec d'avantage de précision. Il s'agit des « mobile floating data » issues des opérateurs de téléphonie. Ces données résultent de l'enregistrement des déplacements qui peut être fait au travers de l'usage des téléphones portables. Elles offrent dès lors un reflet de l'ensemble des déplacements, pour tous les modes et tous les motifs.



www.wallonie.be
N° vert : 1718 (informations générales)

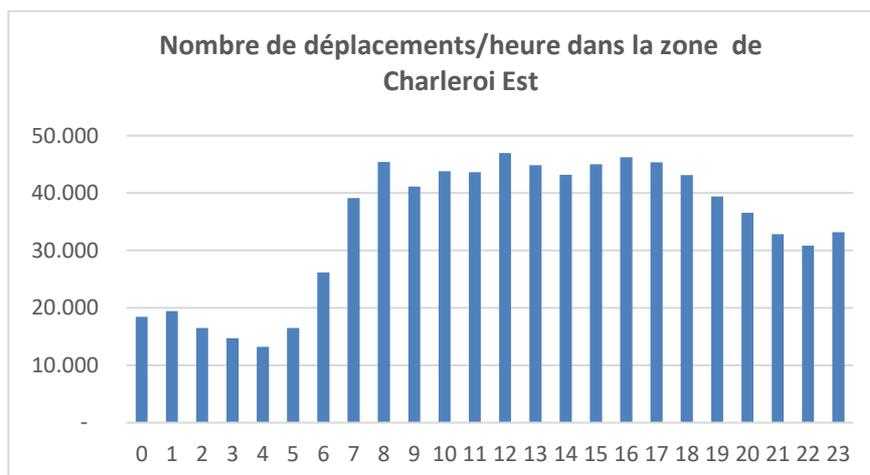
Cette carte met en évidence l'importance des déplacements intra-zone.

Outre ceux-ci, les principaux flux mis en évidence sont les flux entre Montignies-sur-Sambre et Charleroi, dans une moindre mesure, les flux entre Châtelet et Châtelineau, les flux entre Châtelineau et Gilly, les flux entre Gilly et Charleroi, les flux entre Montignies-sur-Sambre et Gilly et les flux entre Marcinelle et Montignies-sur-Sambre.

Ces éléments confirment les principaux flux observés dans l'analyse des flux domicile travail et domicile école et permettent de mettre en évidence l'importance des déplacements de proximité.

Le graphique ci-dessous représente l'ampleur des déplacements « tous modes tous motifs » par heure pour la zone étudiée.

On observe que les déplacements sont relativement constants durant l'ensemble de la journée. Un nombre moins important de déplacement est observé entre 0h et 5h du matin.

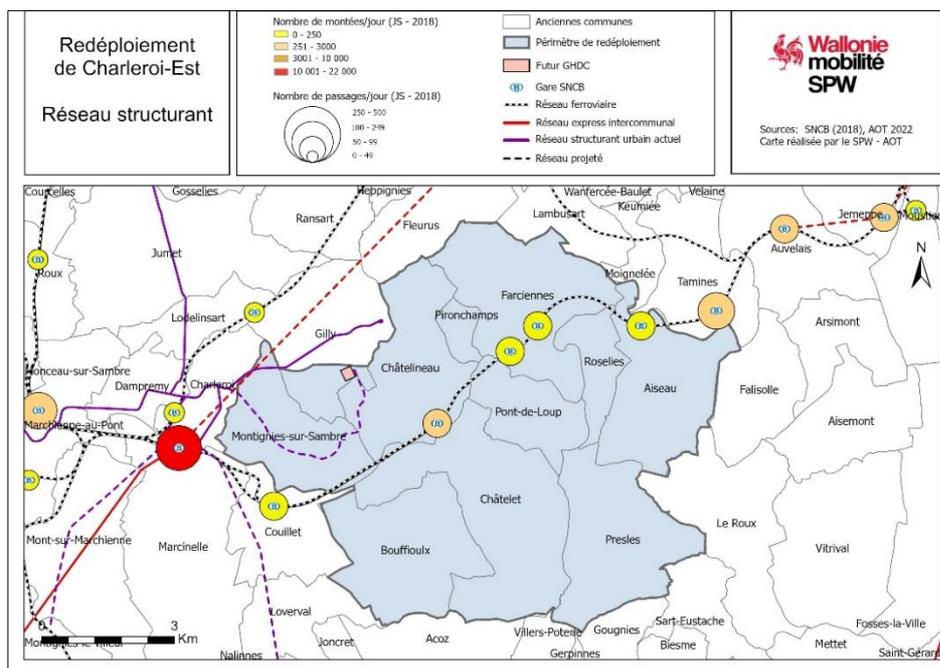


3.2. Offre structurante de mobilité existante

Au sein de la zone de redéploiement, le réseau structurant de transport en commun est actuellement composé du réseau ferroviaire, de la ligne Express Gembloux-Charleroi (mise en service en 2022) et de la ligne de métro M4 desservant le Nord-Ouest de la zone.

Plus précisément, l'offre ferroviaire est présente avec 4 arrêts dans la zone : Chatelet, Le Campinaire, Farciennes, et Aiseau avec une offre S sur la ligne entre Charleroi Sud et Namur. Ces arrêts comptabilisent entre 50 et 99 passages par jour (soit 2 trains/heure/sens dans les 4 gares).

L'offre structurante urbaine de Charleroi au sein de la zone d'étude correspond quant à elle à la ligne M4 « Gilly – Charleroi-Centre » du métro léger de Charleroi desservant Gilly. D'ici 2026, une seconde ligne d'offre structurante urbaine sera ajoutée avec la ligne M5 « Waterloo – GHDC » jusqu'au grand hôpital de Charleroi.



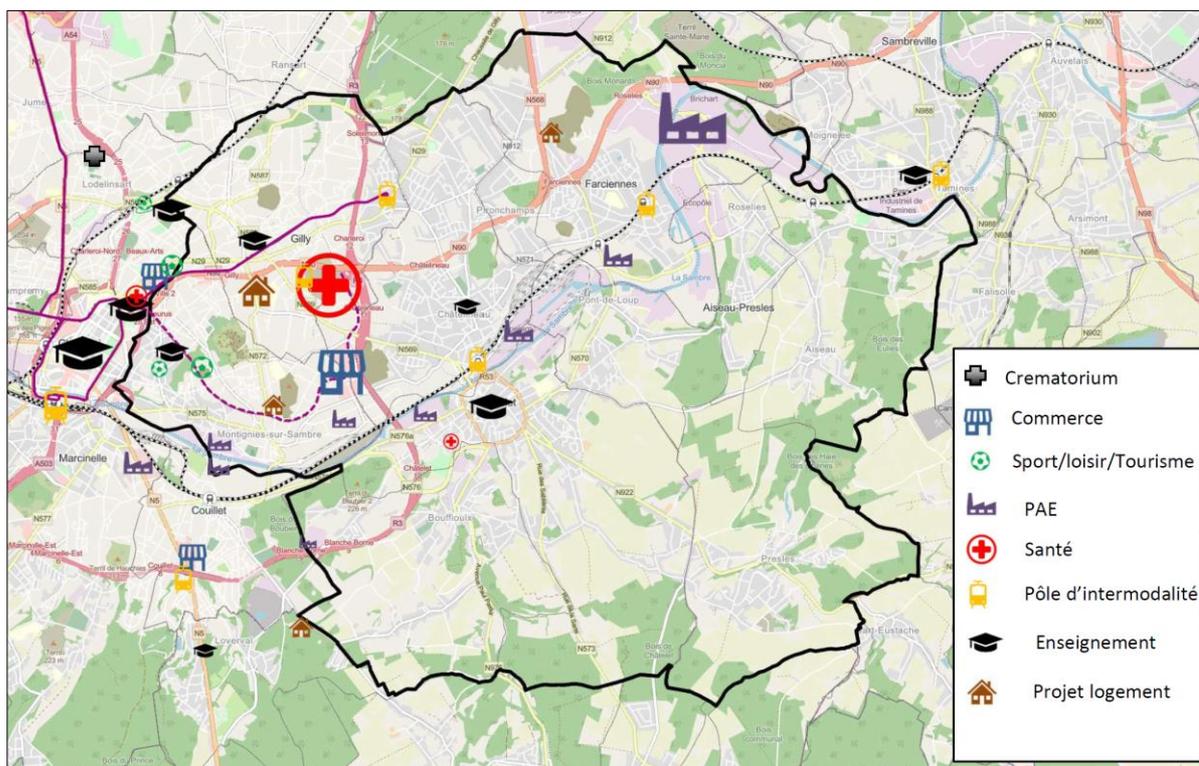
3.3. Points d'intérêts

Afin de compléter ce diagnostic, un brainstorming a été réalisé en atelier afin d'identifier tous les points d'intérêts sur la zone pouvant justifier d'une desserte de transport en commun.

Outre une forte densité d'habitat, la zone comprend quelques pôles générateurs de déplacement important existants ou en développement dont les principaux sont :

- Le centre commercial de Châtelineau : +/- 80 magasins et 5 millions de visiteurs par an.
- Le projet de Grand Hôpital de Charleroi : 5.000 emplois et 2 millions de patients/an
- L'écopôle, en développement : 2.500 emplois projetés.

Aucun site touristique dont la fréquentation annuelle est supérieure à 20.000 visiteurs n'est identifié sur la zone.



3.4. Développement à prendre en compte

La zone Est de Charleroi est une zone à multiples enjeux. En effet, le contexte de future construction du nouveau Grand Hôpital de Charleroi a remis en avant le projet de ligne M5, ligne avec son projet de construction démarré en 1978 et suspendu en 1986 par manque de moyens.

Aujourd'hui, dans le cadre du plan de relance de la Wallonie, soutenu par l'Union européenne, près de 100 millions d'euros vont être investis et vont permettre à l'OTW de relancer le projet en mettant en service la ligne M5. L'ancien tronçon inexploité sera prolongé vers le nouvel hôpital avec la création de 2 nouvelles stations. Cette ligne comportera 8 stations et desservira Montignies-sur-Sambre et Chatelineau.

Les prévisions de croissance de population d'ici 2035 (IWEPS) sont à la baisse pour les communes de Châtelet, Farciennes et Aiseau-Présles. La commune de Charleroi reste stable.

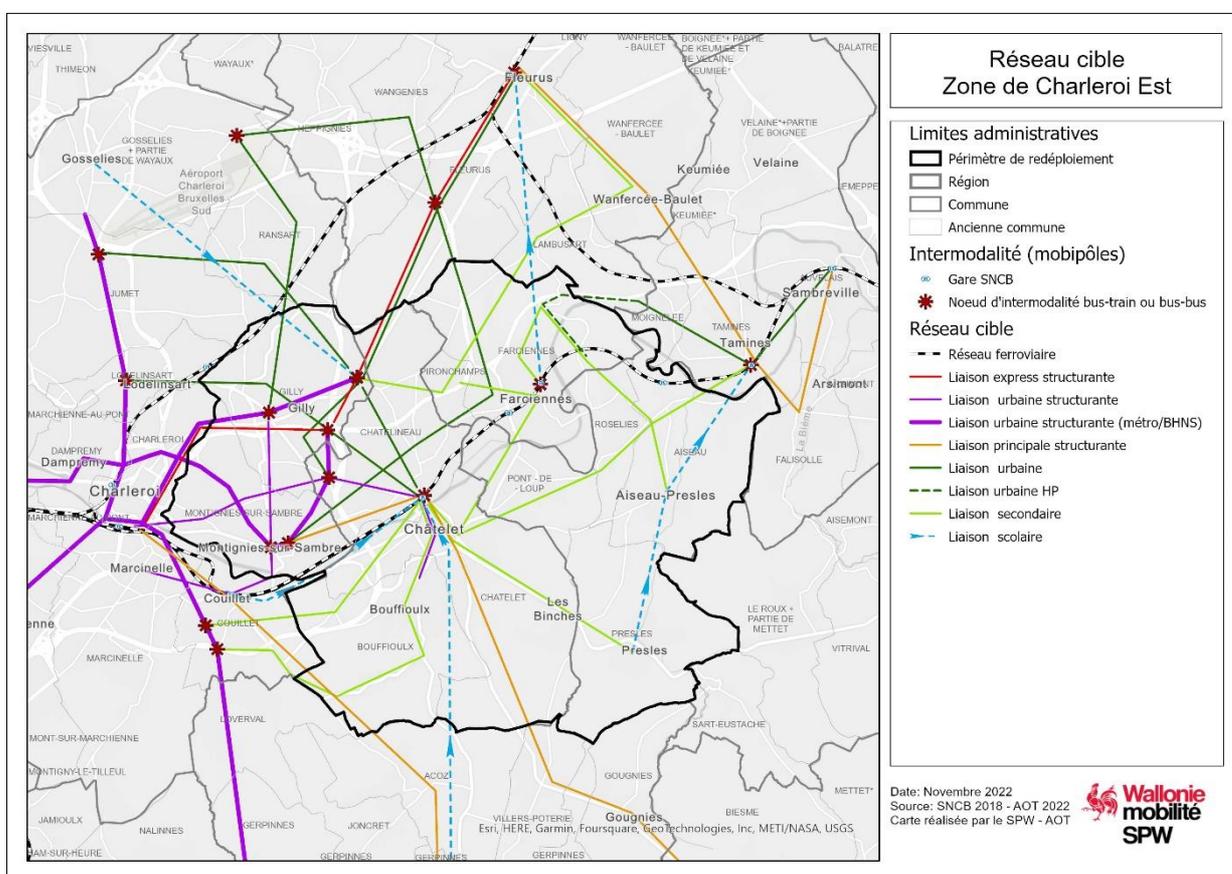
Néanmoins, outre le développement d'importants pôles d'emploi sur la zone (cf point précédent), des projets de construction de logement sont prévus sur la zone à Gilly, Montignies-sur-Sambre et Pironchamps.

4. PROJET DE PLAN RÉGIONAL DE TRANSPORT PUBLIC 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, 4 liaisons urbaines structurantes, 7 liaisons urbaines, 7 liaisons secondaires et 5 liaisons scolaires desserviront le territoire.

Chaque liaison fait l'objet d'une fiche détaillant les points d'intérêts desservis, les correspondances ciblées, les niveaux de service attendus, etc. (cfr annexes).



www.wallonie.be
 N° vert : 1718 (informations générales)

En termes d'ampleur d'offre kilométrique le total des liaisons de transport public desservant la zone représente 5.600.000 km dont :

- +/- 2.750.000 km/an ont été définis dans le cadre de P RTP adjacents (Plateau Nord, Gembloux et Philippeville-Couvin)
- +/- 450.000 km/an correspondent à l'offre M4 existante
- +/- 2.400.000 km/an sont définis dans le cadre de ce P RTP

Le développement d'un réseau ferré, plus capacitaire, permet d'augmenter la capacité globale de l'offre sur la zone (métro + bus) (+ 4%), tout en réduisant les kilomètres bus.

4.1. Caractéristiques du réseau cible 2026

- Adéquation de l'offre par rapport à la demande : Le réseau cible étant basé sur la **demande réelle de mobilité** (flux domicile-travail et scolaires, FMD², prise en compte d'autres points d'intérêts liés aux loisirs, etc.), il répondra d'autant mieux aux besoins de la population au regard des ambitions de niveaux de service de la Stratégie Régionale de Mobilité.
- Meilleure **lisibilité** : 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.
- Développement d'offre structurante : Une nouvelle **liaison urbaine ferrée métro** au cœur de Charleroi permet d'offrir une liaison rapide, fiable, fréquente et capacitaire entre Charleroi, Montignies-sur-Sambre et deux pôles générateurs de déplacement important que sont le GHDC et le shopping de Châtelineau.
- **Capacité** de l'offre : Globalement sur la zone, l'offre régionale de transport public proposée dans ce réseau cible augmentera de + 4 % les places*kilomètres sur la zone.
- **Large amplitude horaire** : Des heures de service adaptées aux potentiels de déplacement :
 - 5h - 23h pour le réseau urbain (métro et bus urbain)
 - 6h - 20 h pour le réseau intercommunal
- Intermodalité : Des **correspondances explicites** sont ciblées entre bus et train, et un rabattement sur le **réseau structurant urbain** (Metro M4, M5) et **ferroviaire** (gares SNCB de Châtelet, Tamines et Farciennes offrant minimum 2 trains/heure) est organisé afin de favoriser l'intermodalité et offrir aux usagers des **temps de parcours plus rapides et fiables** pour rallier Charleroi, renforçant l'attractivité du produit tarifaire City Pass existant.

² Floating Mobile Data

4.2. Liaisons urbaines structurantes

Les liaisons urbaines structurantes capacitaires sont les ossatures du réseau urbain, elles sont rapides (min. 20km/h) et fiables. Elles offrent une fréquence élevée, circulent à toutes périodes de l'année avec une large amplitude horaire (5h – 23h en semaine). Elles bénéficient d'aménagement en vue de garantir leur fiabilité.

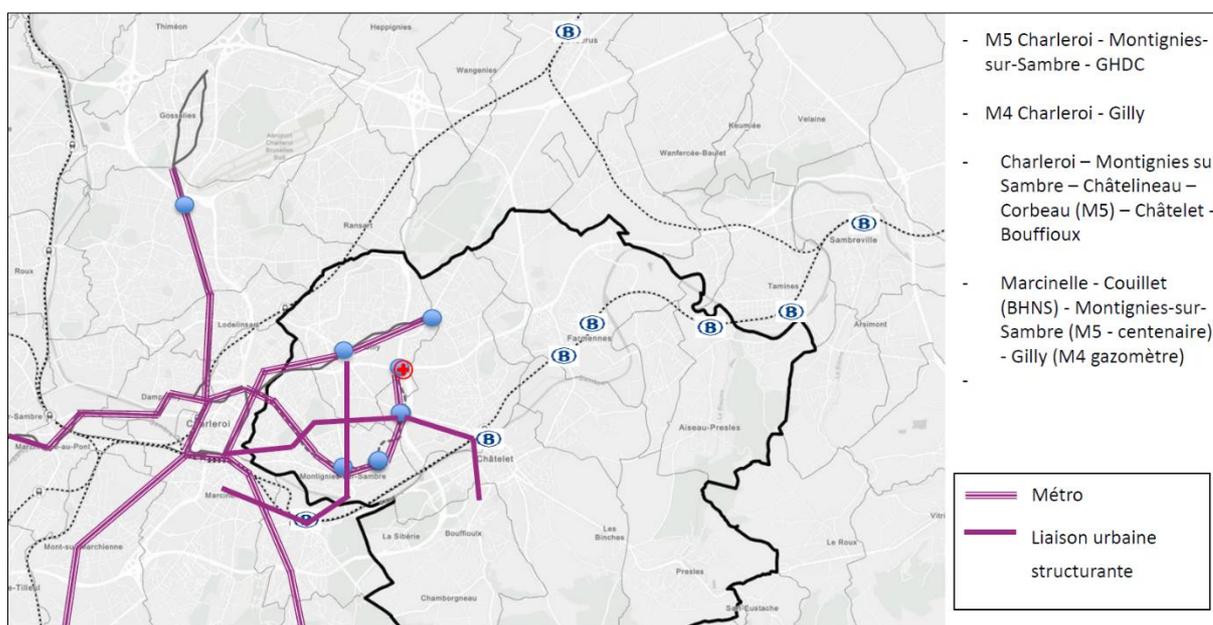
Deux liaisons urbaines structurantes ferrées capacitaires (Charleroi – Gilly (M4) et Charleroi – Montignies – sur – Sambre (M5)) desservent la zone.

Deux autres liaisons structurantes bus sont définies, il s'agit des liaisons Charleroi – Montignies – sur – Sambre – Châtelaineau – Châtelet – Bouffioux et Marcinelle – Couillet – Montignies-sur-Sambre – Gilly.

Ces 4 liaisons représentent 30 % de l'offre desservant la zone.

Les niveaux de service cible détaillés de cette liaison et les objectifs d'intermodalité sont présentés en annexe.

www.wallonie.be
N° vert : 1718 (informations générales)

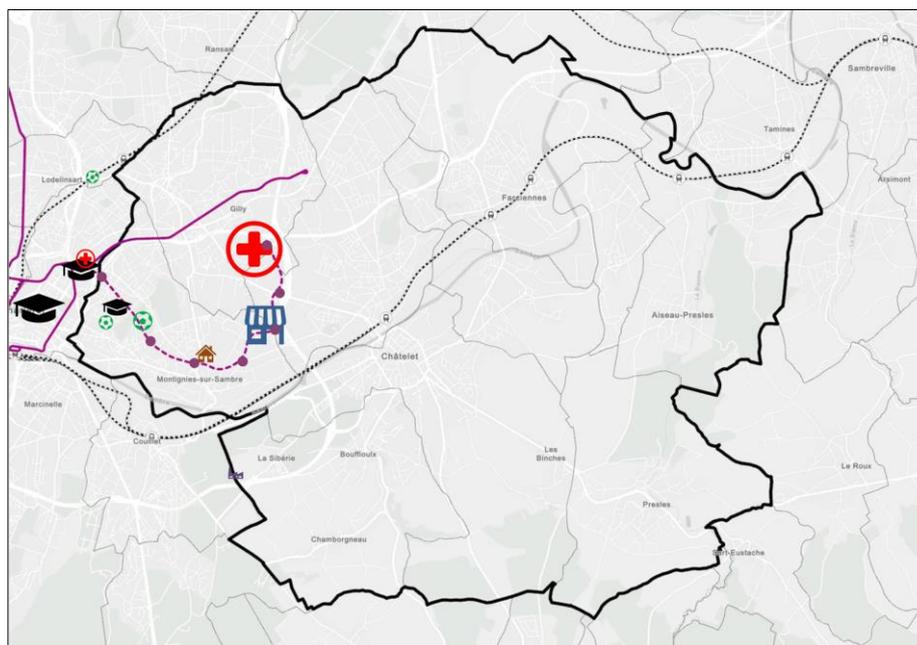


Liaison métro : Charleroi – Gilly (M4)

Cette liaison, existante, circule actuellement avec les niveaux de service suivants :

- En semaine (sco) : 6 passages/h/sens en HC, un passage toutes les 5 minutes en HP
- En semaine (vac) : 6 passages/h/sens toute la journée
- Samedi : 6 passages/h/sens
- Dimanche : 4 passages/h/sens

D'éventuels ajustements des niveaux de service du M4 seront à définir dans le cadre du Plan de Mobilité de Charleroi Métropole, en cours de réalisation.



Liaison métro : Charleroi – Montignies-sur-Sambre- Gilly (M5)

La liaison Charleroi – Montignies-sur-Sambre- Gilly dessert la zone dense de Montignies sur Sambre et la connecte au pôle multifonctionnel de Charleroi (emploi, commerce, hôpitaux). Elle permet également de connecter Charleroi et Montignies sur Sambre au centre commercial de Châtelineau et au futur GHDC.

La liaison est ici limitée à l'antenne du M5 entre la station « Les viviers » et la station « Waterloo ». Les besoins de connexion des différentes antennes du métro de Charleroi entre elles et avec les POI du centre-ville seront étudiées dans le cadre du PMCM.

Les liaisons urbaines « Montignies-sur-Sambre – Châtelineau – Farciennes – Wangenies – Aéroport » et « Fleurus – Gilly – Châtelineau » et la liaison intercommunale principale « Mettet – Biesme – Gougnies – Villers-Poterie – Châtelet – Charleroi (M5) » sont rabattues sur la ligne M5, notamment au pôle d'échange « Champeau ». Les liaisons « Charleroi – Montignies sur Sambre – Corbeau (M5) – Châtelet – Bouffioulx » et Marcinelle – Couillet – Montignies-sur-Sambre (M5) – Gilly (M4) permettent une correspondance avec le M5.

Elle circule avec les niveaux de services suivants :

- En semaine (sco) : min 6 passages/h/sens, 4 passages/h/sens tôt le matin et en soirée
- En semaine (vac) : 6 passages/h/sens, 4 passages/h/sens tôt le matin et en soirée.
- Le samedi : 6 passages/h/sens, 4 passages/h/sens tôt le matin et en soirée.
- Le dimanche : 4 passages/h/sens.

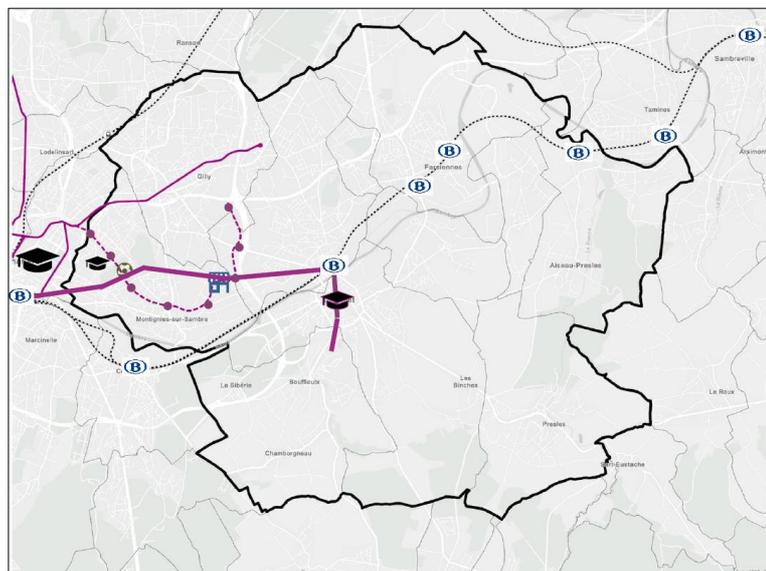
Les niveaux de services définis sont les niveaux de services minimum nécessaire pour cette offre structurante afin, notamment, de ne pas pénaliser les clients en correspondance suite au rabattement. Le PMCM définira, pour l'ensemble du réseau structurant, les besoins en capacité aux HP. Ces éléments pourraient induire une adaptation des niveaux de service en HP.

Liaison Charleroi – Montignies-Sur-Sambre- Châtelineau – Corbeau (M5) – Châtelet – Bouffioulx

Cette liaison permet de connecter directement et avec une fréquence attractive les zones denses de Bouffioulx, Chatelet et Châtelineau au pôle de Charleroi.

Elle dessert le centre commercial et Châtelineau et permet la correspondance avec le M5 pour notamment Charleroi et le GHDC.

Au niveau de Montignies-sur-Sambre, elle est complémentaire à la liaison métro M5 et vise à offrir une couverture complète de la zone dense de Montignies-sur-Sambre.



Les niveaux de services sont les suivants :

- En semaine : 4 passages/h/sens en HC, 6 passages/h/sens en HP ; 2 passages/h/sens tôt le matin et tard le soir
- Le samedi : 3 passages/h/sens ; 2 passages/h/sens tôt le matin et tard le soir
- Le dimanche : 2 passages/h/sens ; 1 passage/h/sens tôt le matin et tard le soir

Elle connecte la gare de Charleroi-Sud afin de permettre des correspondances vers l'ensemble des destinations ferroviaires accessibles.

Liaison Marcinelle – Couillet – Montignies-sur-Sambre (M5) – Gilly (M4)

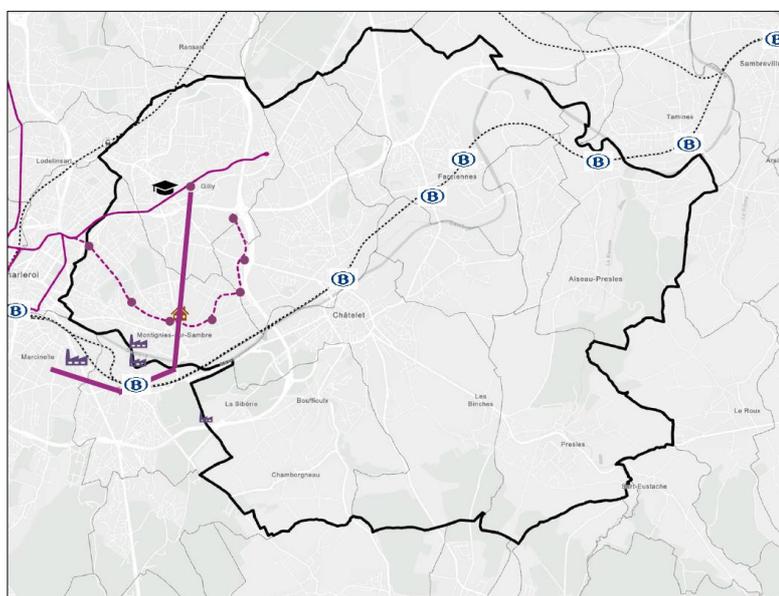
Cette liaison permet de connecter Marcinelle à Montignies sur Sambre.

Elle permet la correspondance avec le M4 et le M5 pour notamment rejoindre Charleroi et le GHDC

Elle permet également de rejoindre la gare de Couillet (offre S) et le BHNS.

Les niveaux de services sont les suivants :

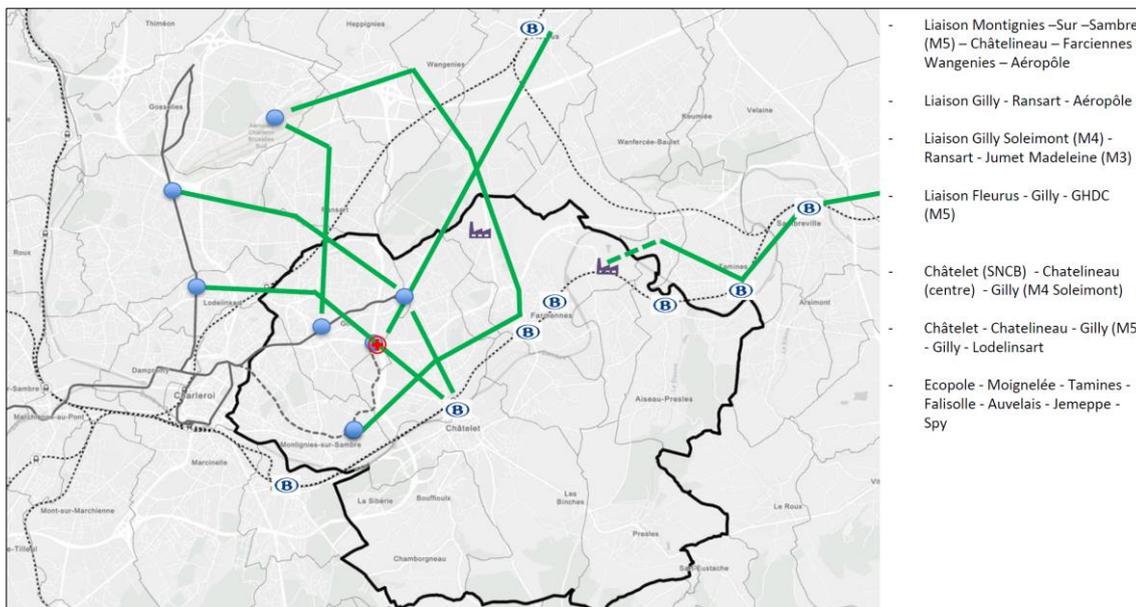
- En semaine : 4 passages/h/sens en HC, 6 passages/h/sens en HP ; 2 passages/h/sens tôt le matin et tard le soir
- Le samedi : 3 passages/h/sens ; 2 passages/h/sens tôt le matin et tard le soir
- Le dimanche : 2 passages/h/sens ; 1 passage/h/sens tôt le matin et tard le soir



Une correspondance est organisée en gare de Couillet vers Namur (depuis Gilly), particulièrement lorsque les fréquences sont faibles (tôt, tard et le WE).

4.3. 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 aussi élevée que le métro (5h – 23h en semaine).



La zone étudiée comprend 7 liaisons urbaines qui représente 43 % de l'offre desservant la zone.

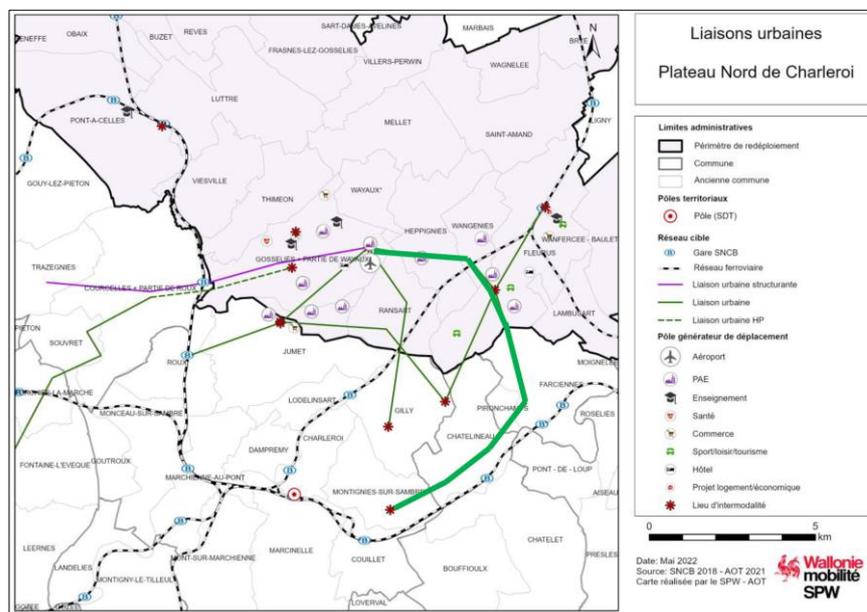
- 4 liaisons ont été définies dans le cadre du **PRTP « Plateau Nord »**. Il s'agit des liaisons
 - Montignies-sur-Sambre (M5) – Châtelineau – Farciennes – Wangenies – Aéroport,
 - Gilly – Ransart – aéroport,
 - Gilly Soleimont (M4) – Ransart – Jumet Madeleine (M3) et
 - Fleurus – Gilly.

Parmi celles-ci, 2 liaisons ont fait l'objet d'une adaptation dans le cadre du présent PRTP :

- Montignies-sur-Sambre (M5) – Châtelineau – Farciennes – Wangenies – Aéroport : renfort de fréquence entre Farciennes et Charleroi
- Fleurus – Gilly (M4) – Châtelineau (M5) : extension jusqu'au M5
- 1 liaison a été définie dans le cadre du **PRTP de la zone de Gembloux** : Il s'agit de la liaisons « Moignelée, Tamines, Falisolle, Auvélais – Jemeppe » qui a également fait l'objet d'une adaptation dans le cadre du présent PRTP : extension jusqu'à l'écopôle en HP.
- 2 liaisons définie dans le cadre de ce PRTP, il s'agit des liaisons :
 - Châtelet – Châtelineau (M4)
 - Châtelet – Châtelineau – Gilly – Lodelinsart – Jumet (M3).

Les niveaux de service cible de ces liaisons et leurs objectifs d'intermodalité sont présentés en annexe.

Liaison urbaine Montignies-sur-Sambre (M5) – Châtelaineau – Farciennes – Wangnies – Aéroport



Cette liaison permet de connecter l'aéroport depuis le sud – est. Elle permet également de connecter les PAE de Fleurus-Heppignies, Fleurus- Martinrou, Fleurus- Farciennes à l'aéropôle et au M5 à Montignies-sur-Sambre, ce qui permet, via une correspondance une connexion vers Charleroi.

Dans le cadre de ce PRTP, un besoin accru de connection entre Farciennes, Châtelaineau et le pôle commercial, d'emploi et culturel qu'est Charleroi a également été identifié. Au regard de ce besoin complémentaire, les niveaux de service proposés sont renforcés entre Farciennes et le terminus de la liaison au contact du M5 :

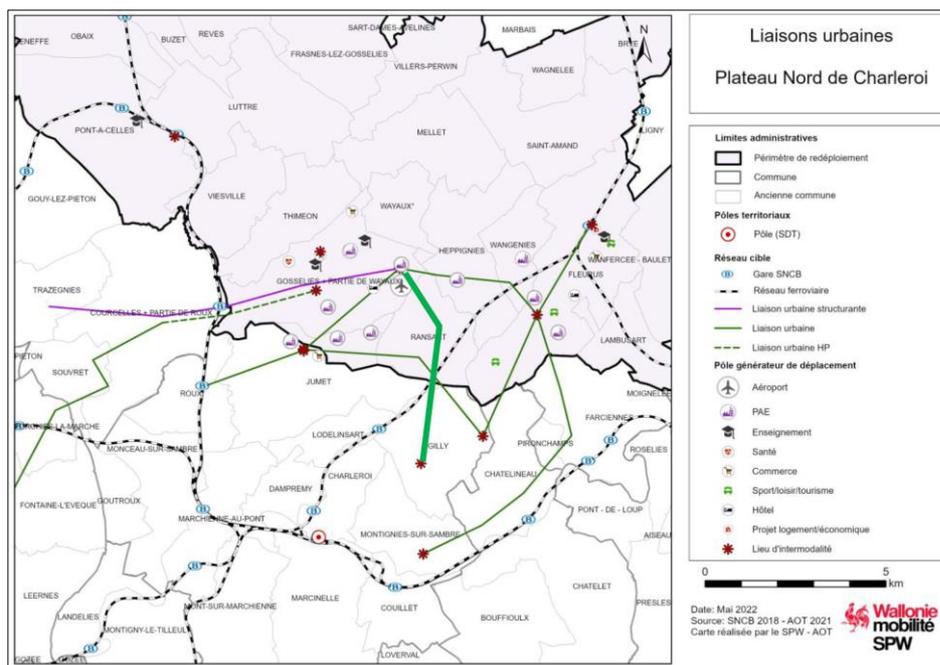
Entre l'aéropole et Farciennes (maintien du niveau d'offre du PRTP Plateau Nord):

- En semaine : 3 bus/h/sens en HP , 2 bus/h/sens en HC (5 h – 23h)
- Le samedi : 1 bus/h/sens (7h – 23h)
- Le dimanche : 1 bus/h/sens (7h – 21h)

Entre Farciennes et Montignies-sur-Sambre (niveau d'offre renforcé) :

- En semaine : 4 bus/h/sens , 2 bus/h/sens tôt le matin et tard le soir (5h – 23h)
- Le samedi : 2 bus/h/sens (7h – 23h)
- Le dimanche: 1 bus/h/sens (7h -21h)

Liaison urbaine Gilly – Ransart – Aéroport



Cette liaison a été définie dans le cadre du P RTP « Plateau Nord » et permet de connecter Ransart à l'aéropole et d'offrir la liaison avec le M4 à Gilly.

Les niveaux de services proposés sont les suivants :

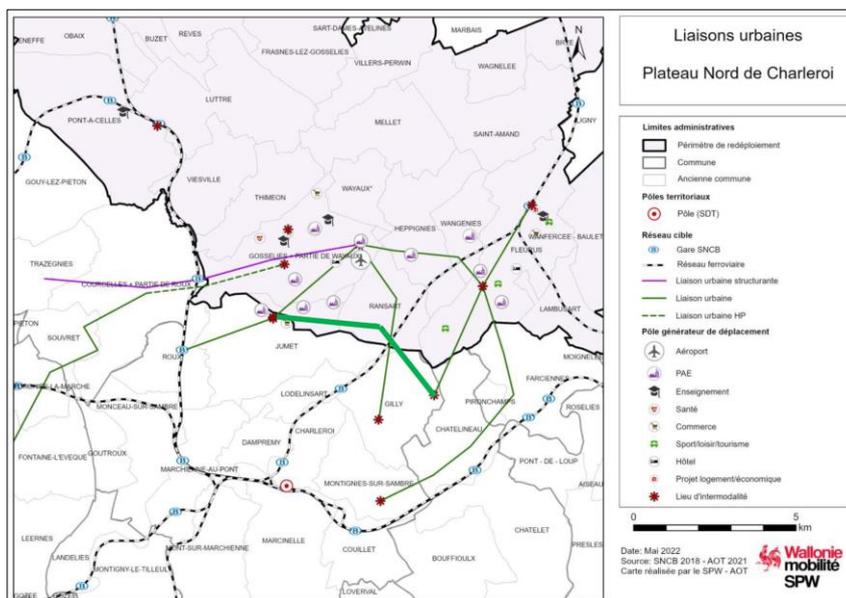
- En semaine : 2 bus/h/sens en journée
1 bus/h/sens tôt le matin (5h-6h) et en soirée (21h-23h)
- Le samedi : 1 bus/h/sens (7h – 23h)
- Le dimanche : 1 bus/h/sens (7h – 21h)

Liaison urbaine Gilly Soleilmont (M4) – Ransart – Jumet Madeleine (M3)

Cette liaison a été étudiée dans le cadre du PRTP « Plateau Nord ».

Ces 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.



Les niveaux de service visés inchangés sont les suivants :

- 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.

Liaison urbaine Fleurus – Gilly (M4) – Châtelineau (M5)

Cette liaison a été définie dans le cadre du PRTP « Plateau Nord » dont les enjeux sont les suivants :

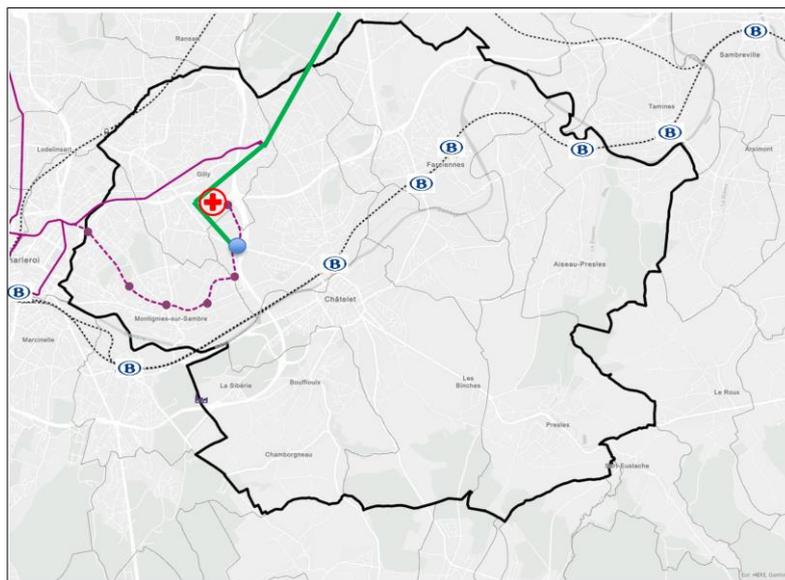
- La desserte directe et fine entre Fleurus et Gilly (connexion au réseau urbain structurant métro à Soleilmont) sur l'axe de la N29 ciblé comme axe d'intérêt ;
- La connexion à la gare de Fleurus, desservie par une offre ferroviaire accrue et la liaison express la connectant à l'aéroport.

Dans le cadre du présent PRTP, il est proposé d'étendre cette liaison jusqu'au M5.

Les niveaux de service visés inchangés sont 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).

Elle permet une correspondance en gare de Fleurus depuis/vers Ottignies et Leuven et une connexion au métro M4 et M5 vers/depuis Charleroi

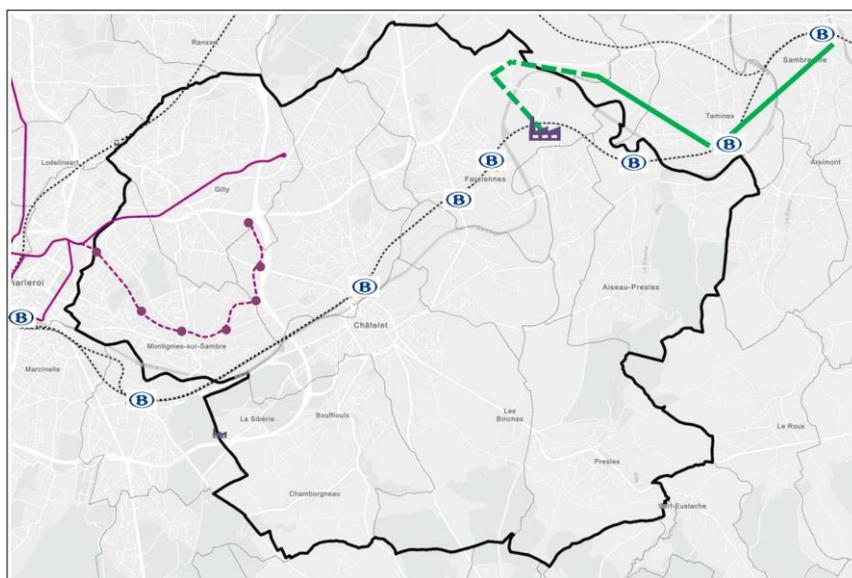


Spy – Jemeppe – Auvelais – Falisolle – Tamines – Moignelée (- Ecopôle)

Cette liaison a été définie dans le cadre du PRTP de la zone de Gembloux. Elle permet une desserte fine des localités.

Dans le cadre de ce PRTP, une extension est proposée afin de permettre une connexion entre la gare de Tamines et l'écopôle en semaine, en heure de pointe.

Une correspondance bus-bus est organisée avec la liaisons principale « Fleurus – Wanforcée-Baulet – Tamines – Falisolle – Auvelais » afin de permettre la connexion de Fleurus avec l'écopôle.



Elle circule avec les niveaux de services suivants :

Liaison Spy – Jemeppe – Auvelais – Falisolle – Tamines – Moignelée

- En semaine : 2 passages/h/sens de 6h à 20h
- Le samedi : 1 passage/h/sens de 9h à 19h
- Le dimanche : 1 passage/2h/sens de 9h à 19h.

Extension jusqu'à l'écopôle

- En semaine : 2 passages/h/sens en HP et un A/R le midi

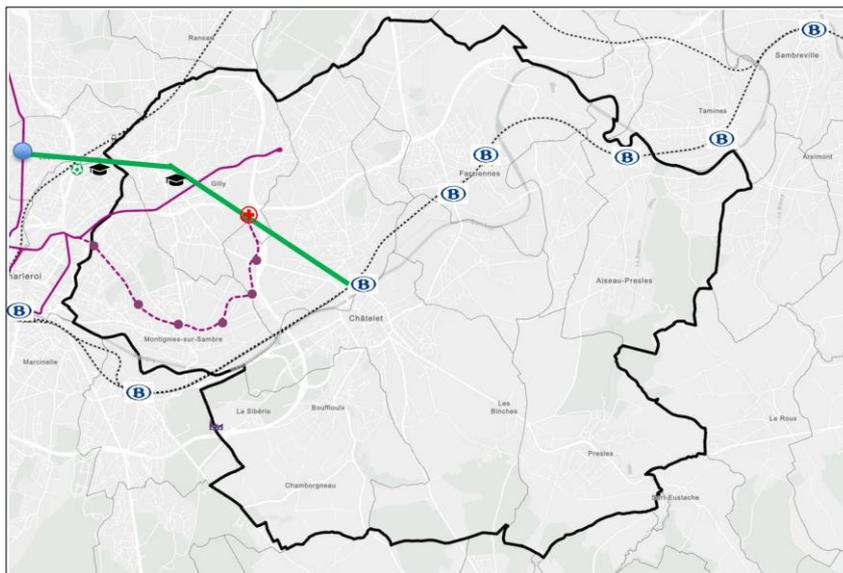
Liaison urbaine Châtelet – Châtelineau – Gilly (M5) – Gilly (M4) - Gilly (centre) – Lodelinsart Jumet (M3)

Cette liaison permet de connecter directement Châtelet et Châtelineau à Gilly et Lodelinsart. Elle dessert les zones denses de Gilly et connecte au Nord de l'agglomération via le M3. Elle permet également de connecter ces localités au M4 et au M5 (GHDC).

Les niveaux de services sont les suivants :

- En semaine : 4 passages/h/sens en HC, 6 passages/h/sens en HP ; 2 passages/h/sens tôt le matin et tard le soir
- Le samedi : 3 passages/h/sens ; 2 passages/h/sens tôt le matin et tard le soir
- Le dimanche : 2 passages/h/sens ; 1 passage/h/sens tôt le matin et tard le soir

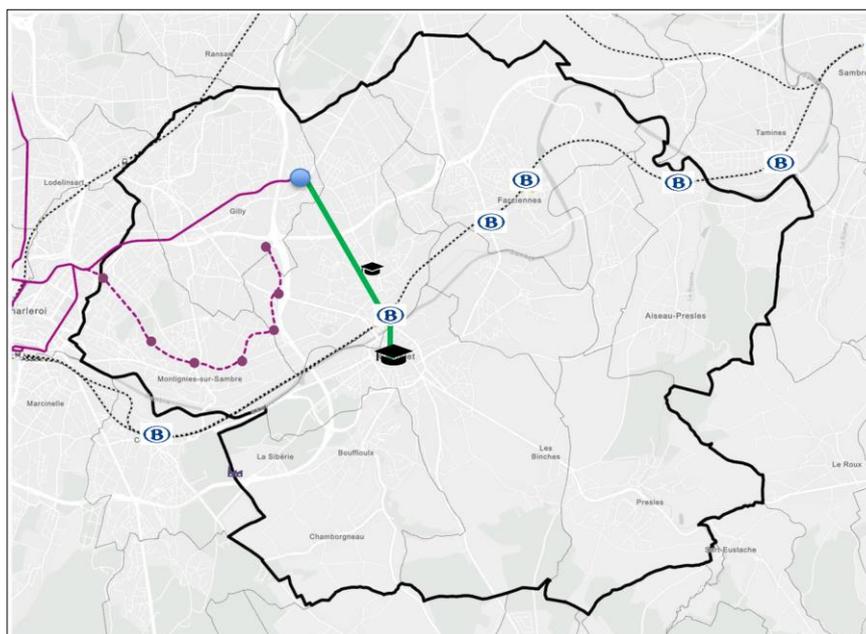
Elle permet une correspondance en gare de Châtelet depuis/vers Namur), à organiser au niveau horaire particulièrement lorsque les fréquences sont faibles (tôt, tard et le WE).



Liaison urbaine Châtelet – Châtelineau (centre) – Gilly Soleilmont (M4)

En complément de la liaison « Châtelet – Châtelineau – Gilly (M5) – Gilly (M4) - Gilly (centre) – Lodelinsart – Jumet (M3) », la liaison « Châtelet – Châtelineau – Gilly Soleilmont » complète la desserte de la zone dense de Châtelineau afin d'offrir une couverture complète.

Elle permet la connexion entre le pôle de Châtelet et Châtelineau et la correspondance avec le M4 à Soleilmont.



Les niveaux de service sont les suivants :

En semaine : 3 passages/h/sens en HP, 2 passages/h/sens en HC

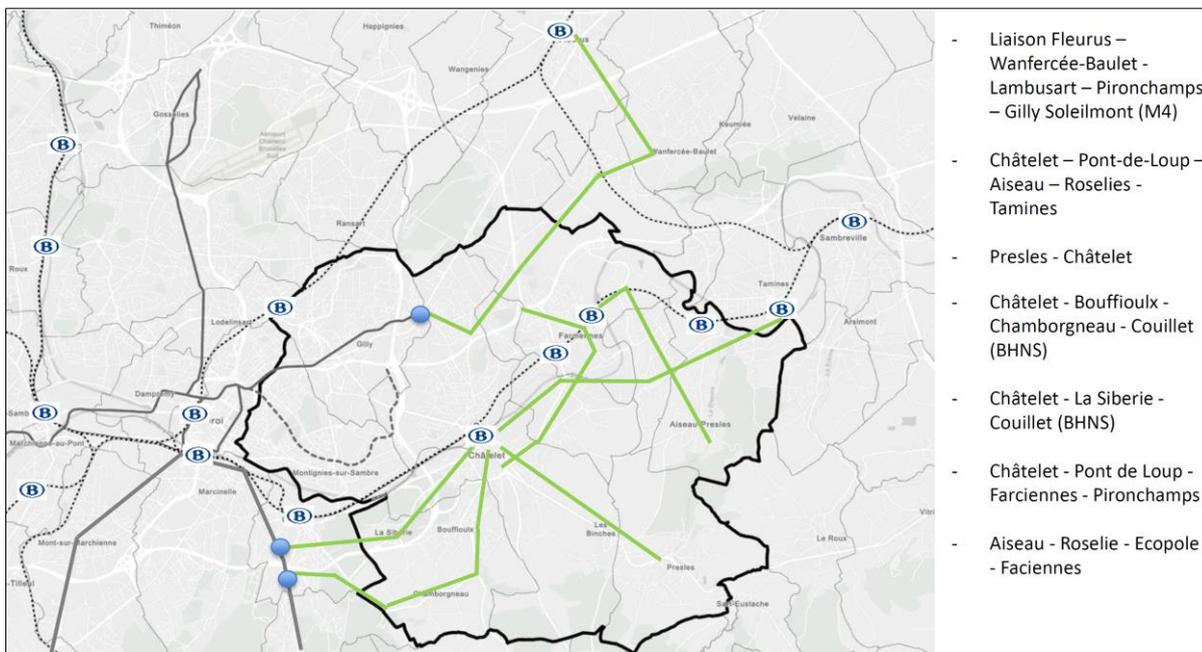
Le samedi : 1 passage/h/sens

Le dimanche : 1 passage/h/sens

Elle permet une correspondance en gare de Châtelet depuis/vers Namur, à organiser au niveau horaire particulièrement lorsque les fréquences sont faibles (tôt, tard et le WE).

4.4. Liaisons secondaires

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. Elles circulent entre 6h et 20h.



La zone étudiée comprend 7 liaisons secondaires qui représente 11 % de l'offre desservant la zone.

- 1 liaison a été définie dans le cadre du **P RTP « Plateau Nord »**. Il s'agit de la liaison « Fleurus – Wanfercée-Baulet – Lambusart – Pironchamps – Gilly Soleilmont (M4)
- Les 6 autres liaisons ont été définie dans le cadre de ce P RTP.

Les niveaux de service cible de ces liaisons et leurs objectifs d'intermodalité sont présentés en annexe.

Liaison secondaire Fleurus – Wanfercée – Baulet – Lambusart – Pironchamps – Gilly Soleilmont (M4)

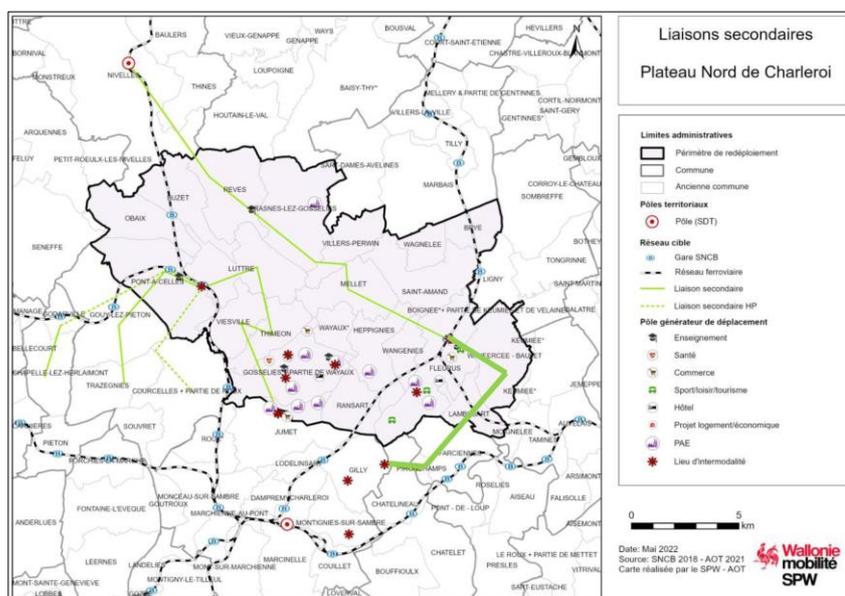
Cette liaison est définie dans le cadre du PRTP « Plateau Nord ». Elle permet :

- La connexion des villages de l'entité de Fleurus à leur pôle administratif, à leurs pôles scolaires et d'emplois (Fleurus et Charleroi)
- La connexion au réseau ferroviaire à Fleurus et au réseau urbain structurant à Gilly Soleilmont.

Les niveaux de services inchangés sont les suivants :

- En semaine : 1 bus/h/sens entre 6h et 20h
- En semaine scolaire : 2 bus/h/sens en HP, un bus/h/sens en HC, entre 6h et 20h
- Le samedi : 1 bus/h/sens entre 7h et 19h
- Le dimanche : 1 bus toutes les 2h entre 9h et 19h

Elle offre une correspondance en gare de Fleurus avec le train depuis/vers Ottignies.



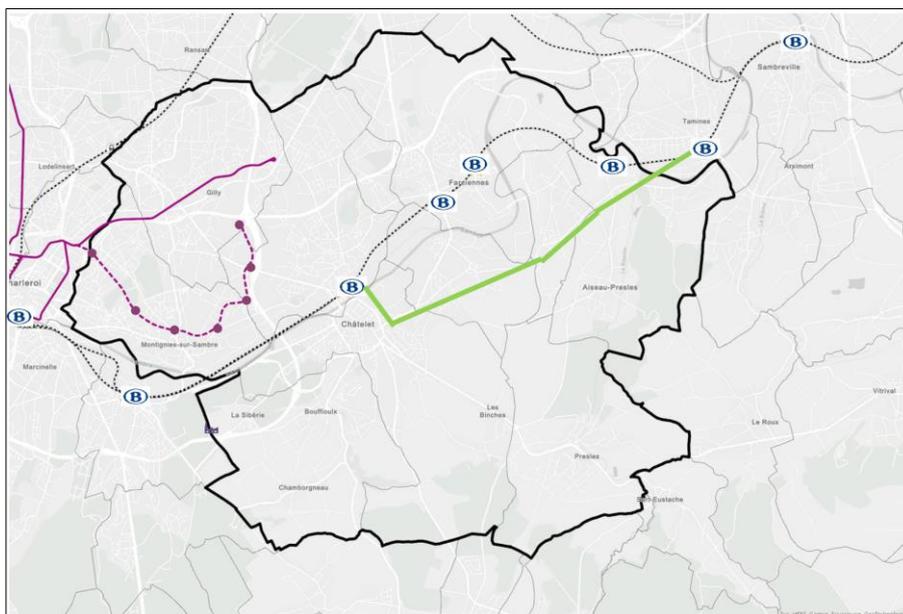
Liaison secondaire Châtelet – Pont-de-Loup – Aiseau – Roselies – Tamines

La liaisons « Châtelet – Pont de Loup – Aiseau – Tamines » permet de connecter les localités d'Aiseau et de Pont de Loup à leur principal pôle de destination, Châtelet et à la gare IC de Tamines.

Elle offre une correspondance en gare de Tamines avec le train depuis/vers Namur.

Les niveaux de services sont les suivants :

- En semaine et samedi : 1 bus/h/sens
- Dimanche : 1 bus/2h/sens



Liaison secondaire Châtelet – Bouffioulx – Chamborgneau – Couillet (BHNS)

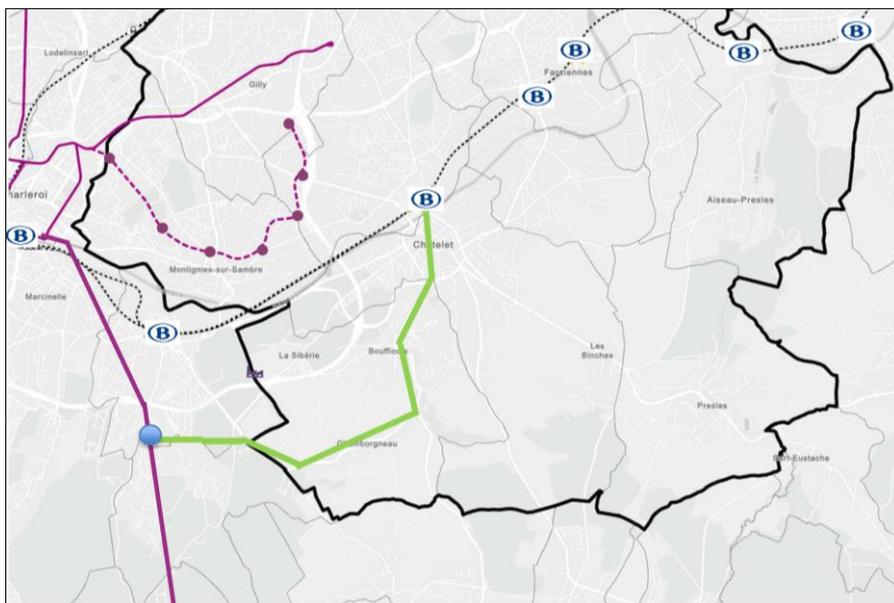
Elle permet de connecter Chamborgneau au pôle de Châtelet.

Elle permet également de relier le BHNS à Couillet.

Elle offre une correspondance en gare de Châtelet avec le train depuis/vers Namur.

Les niveaux de service sont les suivants :

- En semaine et samedi : 1 bus/h/sens
- Dimanche : 1 bus/2h/sens

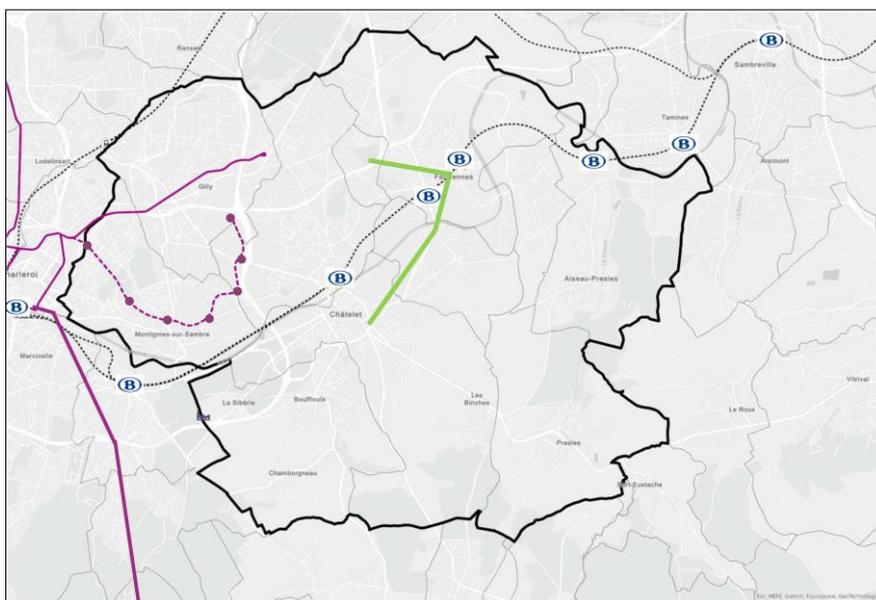


Liaison secondaire Châtelet – Pont de Loup – Farcienne – Pironchamps

Elle permet de connecter Pont de Loup à Farcienne et Châtelet à Pironchamps. Elle dessert la gare de Farcienne où une correspondance est organisée avec le train depuis/vers Namur.

Les niveaux de services sont les suivants :

- En semaine et samedi : 1 bus/h/sens
- Dimanche : 1 bus/2h/sens

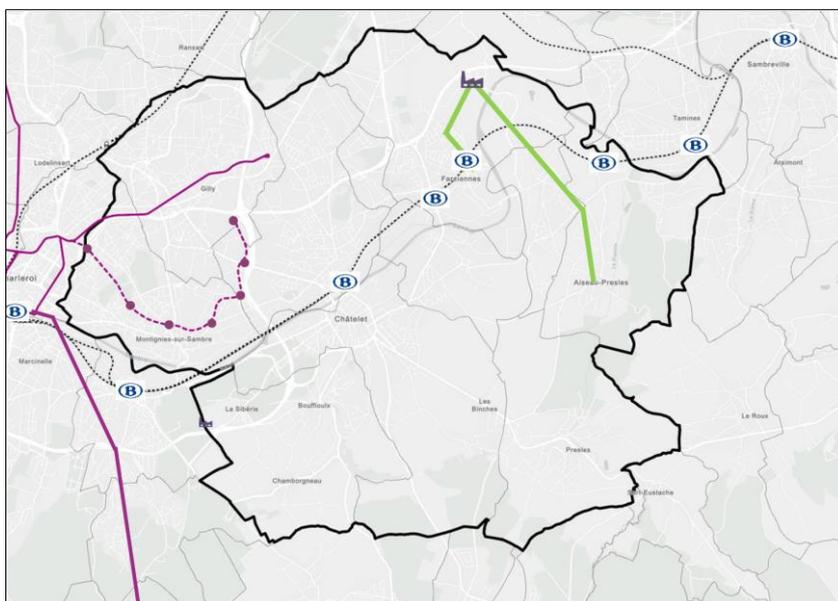


Liaison secondaire Aiseau – Roselie – Ecopôle – Farciennes

Elle permet de connecter Aiseau à son pôle administratif, à l'Ecopole et à Faciennes.
Elle permet également de relier l'écopole à la gare de Farciennes.
Une correspondance est organisée en gare de Farciennes avec les trains S depuis/vers Charleroi.

Les niveaux de service sont les suivants :

- En semaine : 1 bus/h/sens en HP, 1 bus/2h/sens en HC
- Samedi : 1 bus/2h/sens
- Dimanche : 1 bus/2h/sens



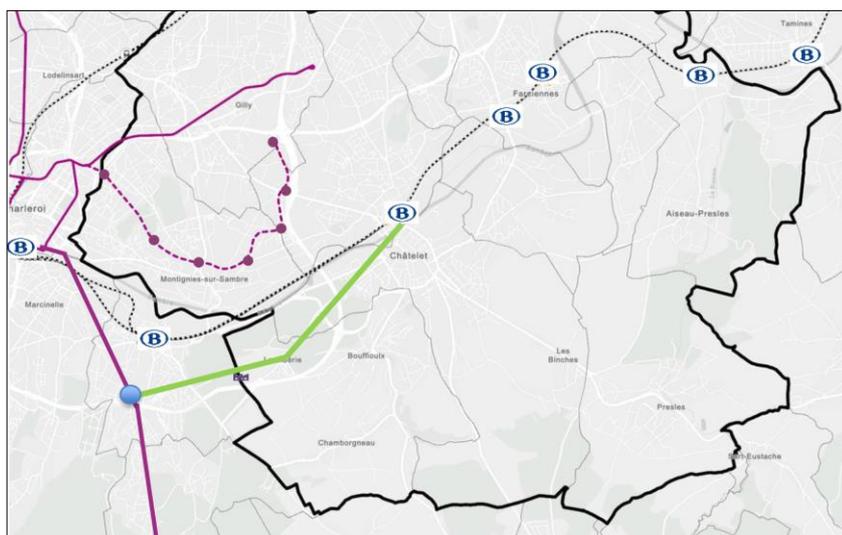
www.wallonie.be
N° vert : 1718 (informations générales)

Liaison secondaire Châtelet – La Sibérie – Couillet (BHNS)

Elle permet de connecter les quartiers de la Sibérie (habitat et enseignement) au pôle de Châtelet. Elle permet également de relier le BHNS à Couillet.
Elle offre une correspondance en gare de Châtelet avec les trains S depuis/vers Namur.

Les niveaux de service sont les suivants :

- En semaine : 1 bus/h/sens en HP, 1 bus/2h/sens en HC
- Samedi : 1 bus/2h/sens
- Dimanche : 1 bus/2h/sens

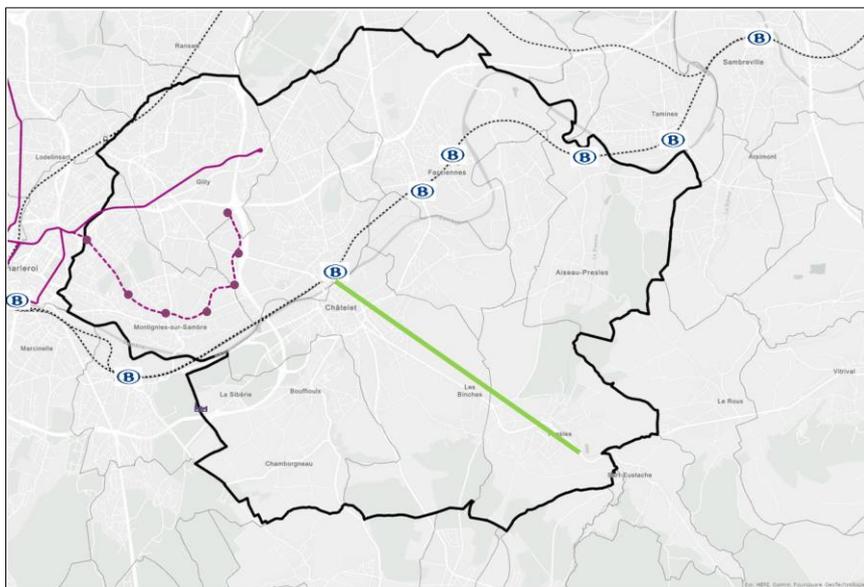


Liaison secondaire Presles – Châtelet

Elle permet de connecter la localité de Presles à son principal pôle de destination : Châtelet.
 Elle permet une correspondance en gare de Châtelet avec les trains S depuis/vers Charleroi.
 Elle circule avec les niveaux de services suivants :

- En semaine : 1 bus/h/sens en HP, 1 bus/2h/sens en HC
- Samedi : 1 bus/2h/sens
- Dimanche : 1 bus/2h/sens

www.wallonie.be
 N° vert : 1718 (informations générales)



Pour information, dans le Plan Régional de Transport Public de la zone de Gembloux édité en 2020, une liaison secondaire a été déterminée tactiquement entre Auvélais, Velaine et Velaine/Sambre avec le niveau de service suivant : 1 passage/2h/sens (1/h aux heures de pointe) de 6h à 20h en semaine, 1 passage/2h/sens de 9 à 19h le samedi.

Lors de l'étude opérationnelle, il a été décidé que cette liaison serait opérationnalisée par la direction territoriale TEC de Charleroi en même temps que le redéploiement de la zone de Charleroi Est, impactant les lignes 155/156 qui assurent actuellement cette liaison.

4.5. Liaisons scolaires

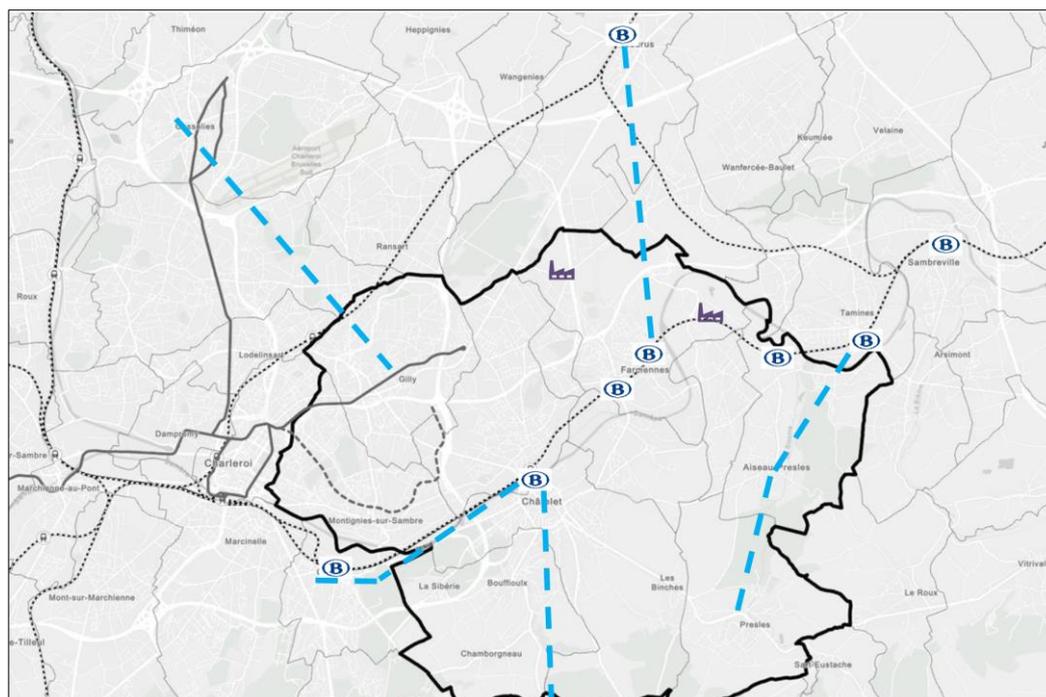
Ces liaisons représentent 0,3 % de l'offre sur la zone.

Les principales caractéristiques d'une liaison « scolaire » en Wallonie sont les suivantes :

- Desserte fine des villages et des écoles ;
- De 1 à 2 aller/retour aux heures de pointe ;
- Circule uniquement en période scolaire.

Sur la zone, les liaisons scolaires sont les suivantes :

- Liaison Presles – Aiseau – Taminés
- Liaison Couillet – Châtelet
- Liaison Gerpinnes – Châtelet
- Liaison Farciennes – Fleurus
- Liaison Gilly – Gosselies



Les niveaux de service cible de ces liaisons et leurs objectifs d'intermodalité sont présentés en annexe.

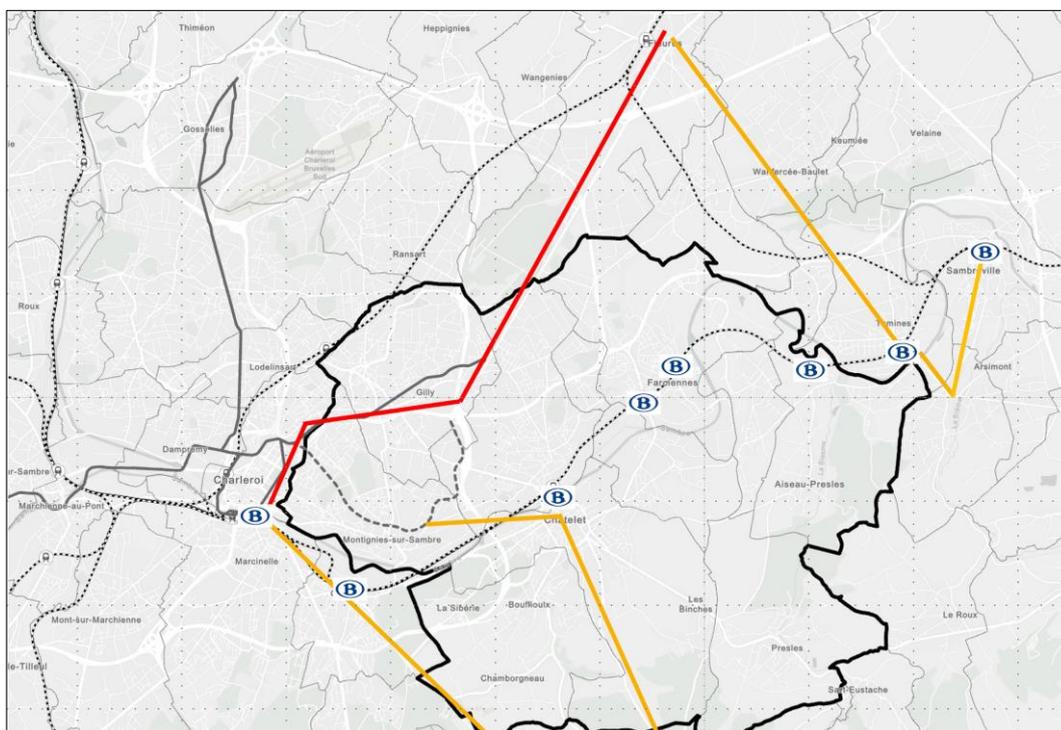
4.6. Liaisons intercommunales structurantes

3 liaisons intercommunales principales et une liaison intercommunale « Express » desservent la zone et représentent 16% de l'offre sur la zone.

- La liaison Express « Gembloux – Fleurus- Charleroi » ; définie dans le cadre du P RTP de Gembloux ;
 Elle représente 4 % de l'offre desservant la zone.
- La liaison principale « Fleurus – Wanforcée-Baulet – Tamines – Falisolle – Auvelais » : définie dans le cadre du P RTP de Gembloux ;
- La liaison principale « Florennes – Morialmé – Hanzinelle – Hanzinne – Hymieé – Gerpennes – Acoz – Charnoy » : définie dans le cadre du P RTP de Philippeville-Couvin ;
- La liaison principale « Mettet – Biesme – Gougnyes – Villers-Poterie – Châtelet – Charleroi (M5) » : définie dans le cadre du P RTP de Philippeville-Couvin.

Elles représentent 12 % de l'offre desservant la zone.

Les niveaux de service cible de ces liaisons et leurs objectifs d'intermodalité sont rappelés en annexe.



4.7. Mobilité locale et intermodalité

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

Etant donné que la couverture spatiale du réseau cible de la zone Est de Charleroi est complète, des solutions flexibles de mobilité locales devraient être développées **la nuit** 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 (futurs) lignes TEC de la zone soit adéquat ou développé (dans la logique de mobipôle, dont les localisations sont à identifier lors de la phase d'études opérationnelles).

4.8. Intermodalité ferroviaire :

La zone bénéficie d'une offre de train suburbaine S (2 trains/h) sur laquelle il y a lieu de pouvoir s'appuyer, ainsi que d'offres IC à proximité (Tamines à l'Est, Charleroi-Sud à l'Ouest et, à terme, Fleurus au Nord de la zone).

Le PMCM en cours d'élaboration confirmera la vision fédérale rail 2040 d'une hausse de la fréquence de l'offre suburbaine jusqu'à 4 trains/heure.

Des gares SNCB sont identifiées comme points d'intermodalité cible dans le cadre de ce nouveau réseau qui identifie les correspondances suivantes :

Gare	Destination	Liaisons concernées
Charleroi – Sud (S, IC)	Vers/depus Bruxelles	Charleroi – Montignies-sur-Sambre – Gilly (GHDC) (M5) Florenne – Gerpinne – Charleroi
Châtelet (S)	Vers/depus Namur	Châtelet (SNCB) – Chatelineau (centre) – Gilly Soleilmont (M4) Charleroi – Montignies sur Sambre – Châtelineau – Corbeau (M5) – Châtelet – Bouffioux Châtelet – Chatelineau – GHDC – Gilly – Lodelinsart Châtelet – La Sibérie – Couillet (BHNS) Châtelet – Chamborgneau – Loverval (BHNS)
Châtelet (S)	Vers/depus Charleroi	Presles – Châtelet
Fleurus (S et à terme IC)	Vers/depus Ottignies et Leuven	Fleurus – Gilly (M4) – GHDC (M5)
Tamines (S et IC)	Vers/depus Namur	Châtelet – Pont de Loup – Aiseau – Tamines
Farciennes (S)	Vers/depus Charleroi	Aiseau – Roselies – Farciennes – Ecopôle
Farciennes (S)	Vers/depus Namur	Châtelet – Pont de Loup – Farciennes - Pironchamps

5. ADÉQUATION DU RÉSEAU CIBLE AUX FLUX DE MOBILITÉ

Sur base des flux identifiés lors du diagnostic, le tableau suivant reprend les solutions de mobilité collective visées pour répondre à chacun d'entre eux :

Niveaux de flux	Besoin de liaisons	Offres cibles
Les flux de plus de 1.000 déplacements/jour au sein de la zone	Les flux internes à Gilly	Liaison urbaine structurante Métro M4 Charleroi – Gilly Liaison urbaine Marcinelle- Montignies- Gilly (M4) Liaison urbaine Châtelet – Châtelineau – Gilly (M5) – Gilly (centre) – Lodelinsart Liaison urbaine Châtelet – Châtelineau (centre) – Gilly Soleilmont (M4) Fleurus – Gilly (M4) – Châtelineau (M5)
	Les flux internes à Châtelineau	Liaison urbaine structurante Métro M5 Charleroi – Montignies-sur-Sambre- Gilly Liaison urbaine Châtelet – Châtelineau – Gilly (M5) – Gilly (centre) – Lodelinsart Liaison urbaine Châtelet – Châtelineau (centre) – Gilly Soleilmont (M4) Fleurus – Gilly (M4) – Châtelineau (M5)
	Les flux internes à Châtelet	Liaison urbaine Châtelet – Châtelineau – Gilly (M5) – Gilly (centre) – Lodelinsart Liaison urbaine Châtelet – Châtelineau (centre) – Gilly Soleilmont (M4) Liaison urbaine Charleroi – Montignies-sur-Sambre – Châtelet - Bouffioux Liaison secondaire Châtelet – Pont de Loup – Farciennes – Pironchamps Liaison secondaire Châtelet – Bouffioux – Chamborgneau – Couillet (BHNS) Liaison secondaire Châtelet – Pont de Loup – Aiseau – Tamines
	Les flux de Montignies-sur-Sambre vers Charleroi	Liaison urbaine structurante Métro M5 Charleroi – Montignies-sur-Sambre- Gilly Liaison urbaine Charleroi - Montignies-sur-Sambre – Châtelineau (M5) – Châtelet – Bouffioux
	Les flux de Gilly vers Charleroi	Liaison urbaine structurante Métro M4 Charleroi – Gilly
	Les flux entre 500-1000 déplacements/jour au sein de la zone	Les flux internes à Montignies-sur-Sambre
Les flux de Châtelet vers Charleroi		Liaison ferroviaire S61 Charleroi – Châtelet – Tamines – Jambes Liaison urbaine Charleroi – Montignies-sur-Sambre – Châtelet - Bouffioux
Les flux de Châtelineau vers Charleroi		Liaison urbaine structurante Métro M5 Charleroi – Montignies-sur-Sambre- Gilly Liaison urbaine Liaison urbaine Charleroi - Montignies-sur-Sambre – Châtelineau (M5) – Châtelet - Bouffioux Liaison urbaine Châtelet – Châtelineau – Gilly (M5) – Gilly (centre) – Lodelinsart Correspondance avec le M5 ou le M4 vers Charleroi Liaison urbaine Châtelet – Châtelineau (centre) – Gilly Soleilmont (M4) correspondance avec le M4 vers Charleroi ou à Chatelet avec la liaison SNCB

	Les flux de Châtelet vers Châtelineau	Liaison urbaine Châtelet – Châtelineau – Gilly (M5) – Gilly (centre) – Lodelinsart Liaison urbaine Châtelet – Châtelineau (centre) – Gilly Soleilmont (M4) Liaison urbaine Charleroi – Montignies-sur-Sambre – Châtelet - Bouffioux
	Les flux de Châtelineau vers Châtelet	Liaison urbaine Châtelet – Châtelineau – Gilly (M5) – Gilly (centre) – Lodelinsart Liaison urbaine Châtelet – Châtelineau (centre) – Gilly Soleilmont (M4) Liaison urbaine Charleroi – Montignies-sur-Sambre – Châtelet - Bouffioux
Les flux entre 200-500 déplacements/jour au sein de la zone	Les flux de Farciennes vers Bruxelles	Liaison ferroviaire Farciennes – Charleroi correspondance à Charleroi avec le train vers Bruxelles
	Les flux de Châtelet vers Bruxelles	Liaison ferroviaire Châtelet – Charleroi correspondance à Charleroi avec le train vers Bruxelles
	Les flux de Châtelineau vers Bruxelles	Liaison urbaine structurante Métro M5 Charleroi – Montignies-sur-Sambre- Gilly Correspondance à Charleroi – sud avec le train pour Bruxelles
	Les flux de Bouffioux vers Bruxelles	Liaison urbaine de Bouffioux vers Châtelet, correspondance en gare de Châtelet avec le train vers Charleroi – sud puis correspondance avec le train pour Bruxelles Liaison urbaine Bouffioux – Châtelet – Montignies -sur Sambre – Charleroi correspondance en gare de Charleroi avec le train pour Bruxelles
	Les flux de Gilly vers Bruxelles	Liaison urbaine structurante Métro M4 Charleroi – Gilly correspondance à Charleroi avec le train vers Bruxelles
	Les flux de Montignies-Sur-Sambre vers Bruxelles	Liaison urbaine structurante Métro M5 Charleroi – Montignies-sur-Sambre- Gilly correspondance à Charleroi avec le train Liaison urbaine Charleroi - Montignies-sur-Sambre – Châtelineau (M5) – Châtelet – Bouffioux correspondance à Charleroi avec le train pour Bruxelles
	Les flux de Châtelineau vers Gosselies	Liaison urbaine Châtelet – Châtelineau – Gilly (M4) correspondance au M4 avec la liaison urbaine - Gilly (M4) – Ransart – Aéroport M5 correspondance à Charleroi avec le M3
	Les flux de Châtelet vers Gosselies	Liaison urbaine Châtelet – Châtelineau – Gilly (M4) correspondance au M4 avec la liaison urbaine - Gilly (M4) – Ransart – Aéroport Liaisons ferroviaire Châtelet – Charleroi -Sud correspondance avec la ligne A vers l'aéroport
	Les flux de Gilly vers Gosselies	Liaison urbaine Gilly (M4) – Ransart – Aéroport Liaisons urbaine Gilly (M4) Ransart – Gosselies M4 correspondance à Charleroi avec le M3 Liaison urbaine Châtelet – Châtelineau – Gilly – Lodelinsart (M3) correspondance avec le M3 vers Gosselies
	Les flux de Montignies-sur-Sambre vers Gosselies	Liaison urbaine Marcinelle – Montignies-sur-Sambre - Gilly (M4) correspondance à Gilly avec la liaison urbaine Gilly– Ransart – Aéroport M5 correspondance à Charleroi avec le M3
	Les flux de Châtelineau vers Fleurus	Liaison urbaine Châtelet – Châtelineau – Gilly (M4) correspondance avec la liaisons urbaine Gilly – Fleurus
	Les flux de Gilly vers Fleurus	Liaison urbaine Châtelet – Châtelineau – Gilly (M4) correspondance avec la liaisons urbaine Gilly – Fleurus
	Les flux de Jumet vers Gilly	Liaison urbaine Châtelet – Châtelineau – Gilly – Lodelinsart (M3) correspondance avec le M3 vers Jumet
Les flux de Charleroi vers Gilly	Liaison urbaine structurante Métro M4 Charleroi – Gilly	
Les flux de Montignies-sur-Sambre vers Gilly	Liaison urbaine Marcinelle – Montignies-sur-Sambre Gilly (M4)	

Les flux de Châtelineau vers Gilly	Liaison urbaine Châtelet – Châtelineau – Gilly (M5) – Gilly (centre) – Lodelinsart Liaison urbaine Châtelet – Châtelineau (centre) – Gilly Soleilmont (M4) Fleurus – Gilly (M4) – Châtelineau (M5)
Les flux de Gilly vers Châtelineau	Liaison urbaine Châtelet – Châtelineau – Gilly (M5) – Gilly (centre) – Lodelinsart Liaison urbaine Châtelet – Châtelineau (centre) – Gilly Soleilmont (M4) Fleurus – Gilly (M4) – Châtelineau (M5)
Les flux de Gilly vers Montignies-sur-Sambre	Liaison urbaine Marcinelle – Montignies-sur-Sambre Gilly (M4)
Les flux de Montignies-sur-Sambre vers Marcinelle	Liaison urbaine Marcinelle – Montignies-sur-Sambre Gilly (M4)
Les flux de Marcinelle vers Montignies-sur-Sambre	Liaison urbaine Marcinelle – Montignies-sur-Sambre Gilly (M4)
Les flux de Bouffioux vers Châtelet	Liaison urbaine Bouffioux – Châtelet – Montignies-sur-Sambre - Charleroi
Les flux de Bouffioux vers Charleroi	Liaison urbaine Bouffioux – Châtelet – Montignies-sur-Sambre - Charleroi
Les flux de Farciennes vers Châtelet	Liaison ferroviaire Farciennes – Châtelet Liaison secondaire Châtelet – Pont de Loup – Farciennes - Pironchamps
Les flux de Farciennes vers Châtelineau	Liaison urbaine M5 – Châtelineau – Farciennes - Fleurus
Les flux de Farciennes vers Charleroi	Liaison ferroviaire Farciennes – Charleroi Liaison urbaine Liaison urbaine M5 – Châtelineau – Farciennes – Fleurus correspondance avec le M5 vers Charleroi
Les flux de Montignies-sur-Sambre vers Châtelineau	Liaison urbaine structurante Métro M5 Charleroi – Montignies-sur-Sambre- Gilly Liaison urbaine Charleroi - Montignies-sur-Sambre – Châtelineau (M5) – Châtelet - Bouffioux
Les flux internes à Farciennes	Liaison urbaine M5 – Châtelineau – Farciennes – Fleurus Liaison secondaire Châtelet – Pont de Loup – Farciennes – Pironchamps

Le réseau cible proposé offre ainsi une réponse aux différents potentiels identifiés.

6. FICHES DÉTAILLÉES PAR LIAISONS

Les fiches par liaison (liaisons urbaines structurantes, liaisons urbaines, liaison secondaires et liaisons scolaires) reprenant les attentes régionales en termes de desserte (localités et POI), d'intermodalité et de niveaux de service, font partie intégrante du présent Plan.

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 l'été 2022.

Ce réseau cible :

- intègre la mise en service de la ligne M5 d'ici 2026 ;
- augmente la capacité globale de l'offre sur la zone (métro + bus), tout en réduisant les kilomètres bus ;
- offre une amplitude horaire 5h-23h supérieure aux minimaux requis par la SRM pour les agglomérations urbaines ;
- prend en compte, et ajuste le cas échéant, une série de liaisons définies dans les zones adjacentes déjà étudiées (Gembloux et Plateau Nord) ;
- mise davantage sur l'intermodalité avec le train, renforçant l'attractivité du produit tarifaire suburbain SNCB + TEC « City Pass » ;
- ne présage pas des résultats du Plan Urbain de Charleroi Métropole en termes de renforcements des niveaux de service du réseau métro carolo.

Il recommande à l'AOT d'officialiser sur cette base le Plan Régional de Transport Public de la zone Est de Charleroi (qui comprend les anciennes communes de Gilly et Montignies-sur-Sambre (Charleroi), les communes de Chatelet, Farciennes et Aiseau Presles) afin de permettre à l'OTW d'entamer les études de traduction opérationnelle.

Il demande que les experts mobilité (supra-)locaux soient concertés par l'OTW sur les scénarios opérationnels étudiés avant la mise en œuvre de la démarche d'information publique et de participation citoyenne souhaitée par le Ministre Henry.

L'objectif est de présenter en OCBM le scénario préférentiel d'évolution du réseau TEC d'ici 2024, en visant une mise en œuvre complète d'ici 2026 avec l'arrivée du M5.