

OCBM de Charleroi du 15 décembre 2022
Document préparatoire au point 5.2.

« Redéploiement de la zone Philippeville – Couvin : réseau cible, incluant la connexion des Lacs de l'Eau d'Heure par l'Est et la liaison Chimay- Couvin »

Annexe : fiches ambitions tactiques.

1. Contexte

Fort des créations et des renforcements de lignes permettant de fortifier l'ossature du transport public en Wallonie, l'AOT pilote un travail de redéfinition de l'offre TEC autour de ces réseaux structurants urbains et interurbains. Le principe de base de ces redéploiements est d'aligner le réseau cible avec les flux de mobilité tout mode (train, voiture, ...) et tout motif (travail, école, loisirs, ...) concernant les territoires étudiés et leur évolution, au-delà de la seule fréquentation actuelle de l'offre TEC. L'ambition est en effet de faire se parler la planification territoriale et la planification de l'offre de transport public qui doivent s'alimenter mutuellement.

D'ici 2023, 16 zones pluricommunales (représentant la moitié de l'offre TEC actuelle) sont étudiées en profondeur et un nouveau réseau (cible) est élaboré pour chaque zone sur base des orientations stratégiques régionales (e.a. hiérarchisation du réseau). Ce travail est réalisé en concertation étroite entre l'Autorité Organisatrice du Transport (SPW Mobilité Infrastructures) et diverses parties prenantes : OTW, acteurs locaux (communes, province, intercommunales, ...) et autres (IEW, UWE, SNCB, ...). Le résultat de ces travaux permet l'établissement de Plans Régionaux de Transport Public par zone soumis pour avis formel aux Organes de Consultation des bassins de mobilité concernés. L'OTW assure l'étude opérationnelle de chaque Plan et, après validation d'un scénario final, planifie la mise en œuvre des évolutions attendues de l'offre.

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 remis l'avis suivant :

« L'Organe regrette mais prend acte du report après 2023 de l'étude de redéploiement de la zone « Chimay – Beaumont », au vu des enjeux liés à l'extension du métro léger de Charleroi vers le Grand Hôpital de Charleroi.

Considérant le diagnostic posé par l'AOT, l'Organe recommande toutefois d'intégrer au périmètre de la zone « Philippeville – Couvin » (dont l'étude s'initie) la commune de Cerfontaine et la liaison entre Chimay et Couvin.

En cohérence avec les 2 axes structurants identifiés par Charleroi métropole pour le développement de mobipôles, l'Organe recommande d'étudier, sans attendre l'étude de redéploiement reportée :

- *le développement de l'offre express sur l'axe Chimay-Beaumont-Charleroi ;*
- *la desserte des Lacs de l'Eau d'Heure comme pôle touristique et économique.*

Enfin, l'Organe demande de l'informer lors de sa prochaine session du planning d'études des redéploiements autour du futur BHNS et du futur «M5» vers le Grand Hôpital de Charleroi. »

Le périmètre alors retenu pour la zone de redéploiement est composé des communes suivantes :

Cerfontaine	4.923 hab.	Mettet	13 157 hab
Couvin	13 826 hab.	Philippeville	9 185 hab
Doische	2 968 hab	Viroinval	5 639 hab
Florennes	11 261 hab		
		TOTAL	60.959 hab.

Depuis lors, un premier atelier technique 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, Province, BEP, UWE, etc) a été organisé en janvier 2022 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, une deuxième réunion a été organisée le 24 mars 2022 avec l'OTW d'une part et les communes d'autre part afin d'affiner le réseau cible. Il y a été décidé de commun accord, vu l'importance des enjeux touristiques sur la zone et donc vu l'enjeu d'intégrer dans l'analyse les résultats de l'enquête sur l'accessibilité touristique des Lacs de l'Eau d'heure, que l'étude de redéploiement devrait être prolongée. Ce point a fait l'objet d'une point à [l'Organe de Consultation du Bassin de Mobilité](#) de Charleroi le 9 juin 2022. L'Organe y a remis l'avis suivant :

« Considérant les enjeux touristiques et économiques de la connexion des Lacs de l'Eau d'Heure, l'Organe recommande d'intégrer au périmètre de la zone de redéploiement « Philippeville – Couvin » en cours l'étude de l'accessibilité aux Lacs par l'Est. Il recommande à l'AOT d'intégrer la commune de Froidchapelle et la direction territoriale de Charleroi de l'OTW aux ateliers.

L'Organe prend acte du report à l'automne 2022 de la présentation de la proposition de Plan Régional de Transport Public pour la zone « Philippeville-Couvin », intégrant alors les ambitions de connexion des Lacs par l'Est. »

Une nouvelle série de réunions de travail ont alors été organisés par l'Autorité Organisatrice du Transport avec l'Opérateur de Transport de Wallonie, les communes et les diverses parties prenantes impliquées, avant d'avoir soumis le réseau cible à l'avis d'élus de la zone concernée.

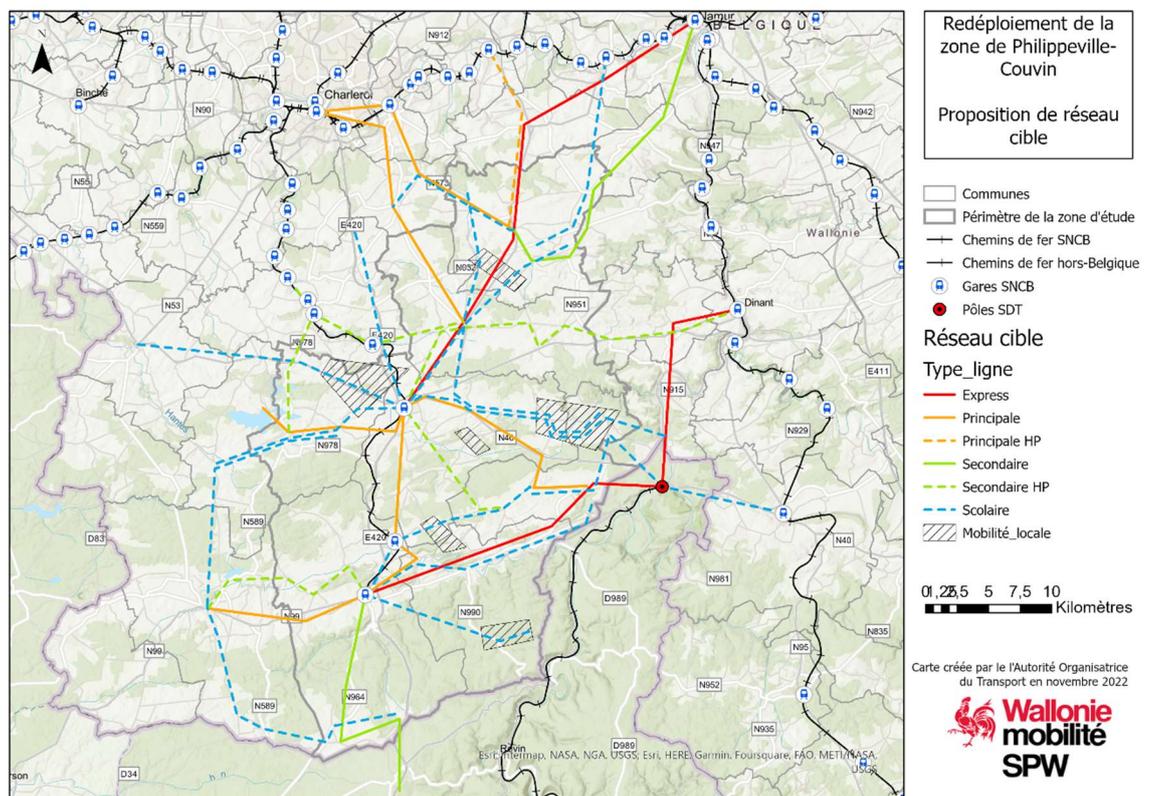
Le réseau cible est soumis à l'avis de l'OCBM de Namur le 08/12/2022. Etant donné que plusieurs liaisons connectent le bassin de mobilité de Charleroi, la présente note les détails ci-après.

2. 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.

Outre l'offre ferroviaire de la SNCB, **2 liaisons Express, 7 liaisons principales, 7 liaisons secondaires et 15 liaisons scolaires** desserviront le territoire.

En termes d'ampleur d'offre kilométrique, la mise en place de ce réseau cible représente 3.070.000 kilomètres annuels (hors mobilité locale flexible) sur la zone, représentant une croissance de +325.000 kilomètres par rapport au réseau TEC existant desservant la zone.



Ce réseau cible :

- prend en compte l'offre ferroviaire comme ossature du réseau de transport public permettant de connecter la zone étudiée à Charleroi et Namur ;
- représente + 10% d'offre kilométrique par rapport à l'offre existante, incluant la création d'une liaison Express entre Couvin et Dinant ;
- intègre des liaisons transfrontalières avec la France (connectant Rocroi et Givet) ;
- intègre la connexion des Lacs de l'Eau d'Heure par l'Est ;
- ne présage pas des besoins de liaisons intercommunales des zones adjacentes non encore étudiées.

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

Ci-dessous, l'ensemble des liaisons est énuméré, **les liaisons concernant le bassin de Charleroi étant mise en gras.**

Liaisons Express :

- Philippeville – Florennes – Mettet – Fosses-la-Ville – Floreffe – Namur ;
- Couvin – Viroinval – Doische – Givet – Hastière – Onhaye – Dinant.

Liaisons principales :

- Couvin - Petigny - Nismes - Frasnes - Mariembourg - Roly – Neuville - Philippeville, dont les enjeux sont :
 - la connexion bidirectionnelle de ces localités en complémentarité avec le réseau ferroviaire ;
 - la connexion vers Namur, via correspondance à Philippeville avec l'Express ;
 - la desserte de POI touristiques sur l'itinéraire ;
- **Florennes - Morialmé - Hanzinelle - Hanzinne - Hymiée - Gerpennes - Acoz - Charnoy - Lausprelle - Couillet - Charleroi**, dont l'enjeu est la connexion bidirectionnelle de ces localités avec Charleroi comme pôle et comme lieu de correspondance ciblée vers Bruxelles ;
- **Mettet - Biesme - Gougny - Villers-Poterie – Acoz - Châtelet - Charleroi**, dont les enjeux sont :
 - la connexion bidirectionnelle de ces localités vers Charleroi comme pôle ;
 - la connexion avec Namur avec correspondance au mobipôle de Mettet (avec la liaison Express) ;
- **Chimay – Boutonville – Gonrioux – Pesche - Couvin** dont l'enjeu est la connexion bidirectionnelle de ces localités avec Couvin comme lieu de correspondance ciblée vers Charleroi, ainsi que la desserte des PAE sur l'itinéraire ;
- **Lacs - Cerfontaine – Villers-les-deux-Eglises - Philippeville**, dont les enjeux sont :
 - la connexion directe de Cerfontaine vers Philippeville comme pôle ;
 - la connexion des Lacs de l'Eau d'Heure à l'Est de la Wallonie via correspondance systématique à Philippeville avec l'Express en provenance de Namur ;
- Philippeville - Villers-le-Gambon - Romerée - Gimnée - Doische, dont les enjeux sont :
 - la connexion directe de Doische vers Philippeville comme pôle et comme lieu de correspondance vers Bruxelles ;

- la connexion de Philippeville vers Givet, via correspondance avec la liaison Express « Couvin – Dinant » ;
- **Mettet - Pontauray - St-Gérard - Fosses-la-Ville - Arsimont - Sambreville**, dont l'enjeu est la connexion directe de Mettet vers Sambreville comme pôle d'emploi et scolaire.

Liaisons secondaires :

- Mettet - Biesmerée - Ermeton/Biert - St-Gérard - Profondeville - Malonne - Namur
- Rocroi - Brûly - Petite-Chapelle - Cul-des-Sarts - Bruly-de-Pesche - Couvin
- Philippeville – Hemptinne – St-Aubin – Florennes – Corenne – Rosée – Flavion – Morville – Anthée – Onhaye – Foqueux – Dinant
- **Chimay - Virelles - Lompret - Aublain - Dailly - Boussu-en-Fagne - Couvin**
- Matagne-la-Petite - Matagne-la-Grande - Villers-en-Fagne - Sautour – Philippeville (unidirectionnel)
- **Cerfontaine - Silenrieux – Walcourt (unidirectionnel)**
- **Thy-le-Château - Walcourt - Yves-Gomezée - Fraire – Florennes (unidirectionnel)**

Liaisons scolaires :

- **Somzée – Lanefte – Fraire – Yves-Gomezée – Philippeville**
- Graux – Ermetont/Biert – Furnaux – Biesmerée – Stave – Florennes – Philippeville
- Ermetont/Biert – Denée – St-Gérard – Lesves – Sart-St-Laurent – Sovimont - Floreffe
- Biesmes – Oret – Florennes
- **Beaumont – Barbençon – Clermont – Mertenne – Castillon – Fontenelle – Boussu-lez-Walcourt – Silenrieux – Daussoi – Jamiolle – Jamagne – Philippeville**
- **Froidchapelle – Cerfontaine – Senzeilles – Villers-les-deux-Eglises – Philippeville**
- Le Mesnil – Oignies-en-Thiérache – Olloy-sur-Viroin – Nismes – Petigny – Couvin – Pesche
- Vaucelles – Mazée – Treignes – Vierves-sur-Viroin – Dourbes – Nismes – Petigny – Couvin – Pesche
- Romerée – Matagne-la-Petite – Matagne-la-Grande – Fagnolle – Couvin – Pesche
- **Mettet – Biesmes – Gougnies – Villers-Poterie – Gerpennes**
- **Senzeilles – Cerfontaine – Froidchapelle – Chimay**
- **Brûly – Petite-Chapelle – Cul-des-Sarts – L'Escaillère – Rièzes – Forges – Bourlers – Chimay**
- Romerée – Gimnée – Doische – Gochenée – Givet - Beauraing
- Heer – Agimont – Gochenée – Vodelée – Romedenne – Surice – Franchimont – Villers-le-Gambon – Vodecée – Philippeville
- Doische – Gochenée – Vodelée – Romedenne – Surice – Franchimont – Villers-le-Gambon – Vodecée – Florennes (liaison bidirectionnelle)

3. Etapes suivantes

Etudes opérationnelles et mise en œuvre du réseau cible de la zone Philippeville – Couvin :

Sur la base du présent 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 édition 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 qui sera à nouveau sollicité à cette étape, accompagné 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 sont pas présents.

Etude tactique complète de la connexion des Lacs

C'est lors de l'étude de redéploiement de la zone **Chimay – Beaumont – Thuin - Erquelinnes** que le solde des connexions nécessaires aux Lacs de l'Eau d'Heure (en particulier depuis Walcourt) sera étudié.

Proposition d'avis

L'Organe émet un avis favorable au niveau tactique sur le nouveau réseau cible proposé par l'AOT (détaillé dans les fiches de liaison en annexe) suite aux ateliers de co-construction mené depuis janvier 2022 pour les liaisons connectant son bassin de mobilité et intégrant notamment :

- la connexion des Lacs de l'Eau d'Heure par l'Est ;
- la liaison entre Chimay et Couvin.

Il recommande à l'AOT d'officialiser sur cette base le Plan Régional de Transport Public de la zone de Philippeville-Couvin 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. 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, en coordination avec les communes concernées.

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, des impacts sur les usagers actuels et potentiels,...) et la planification de la mise en œuvre des modifications de l'offre lors d'une session de l'OCBM de Namur en 2024, avant validation régionale du scénario final de redéploiement qui sera mise en œuvre par l'OTW sur la zone d'ici 2025.