

Construisons ensemble la mobilité de demain!

OCBM de Namur : document préparatoire au point 2.1.

Réseau cible proposé pour la zone Philippeville-Couvin en vue de l'édition du Plan Régional de Transport Public (ambitions tactiques régionales)

Cerfontaine, Couvin, Doische, Florennes, Mettet, Philippeville, Viroinval

Voir proposition de décision de l'Organe page 22

Table des matières

Introduction	3
1. Cadre	4
1.1 Vision FAST et Stratégie Régionale de mobilité.....	4
1.2 Cadre réglementaire	5
1.3 Etapes de redéploiement.....	6
A. Etape tactique réalisée	6
B. Etapes suivantes	7
C. Vision du système de transport public régional.....	8
2. Synthèse du diagnostic mobilité sur la zone	9
3. Projet de Plan Régional de Transport Public sur la zone.....	12
3.1. Caractéristiques du réseau cible 2025	12
3.2. Liaisons et niveaux de service cibles	13
3.2.1. Liaisons structurantes express :	14
3.2.2. Liaisons structurantes principales :.....	15
3.2.3. Liaisons secondaires :	16
3.2.4. Liaisons scolaires :	18
3.3. Besoins en solutions de mobilité flexibles complémentaires pour l'intermodalité locale.....	19
3.4. Intermodalité ferroviaire :	20
3.5. Fiches détaillées par liaison.....	21
ANNEXE : Diagnostic initial technique de la zone Philippeville-Couvin	Erreur ! Signet non défini.

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 rappel, dans ce processus, 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 ».

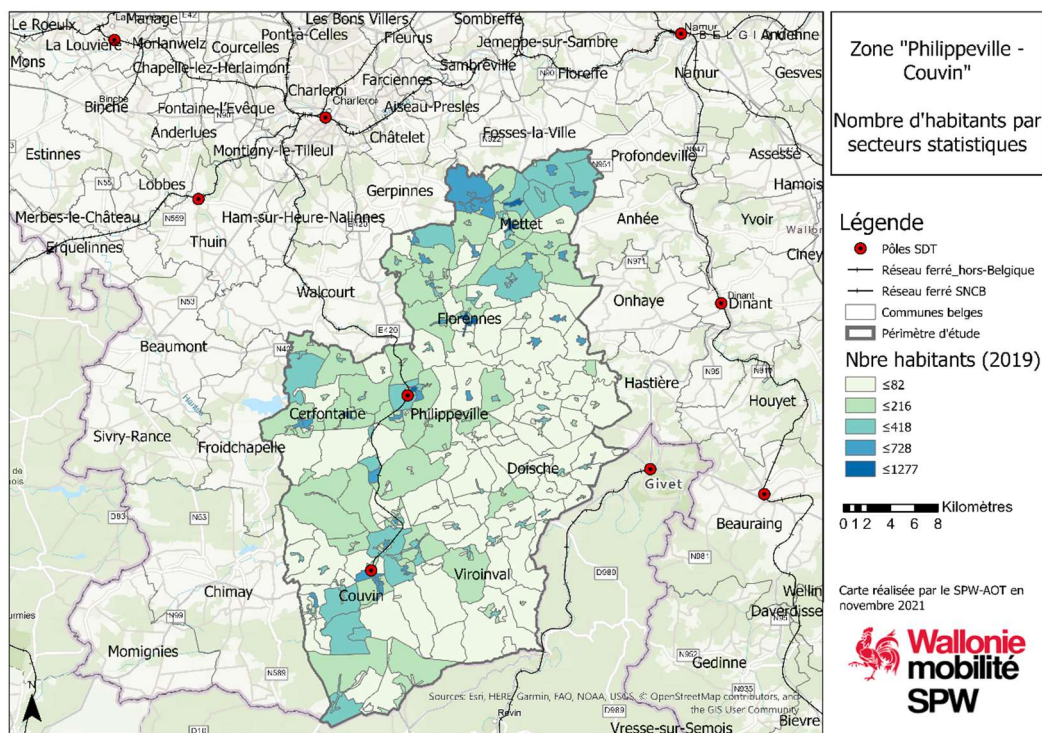
Il s'agit d'un document d'orientations tactiques qui définit les objectifs régionaux en termes de liaisons et de niveaux de service pour une zone de mobilité cohérente.

Le 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 ;
 - L'ampleur du Plan de Transport en comparaison avec le réseau wallon.

Le territoire considéré ici est la zone de Philippeville-Couvin et est constitué 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.



1. Cadre

1.1 Vision FAST et Stratégie Régionale de mobilité

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 suivant : 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 Régional 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.

Les niveaux de service offerts dans le cadre du redéploiement doivent être conformes à la hiérarchisation décrite dans la stratégie régionale de mobilité. Celle-ci engendre notamment une meilleure lisibilité de l'offre.

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 :

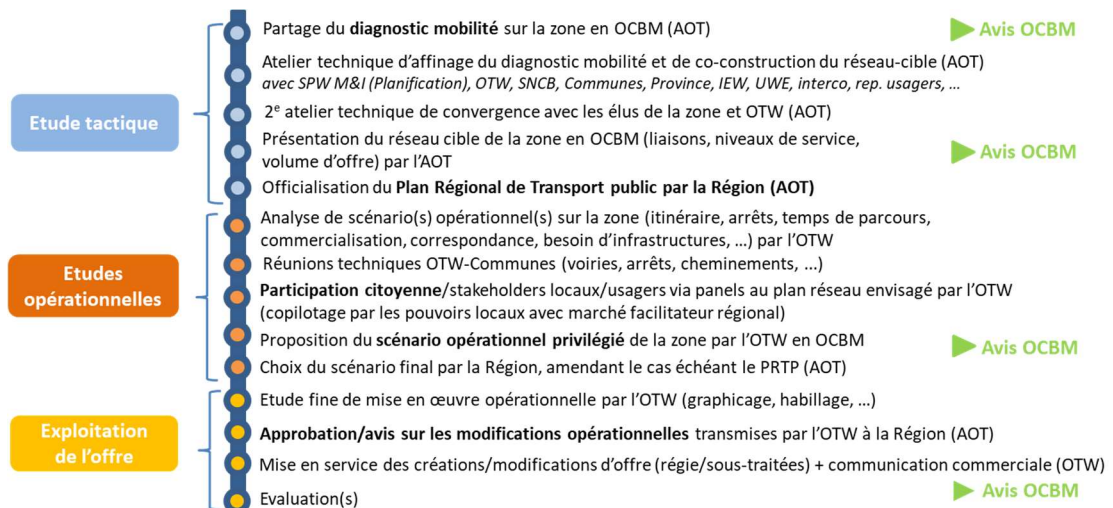
Les Parties s'engagent à suivre la procédure suivante dans le cadre du redéploiement de l'offre:

- *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.*

1.3 Etapes de redéploiement

A. Etape tactique réalisée

Le processus de redéploiement de l'offre est 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 Namur le 18 novembre 2021. L'Organe y a rendu l'avis suivant : « *L'Organe prend connaissance du diagnostic mobilité présenté par l'Autorité Organisatrice du Transport et le partage.*

L'Organe soutient la proposition d'adaptation du périmètre de la zone « Philippeville-Couvin » incluant la commune de Cerfontaine mais n'incluant pas les communes de Fosses-la-Ville, Anhée, Onhaye et Hastière.

En termes de réseau structurant de transport en commun desservant la zone, il constate que :

- *les communes de Couvin et Philippeville disposent d'une offre ferroviaire ;*
- *les communes de Couvin, Florennes, Mettet, Philippeville et Viroinval disposent d'une offre structurante Express dont le niveau de service varie ;*
- *les communes de Cerfontaine et Doische n'ont pas de connexion au réseau structurant ferroviaire ou Express.*

L'Organe recommande à l'AOT, l'OTW et aux 7 communes concernées (Cerfontaine, Couvin, Doische, Florennes, Mettet, Philippeville, Viroinval) de s'engager dans le processus de redéploiement de l'offre sur le périmètre d'étude de la zone pluricommunale « Couvin – Philippeville », en invitant les communes adjacentes concernées (dont la commune de Chimay pour sa liaison vers Couvin) et de présenter pour avis le réseau cible de la zone (ambitions tactiques) lors de sa prochaine session.

De plus, outre l'évaluation de la ligne Express E86 à réaliser, l'Organe recommande à l'OTW d'évaluer les parcours scolaires de son réseau actuel. Ces données seront pertinentes pour challenger l'esquisse de réseau cible présenté lors du 2ème atelier en février 2022. »

- 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 date du 11 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 information à [l'Organe de Consultation du Bassin de Mobilité](#) de Namur le 31 mai 2022.
- Une nouvelle série de réunions de travail ont alors été organisées par l'Autorité Organisatrice du Transport avec l'Opérateur de Transport de Wallonie, les communes et les diverses parties prenantes impliquées.
- Ce réseau cible de la zone Philippeville-Couvin est présenté via le présent document pour avis à [l'Organe de Consultation du Bassin de Mobilité](#) de Namur le 8 décembre 2022.

B. Etapes suivantes

Sur la base du présent Plan Régional de Transport Public, la phase d'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 est cruciale pour identifier les évolutions nécessaires du réseau TEC actuel.

Sur base de l'expérience menée au sein des zones de redéploiement de Gembloux et de Florenville, le Ministre Henry a confirmé son souhait de voir réaliser une démarche d'information et de consultation citoyenne. 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.

C'est dès lors sur le scénario amendé des remarques citoyennes que l'OTW pourra effectivement prendre en compte 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, via l'AOT, validera alors le scénario final à mettre en exploitation.

La mise en service des évolutions de l'offre se réalisera dans l'année suivant l'approbation, en lien avec la disponibilité effective des infrastructures et du matériel roulant nécessaire à l'exploitation de l'offre concernée.. En parallèle, des solutions de mobilité locale flexible seront déployées là où les services réguliers ne sont pas présents.

Les évolutions de l'offre (modification, création, suppression) feront l'objet d'un processus d'évaluation (et éventuellement d'adaptation) dans les 12 mois qui suivent leur mise en service (conformément à l'article 19 du CSP).

Cette évaluation portera au moins sur les éléments suivants :

- Conformité de la mise en œuvre aux attentes régionales ;
- Analyse de la fréquentation et de la charge passager :
 - o Adéquation de la politique/localisation des arrêts ;
 - o Fiabilité ;
 - o Efficacité des correspondances ;
 - o Accessibilité PMR.

C. Vision du système de transport public régional

En déclinaison de la Stratégie Régionale de Mobilité, la hiérarchisation du réseau et les caractéristiques principales de chaque niveau peuvent être synthétisées 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

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

2. Synthèse du diagnostic mobilité sur la zone

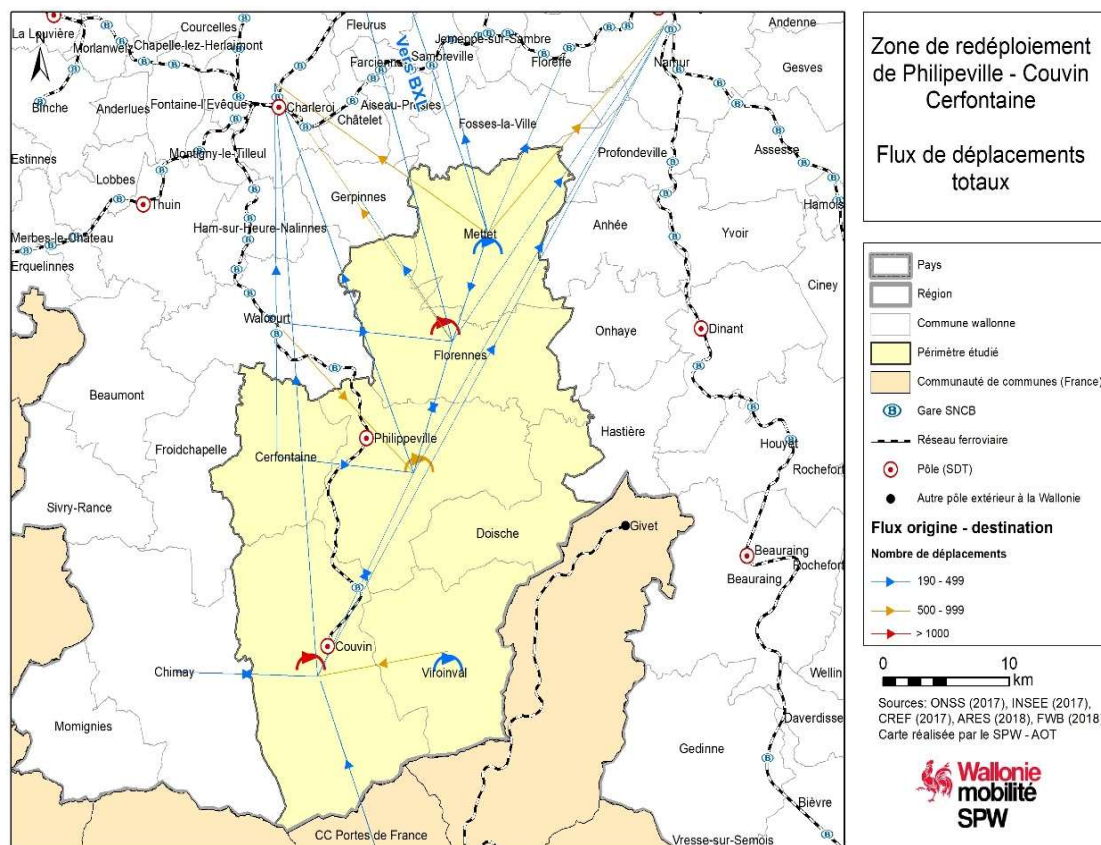
Demande de mobilité

Une analyse des flux de mobilité domicile-travail, de localisation des emplois, de déplacements scolaires secondaires et supérieurs a été réalisée.

Cette analyse met en évidence la structure multipolaire de la zone, avec des déplacements tant tournés vers les pôles internes à la zone (Couvin, Philippeville, Florennes) qu'externes (Charleroi, Namur, Dinant, Bruxelles).

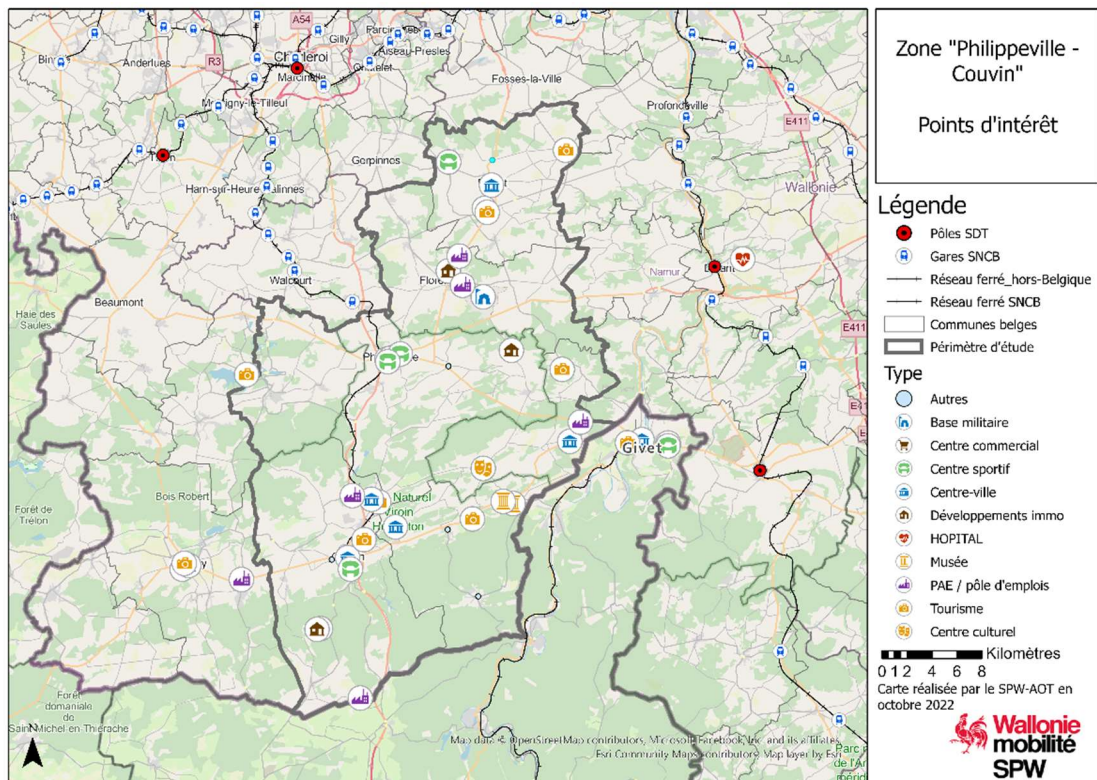
L'importance des flux intracommunaux est également notable : environ la moitié des communes (à l'exception de Doische, Cerfontaine, Viroinval et Mettet) présentent un flux intracommunal d'au moins 500 déplacements.

Les flux domiciles – écoles secondaires sont importants et concentrés autour des pôles scolaires de Couvin, Philippeville, Florennes et Namur.



Le diagnostic plus détaillé se trouve en annexe.

Offre structurante (ferroviaire et express)



Identification des besoins

La mise en commun des esquisses de réseau lors du premier atelier technique a permis de faire émerger un ensemble de besoins partagés :

- Nécessité d'étudier l'accès aux Lacs de l'Eau d'Heure et l'accessibilité des pôles touristiques de la région depuis ceux-ci
- Besoin de liaisons vers Dinant, notamment depuis Philippeville
- Besoin de liaison directe entre Chimay et Couvin
- Besoin de liaison depuis Mettet et Florennes vers Charleroi
- Besoins de solutions de mobilité (soit transport régulier en heure de pointe, soit mobilité locale flexible) pour les différents villages

3. 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.

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).

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 à la situation actuelle.

3.1. Caractéristiques du réseau cible 2025

Les avantages mobilité de ce réseau cible sont les suivants :

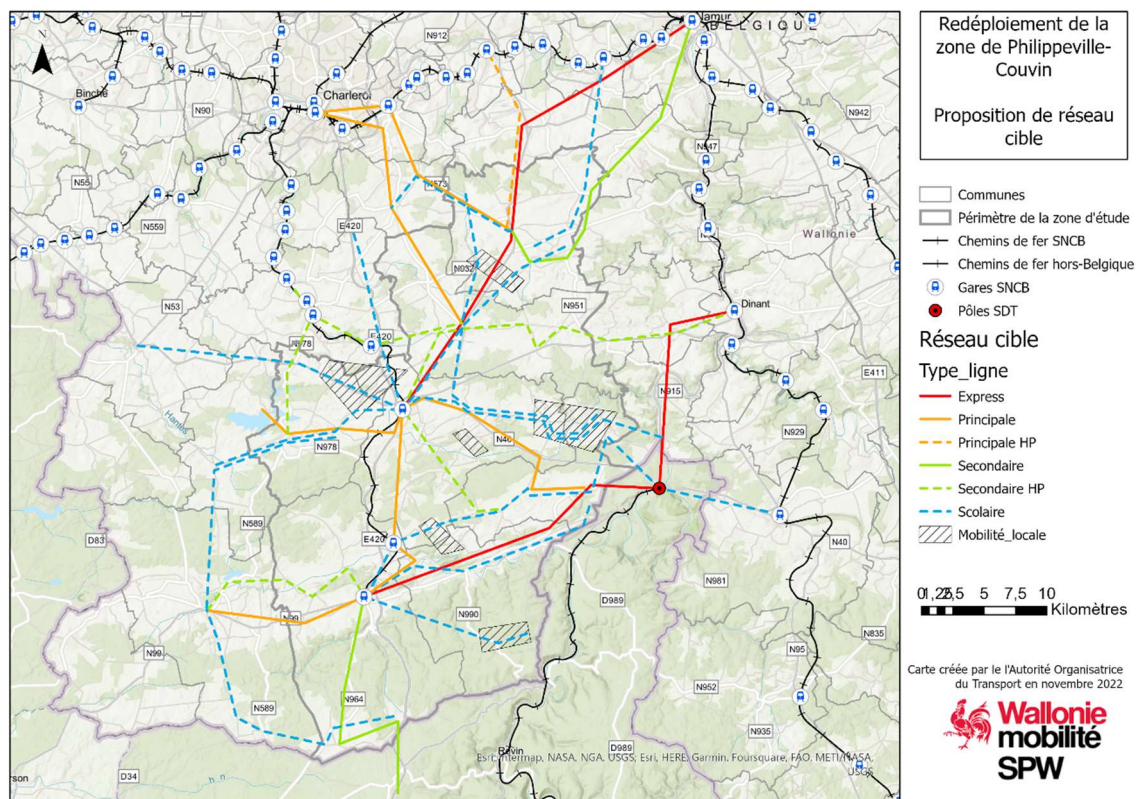
- Le réseau cible étant basé sur la **demande réelle de mobilité** (flux domicile-travail et scolaires tous modes, prise en compte d'autres points d'intérêts liés aux loisirs, etc.), il répondra mieux aux besoins de la collectivité.
- La hiérarchisation du réseau ainsi que sa clarification (en termes d'itinéraires et d'horaires) permettront une **meilleure appropriation du réseau** et donc une plus grande facilité d'usage
- **Valorisation du réseau ferroviaire** là où il est présent :
 - Des **correspondances explicites** seront organisées entre bus et train à différents nœuds au sein de la zone afin de favoriser l'intermodalité. Les liaisons à destination des différents pôles, particulièrement, pourront contribuer à diminuer la pression automobile aux heures de pointe. Les correspondances suivantes sont ainsi ciblées :
 - En gares de Couvin et Philippeville avec les trains à destination de ou depuis **Charleroi**, pour une meilleure mobilité des navetteurs ;
 - En gare de Charleroi, avec les trains à destination de **Bruxelles** ;
 - En gare de Dinant, avec les trains à destination de **Namur**.
 - La priorité accordée à l'offre ferroviaire sur la ligne Couvin-Charleroi comme offre de transport public.
- **Desserte améliorée de villages** et augmentation du niveau de service :
 - Meilleure desserte des localités de Viroinval, Doische et Cerfontaine ;
 - Meilleur rabattement des différentes localités de la zone vers les différents pôles (Couvin, Philippeville, Dinant, Charleroi, Namur) ;
- **Accessibilité améliorée des Lacs de l'Eau d'Heure par l'Est** : création d'une liaison principale reliant les Lacs à Philippeville via Cerfontaine, permettant l'accès aux Lacs depuis l'Est de la Wallonie (correspondance organisée à Philippeville avec la liaison

Express Namur-Philippeville) mais permettant également l'accès des vacanciers aux pôles touristiques de la zone (Philippeville, Couvin, Viroinval) ;

- **Desserte en services réguliers de tous les points d'intérêts identifiés en ateliers**, tant culturels que serviciels ou économiques ;
- Pour toutes les localités qui ne bénéficient pas de liaison cible de service régulier, car leur potentiel ne justifie pas une solution de mobilité collective de ce type, **mise en œuvre de solutions de mobilité locale flexible à développer**, plus efficaces que les services réguliers de transport public (ex : localités de Le Mesnil, Oignies, Sautour, Gochenée, Soulme).

3.2. Liaisons et niveaux de service cibles

En complément du réseau ferroviaire fédéral desservant la zone, les liaisons cibles de transport public régional, qui desserviront le territoire de manière hiérarchisée, ainsi que leur niveau de service respectif, sont présentées ci-dessous.



3.2.1. Liaisons structurantes express :

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

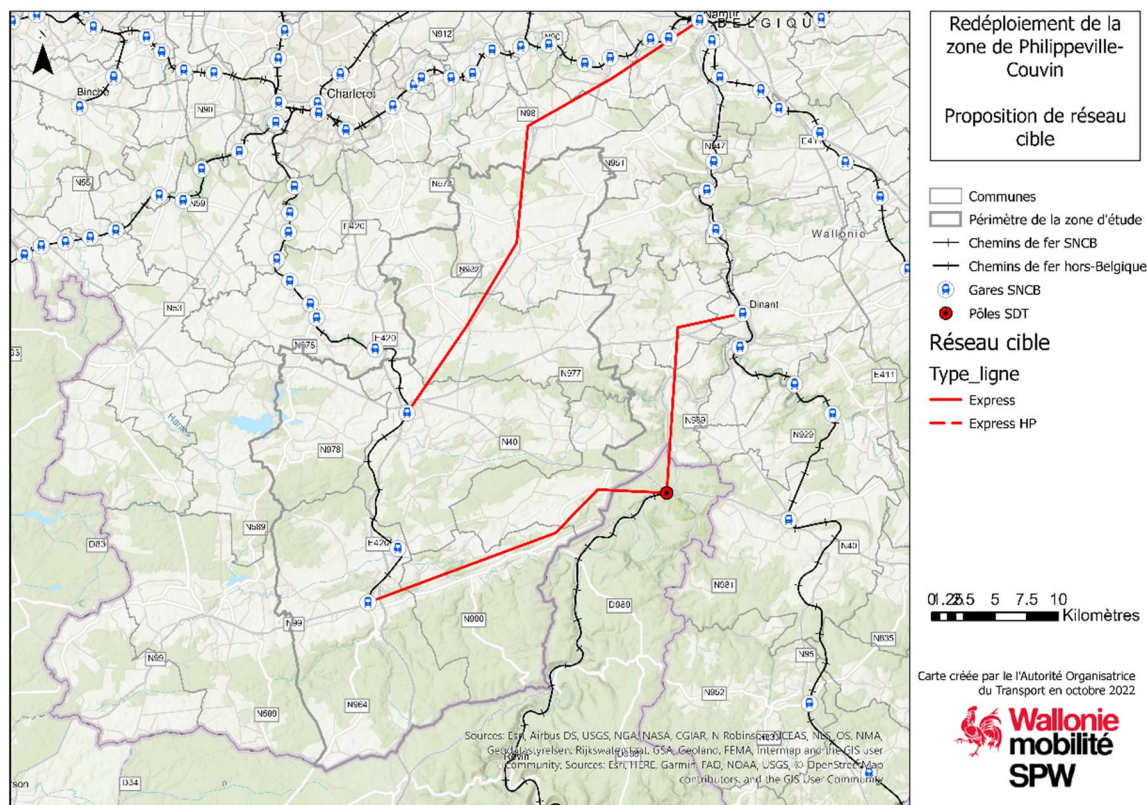
- Rapidité (min 35 km/h) ;
- Principe de 1 arrêt par commune et par ZAE/PAE ;
- Sur voiries régionales ;
- Matériel roulant confortable ;
- Horaire cadencé.

Il est proposé de créer une nouvelle ligne express bidirectionnelle « Couvin – Viroinval – Doische – Givet (FR) – Hastière – Onhaye – Dinant », permettant de :

- connecter ces localités entre elles,
- les connecter à Couvin,
- établir une liaison transfrontalière connectant le pôle français de Givet,
- connecter le sud de la zone à Dinant et, via correspondance ferroviaire en gare de Dinant à Namur.

Des projets de scinder la ligne E86 « Nismes – Couvin – Philippeville – Florennes – Mettet – Fosses-la-Ville – Floreffe – Namur » en deux et de supprimer le tronçon entre Nismes et Philippeville avaient déjà été évoqués.

Il est dorénavant proposé de maintenir une offre bus « Couvin – Philippeville » et de la transformer en « liaison principale » (cf point suivant) afin d'offrir une politique d'arrêt plus fine qu'une liaison express.



Les liaisons express représentent 33 % de l'offre kilométrique cible régionale sur la zone.

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

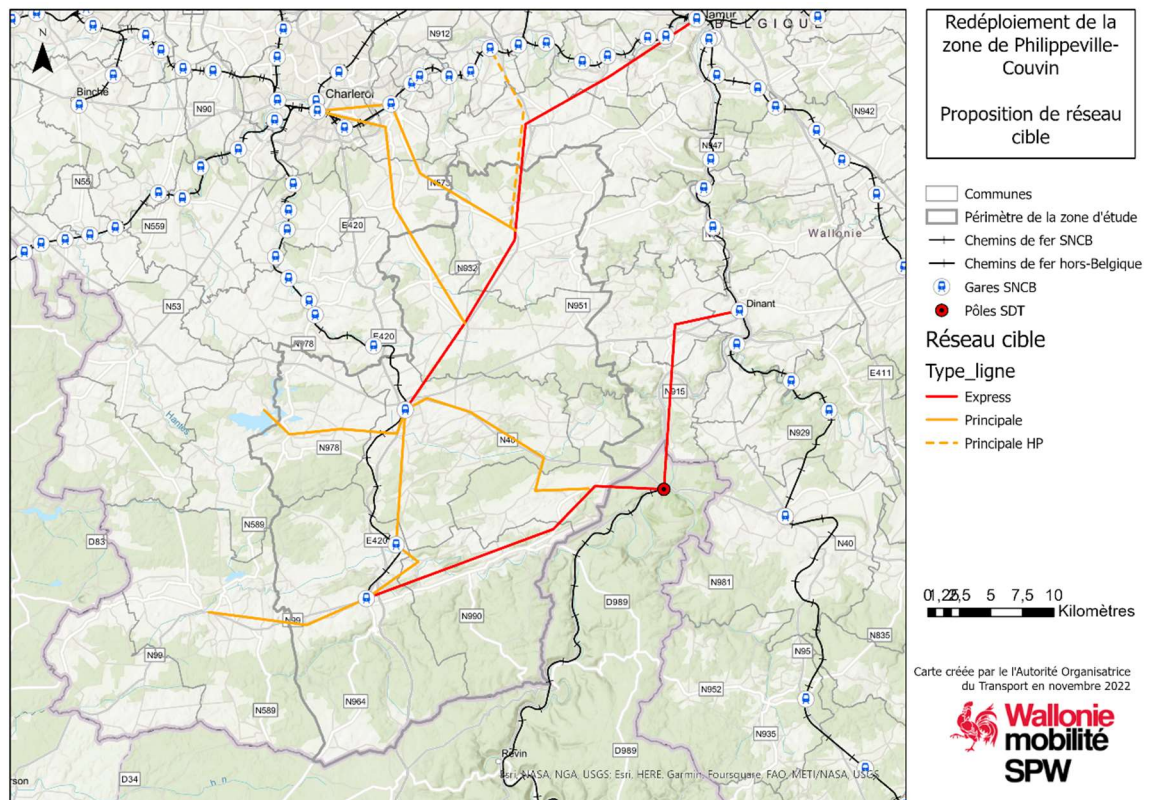
3.2.2. Liaisons structurantes principales :

En complément de l'offre ferroviaire et express, les liaisons principales permettent de connecter toutes les communes au réseau structurant de transport public.

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

- Itinéraire direct - rapide ;
- Principe de 1 arrêt par localité/point d'intérêt majeur (POI) ;
- Principalement sur voiries régionales ;
- Horaire cadencé.

Sept liaisons « principales » (en orange sur la carte ci-dessous) complètent l'offre structurante sur la zone :



- **Couvin - Petigny - Nismes - Frasnes - Mariembourg - Roly – Neuville - Philippeville**, dont les objectifs 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'objectif est la connexion bidirectionnelle de ces

localités avec Charleroi comme pôle et comme lieu de correspondance ciblée vers Bruxelles ;

- **Mettet - Biesme - Gougnies - Villers-Poterie – Acoz - Châtelet - Charleroi**, dont les objectifs 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'objectif 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 objectifs 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 objectifs 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'objectif est la connexion directe de Mettet vers Sambreville comme pôle d'emploi et scolaire.

Ces liaisons principales représentent 39% de l'offre kilométrique cible régionale sur la zone.

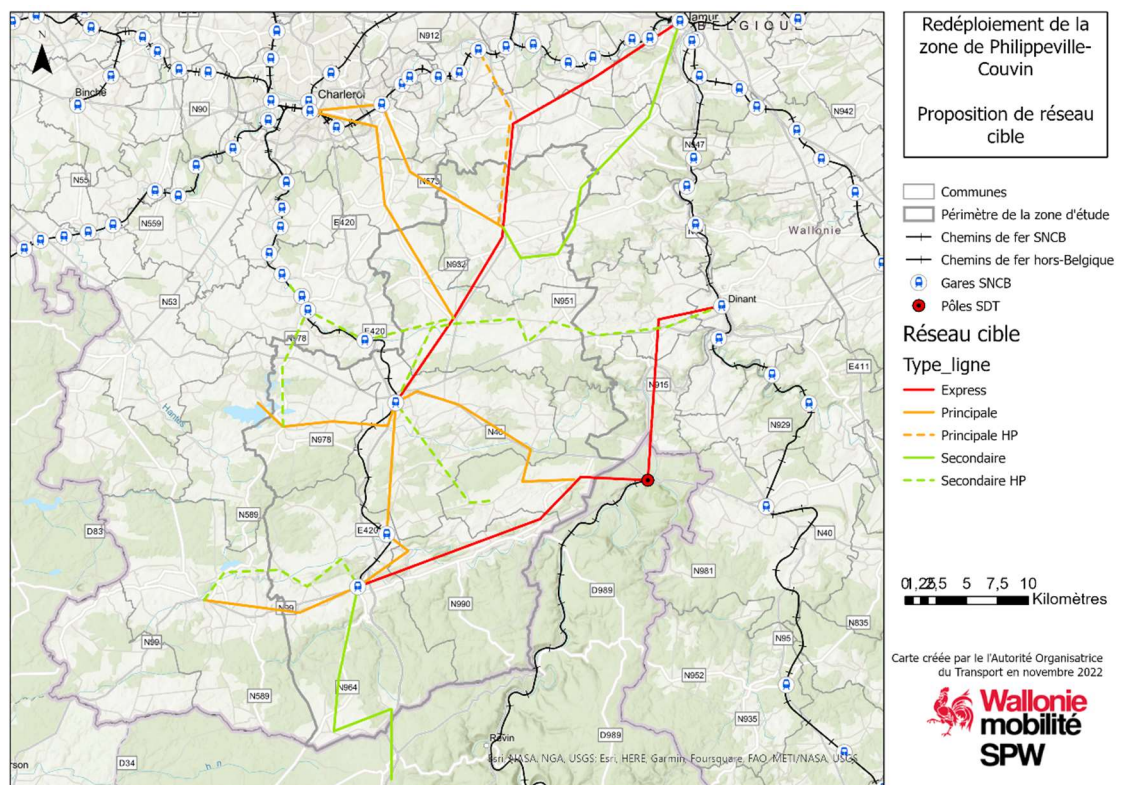
Les niveaux de service cible de ces liaisons et les objectifs d'intermodalité sont détaillés dans les fiches par liaison en annexe.

3.2.3. Liaisons secondaires :

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

- Desserte fine des villages ;
- Principalement sur voiries communales ;
- Horaire cadencé.

Sur la zone, le réseau structurant ferroviaire, Express et principal est complété des liaisons « secondaires » (en vert clair sur la carte ci-dessus) suivantes :



- **Mettet - Biesmerée - Ermeton/Biert - St-Gérard - Profondeville - Malonne - Namur**
- **Rocroi (FR) - 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** (unidirectionnelle en heures de pointe)
- **Cerfontaine - Silenriex – Walcourt** (unidirectionnelle en heures de pointe)
- **Thy-le-Château - Walcourt - Yves-Gomezée - Fraire – Florennes** (unidirectionnelle en heures de pointe)

Ces liaisons secondaires permettent :

- une desserte fine des localités de la zone non desservies par l'offre structurante ;
- d'apporter des solutions de mobilité collective complémentaires pour les flux intra communaux les plus importants (au sein des communes de Couvin, Florennes, Philippeville et Mettet) ;
- d'offrir une liaison transfrontalière avec la France entre Rocroi et Couvin.

Ces liaisons secondaires représentent 23 % de l'offre kilométrique cible régionale sur la zone.

Les niveaux de service cible de ces liaisons et les objectifs d'intermodalité sont détaillés dans les fiches par liaison en annexe.

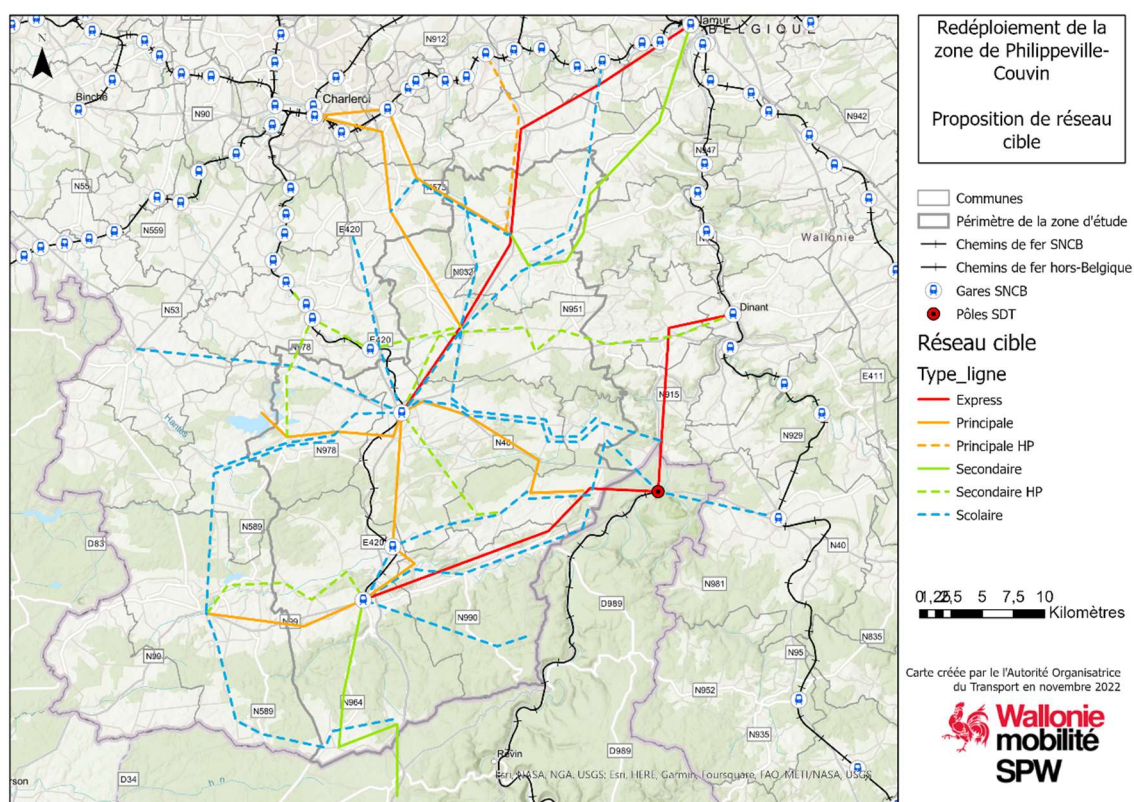
3.2.4. Liaisons scolaires :

En complément du réseau structurant et des lignes secondaires qui permettent sur leurs itinéraires de répondre partiellement au besoin scolaire, il est essentiel d'offrir un service régulier scolaire complémentaire, néanmoins ouvert à tous.

Les principales caractéristiques cible 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 ;
- En jours scolaires uniquement.

Sur la zone Philippeville-Couvin, les liaisons scolaires unidirectionnelles (en bleu sur la carte) à déployer sont les suivantes :



- Somzée – Laneffe – 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
- Froidchappelle – 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 – Gougnyes – Villers-Poterie – Gerpennes
- Senzeilles – Cerfontaine – Froidchapelle – Chimay
- Brûly – Petite-Chapelle – Cul-des-Sarts – L’Escaillère – Rièzes – Forges – Boulers – Chimay
- Romérée – 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)

Ces liaisons scolaires sont susceptibles d’être adaptées dans le temps à l’évolution de l’offre d’enseignement et des flux scolaires sur la zone.

Ces liaisons scolaires représentent 5% de l’offre kilométrique cible régionale sur la zone.

Les niveaux de service cible de ces liaisons sont présentés en annexe, sachant l’Opérateur pouvant renforcer la capacité de l’offre en fonction des besoins évolutifs (capacité du matériel roulant, dédoublement).

3.3. Besoins en solutions de mobilité flexibles complémentaires pour l’intermodalité locale

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 pertinente 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, du plus structurant (réseau ferroviaire national) au plus flexible (mobilité locale).

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 :

En termes spatial : offrir en journée des solutions pour rabattre localement plusieurs villages (de +/- 300 habitants en moyenne) vers le réseau structurant de transport public : Le Mesnil, Oignies-en-Thiérache, Dourbes, Fagnolle, Daussois, Jamagne, Jamiolle, Sart-en-Fagne, Merlemont, Surice, Romedenne, Vodelée, Soulme, Fagne,

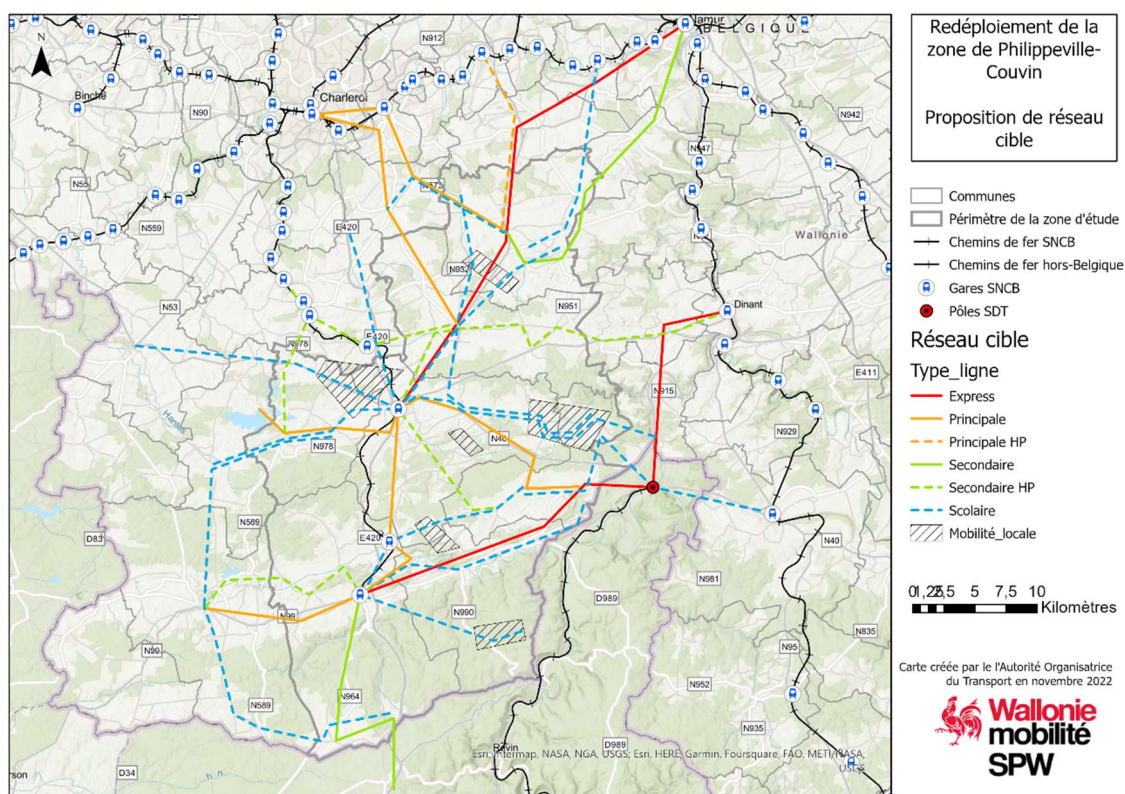
Gochenée, Oret, Stave (voir les zones hachurées en rouge sur la carte du réseau cible, non desservies ou desservies uniquement par des lignes scolaires).

- Dans des plages horaires non-desservies :

Temporel : en soirée (après 20h) sur les liaisons principales depuis Philippeville vers Cerfontaine et Doische et depuis Couvin vers Chimay, en correspondance avec les derniers trains en provenance de Charleroi.

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).



3.4. Intermodalité ferroviaire :

En matière d'intermodalité ferroviaire, le réseau cible proposé pour la zone identifie les gares de **Couvin** et **Philippeville**, comme les lieux prioritaires où doit s'organiser les correspondances bus-train visées pour les différentes liaisons (cfr fiches détaillées en annexe), ainsi que **Dinant** et **Walcourt** hors de la zone.

Les flux de mobilité suivants nécessiteront en effet l'usage de correspondance dans le cadre de l'offre ferroviaire existante et de l'offre du présent réseau cible de transport public régional :

Flux de déplacement	Liaison	Offre structurante cible (PRTP)
500-999 déplacements	Viroinval - Couvin	Liaison Express
	Walcourt - Philippeville	Train
	Florennes - Charleroi	Liaison principale
	Mettet - Charleroi	Liaison principale
	Mettet - Namur	Liaison Express
200-499 déplacements	CC Portes de France - Couvin	Liaison secondaire
	Chimay - Couvin	Liaison principale
	Couvin - Charleroi	Train
	Couvin - Philippeville	Train ou liaison principale
	Couvin - Namur	Train ou liaison principale, puis liaison Express à Philippeville
	Cerfontaine - Charleroi	Liaison secondaire, puis train avec correspondance ciblée en gare de Walcourt
	Cerfontaine - Philippeville	Liaison principale
	Philippeville - Charleroi	Train
	Philippeville - Florennes	Liaison Express
	Philippeville - Namur	Liaison Express
	Walcourt - Florennes	Liaison secondaire
	Florennes - Gerpennes	Liaison principale
	Florennes – Bruxelles	Liaison principale vers Charleroi ou Express vers Namur, puis train
	Florennes - Namur	Liaison Express
	Mettet - Florennes	Liaison Express
	Mettet – Bruxelles	Liaison principale vers Charleroi ou Express vers Namur, puis train
	Mettet - Sambreville	Liaison principale
Mettet - Floreffe	Liaison Express	

3.5. Fiches détaillées par liaison

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

Proposition d'avis de l'Organe :

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.

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.

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 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 courant 2023 de la démarche d'information publique et de participation citoyenne souhaitée par le Ministre Henry.

L'objectif est de présenter le scénario préférentiel d'évolution du réseau TEC en 2024, en visant une mise en œuvre complète d'ici 2025.

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone Philippeville - Couvin

Liaison «Couvin - Viroinval - Doische - Givet - Hastières - Onhaye - Dinant »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Couvin - Viroinval - Doische - Givet - Hastières - Onhaye - Dinant
Hiérarchisation		Express
Direction		Bidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		1365 travailleurs et scolaires +599 navetteurs en correspondance
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte plus fine, selon POI urbains
	Desserte hors zone urbaine	Principe de 1 arrêt par commune
	PAE et autres POI à desservir	Centre de Couvin, Espace Arthur Masson, Musée du CVF3V, centre commercial Rives d'Europe
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter	En gare de Dinant, vers/depuis Namur	

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 401232 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 52 km
Nombre de passages	Par an	7716 passages	Soit 1 passage/h/sens de 6h à 20h en semaine, 1bus/2h de 6h à 20h le samedi et 1 A/R le dimanche
Amplitude	En semaine	14h	Premiers départs entre 6h et 7h et derniers départs entre 19h et 20h depuis les deux terminus
	Un samedi	14h	Premiers départs entre 6h et 7h et derniers départs entre 19h et 20h depuis les deux terminus
	Un dimanche	/	
Distribution journalière	En semaine	1h	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	2h	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		0,51412872841%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0% pas de cohérence, 100% cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraires aller et retour.
Vitesse commerciale		35-40km/h	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone Philippeville - Couvin

Liaison «Philippeville - Florennes - Mettet - Fosses - Floreffe - Namur »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Philippeville - Florennes - Mettet - Fosses - Floreffe - Namur
Hiérarchisation		Express
Direction		Bidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		4736 travailleurs + navetteurs en correspondance
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte plus fine, selon POI urbains
	Desserte hors zone urbaine	Principe de 1 arrêt par commune
	PAE et autres POI à desservir	PAE Mettet, PAE Namur Ouest
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter	En gare de Namur, vers/depuis Liège	

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 602400 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 50 km
Nombre de passages	Par an	12048 passages	Soit 1 passage/h/sens de 6h à 20h en semaine, 1bus/2h de 6h à 20h le samedi et 1 A/R le dimanche
Amplitude	En semaine	14h	Premiers départs entre 6h et 7h et derniers départs entre 19h et 20h depuis les deux terminus
	Un samedi	14h	Premiers départs entre 6h et 7h et derniers départs entre 19h et 20h depuis les deux terminus
	Un dimanche	/	
Distribution journalière	En semaine	1h	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	2h	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		0,43908265647%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0% pas de cohérence, 100% cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraires aller et retour.
Vitesse commerciale		35-40km/h	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone Philippeville - Couvin

Liaison «Couvin - Petigny - Nismes - Frasnes - Mariembourg - Roly - Neuville - Philippeville »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Couvin - Petigny - Nismes - Frasnes - Mariembourg - Roly - Neuville - Philippeville
Hierarchisation		Principale
Direction		Bidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		802 travailleurs, 461 élèves + 183 navetteurs en correspondance
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte plus fine, selon POI urbains
	Desserte hors zone urbaine	Principe de 1 arrêt par localité/village
	PAE et autres POI à desservir	PAE Mariembourg, Brasserie des Fagnes
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter	En gare de Philippeville avec la ligne Express vers/depuis Namur, et secondairement avec le train vers/depuis Charleroi	

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 217850 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 25 km
Nombre de passages	Par an	8714 passages	Soit 1 passage/h/sens de 6h à 20h en semaine, 1 bus/h de 9h à 19h le samedi et 1 bus/2h le dimanche
Amplitude	En semaine	14h	Premiers départs entre 6h et 7h et derniers départs entre 19h et 20h depuis les deux terminus
	Un samedi	10h	Premiers départs entre 6h et 7h et derniers départs entre 19h et 20h depuis les deux terminus
	Un dimanche	10h	Premiers départs entre 9h et 10h et derniers départs entre 18h et 19h depuis les deux terminus
Distribution journalière	En semaine	1h	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	2h	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	2h	
Constance temporelle		0,70996860283%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0% pas de cohérence, 100% cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraires aller et retour.
Vitesse commerciale		25-30 km/h	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone Philippeville - Couvin

Liaison «Florennes - Morialmé - Hanzinelle - Hanzinne - Hymiée - Gerpennes - Acoz - Charnoy - Lausprelle - Couillet - Charleroi »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Florennes - Morialmé - Hanzinelle - Hanzinne - Hymiée - Gerpennes - Acoz - Charnoy - Lausprelle - Couillet - Charleroi
Hiérarchisation		Principale
Direction		Bidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		2561 travailleurs, 707 élèves +682 navetteurs en correspondance
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte plus fine, selon POI urbains
	Desserte hors zone urbaine	Principe de 1 arrêt par localité/village
	PAE et autres POI à desservir	Hôpital IMTR, site de l'ULB
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter	En gare de Charleroi, vers/depuis Bruxelles	

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 352050 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 25 km
Nombre de passages	Par an	14082 passages	Soit 1 passage/h/sens de 5h à 23h en semaine (+ 1 passage/h en HP vers Charleroi toute l'année + 1 passage/h vers Charleroi en HP scolaire), 1 bus/h/sens de 7h à 23h le samedi et 1 bus/2h/sens de 9h à 21h le dimanche
Amplitude	En semaine	18h	Premiers départs entre 5h et 6h et derniers départs entre 22h et 23h depuis les deux terminus
	Un samedi	16h	Premiers départs entre 7h et 8h et derniers départs entre 22h et 23h depuis les deux terminus
	Un dimanche	12h	Premiers départs entre 9h et 10h et derniers départs entre 20h et 21h depuis les deux terminus
Distribution journalière	En semaine	1h	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	1h	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	2h	
Constance temporelle		0,61195054945%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0% pas de cohérence, 100% cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraires aller et retour.
Vitesse commerciale		25-30 km/h	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone Philippeville - Couvin
 Liaison «Mettet - Biesme - Gougnies - Villers-Poterie - Acoz - Châtelet - Charleroi (M5) »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Mettet - Biesme - Gougnies - Villers-Poterie - Acoz - Châtelet - Charleroi (M5)
Hierarchisation		Principale
Direction		Bidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		937 travailleurs, 211 élèves +446 navetteurs en correspondance
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte plus fine, selon POI urbains
	Desserte hors zone urbaine	Principe de 1 arrêt par localité/village
	PAE et autres POI à desservir	PAE Mettet, métro M5 de Charleroi
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		A l'arrêt Express de Mettet vers/depuis Namur, et secondairement à Acoz avec la liaison "Florennes - Charleroi" vers/depuis Gerpennes

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 200422 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 23 km
Nombre de passages	Par an	8714 passages	Soit 1 passage/h/sens de 6h à 20h en semaine, 1bus/h de 9h à 19h le samedi et 1 bus/2h le dimanche
Amplitude	En semaine	14h	Premiers départs entre 6h et 7h et derniers départs entre 19h et 20h depuis les deux terminus
	Un samedi	10h	Premiers départs entre 9h et 10h et derniers départs entre 18h et 19h depuis les deux terminus
	Un dimanche	10h	Premiers départs entre 9h et 10h et derniers départs entre 18h et 19h depuis les deux terminus
Distribution journalière	En semaine	1h	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	1h	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	2h	
Constance temporelle		0,70996860283%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0% pas de cohérence, 100% cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraires aller et retour.
Vitesse commerciale		25-30 km/h	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone Philippeville - Couvin

Liaison «Chimay - Boutonville - Gonrieux - Pesche - Couvin »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Chimay - Boutonville - Gonrieux - Pesche - Couvin
Hiérarchisation		Principale
Direction		Bidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		246 travailleurs, 228 scolaires + 41 navetteurs en correspondance
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte plus fine, selon POI urbains
	Desserte hors zone urbaine	Principe de 1 arrêt par localité/village
	PAE et autres POI à desservir	Ecole de Pesche, site du Champagnat, PAE de Baileux, CSF Chimay, Grottes de Neptune
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter	En gare de Couvin vers/depuis Charleroi	

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 174280 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 20 km
Nombre de passages	Par an	8714 passages	Soit 1 passage/h/sens de 6h à 20h en semaine, 1 bus/h de 9h à 19h le samedi et 1 bus/2h le dimanche
Amplitude	En semaine	14h	Premiers départs entre 6h et 7h et derniers départs entre 19h et 20h depuis les deux terminus
	Un samedi	10h	Premiers départs entre 9h et 10h et derniers départs entre 18h et 19h depuis les deux terminus
	Un dimanche	10h	Premiers départs entre 9h et 10h et derniers départs entre 18h et 19h depuis les deux terminus
Distribution journalière	En semaine	1h	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	1h	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	2h	
Constance temporelle		0,70996860283%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0% pas de cohérence, 100% cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraires aller et retour.
Vitesse commerciale		25-30 km/h	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone Philippeville - Couvin

Liaison «Lacs - Cerfontaine - Senzeilles - Villers-les-deux-Eglises - Philippeville »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Lacs - Cerfontaine - Senzeilles - Villers-les-deux-Eglises - Philippeville
Hierarchisation		Principale
Direction		Bidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		179 travailleurs, 139 élèves + touristes +231 navetteurs en correspondance + flux touristiques
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte plus fine, selon POI urbains
	Desserte hors zone urbaine	Principe de 1 arrêt par localité/village
	PAE et autres POI à desservir	Lacs de l'Eau d'Heure, gare de Philippeville, centre de Philippeville
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter	En gare de Philippeville de/vers Charleroi, et si possible avec Express E86 de/vers Namur	

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 111240 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 18 km
Nombre de passages	Par an	6180 passages	Soit 1 bus/2h/sens (1/h/sens en HP) entre 6h et 20h en semaine; 1 bus/2h/sens le week-end
Amplitude	En semaine	14h	Premiers départs entre 6h et 7h et derniers départs entre 19h et 20h depuis les deux terminus
	Un samedi	10h	Premiers départs entre 9h et 10h et derniers départs entre 18h et 19h depuis les deux terminus
	Un dimanche	10h	Premiers départs entre 9h et 10h et derniers départs entre 18h et 19h depuis les deux terminus
Distribution journalière	En semaine	1h	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	1h	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	2h	
Constance temporelle		0,6978021978%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0% pas de cohérence, 100% cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraires aller et retour.
Vitesse commerciale		25-30 km/h	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone Philippeville - Couvin

Liaison «Philippeville - Villers-le-Gambon - Romerée - Gimnée - Doische »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Philippeville - Villers-le-Gambon - Romerée - Gimnée - Doische
Hiérarchisation		Principale
Direction		Bidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		259 travailleurs, 96 élèves +59 navetteurs en correspondance
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte plus fine, selon POI urbains
	Desserte hors zone urbaine	Principe de 1 arrêt par localité/village
	PAE et autres POI à desservir	Gare de Philippeville, centre de Philippeville
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter	En gare de Philippeville de/vers Charleroi, et secondairement à Doische avec la ligne express vers/depuis Dinant	

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 116970 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 21 km
Nombre de passages	Par an	5570 passages	Soit 1 bus/2h/sens (1/h/sens en HP) entre 6h et 20h en semaine; 1 bus/2h/sens le samedi
Amplitude	En semaine	14h	Premiers départs entre 6h et 7h depuis Mettet et derniers départs entre 18h et 19h depuis Sambreville
	Un samedi	10h	Premiers départs entre 9h et 10h et derniers départs entre 18h et 19h depuis les deux terminus
	Un dimanche	/	/
Distribution journalière	En semaine	1h	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	2h	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		0,53021978022%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0% pas de cohérence, 100% cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraires aller et retour.
Vitesse commerciale		25-30 km/h	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone Philippeville - Couvin
 Liaison «Mettet - Pontauray - St-Gérard - Fosses-la-Ville -Arsimont -Sambreville »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Mettet - Pontauray - St-Gérard - Fosses-la-Ville -Arsimont - Sambreville
Hiérarchisation		Principale HP
Direction		Unidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		245 travailleurs, 97 élèves /
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte plus fine, selon POI urbains
	Desserte hors zone urbaine	Principe de 1 arrêt par localité/village
	PAE et autres POI à desservir	/
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter	En gare de Tamines, vers/depuis Jemeppe-sur-Sambre	

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 52624 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 26 km
Nombre de passages	Par an	2024passages	Soit 1 passage/h de 6h à 9h et de 16h à 19h et 1 A/R à midi, en semaine
Amplitude	En semaine	3h	Premiers départs entre 6h et 7h depuis Mettet et derniers départs entre 18h et 19h depuis Sambreville
	Un samedi	/	/
	Un dimanche	/	/
Distribution journalière	En semaine	1h	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	/	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		0,39010989011%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0% pas de cohérence, 100% cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraires aller et retour.
Vitesse commerciale		25-30 km/h	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone Philippeville - Couvin
 Liaison «Mettet - Biesmerée - Ermeton/Biert - St-Gérard - Profondeville - Malonne - Namur »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Mettet - Biesmerée - Ermeton/Biert - St-Gérard - Profondeville - Malonne - Namur
Hierarchisation		Secondaire
Direction		Bidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		595 travailleurs, 193 élèves
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte plus fine, selon POI urbains
	Desserte hors zone urbaine	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	PAE Mettet, PAE de Malonne, Abbaye de St-Gérard, école St-Berthuin de Malonne, quartier de Bauce
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter	A l'arrêt Express de Mettet, vers/depuis Couvin	

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 228370 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 41 km
Nombre de passages	Par an	5570 passages	Soit 1 bus/2h/sens (1/h/sens en HP) entre 6h et 20h en semaine; 1 bus/2h/sens le samedi
Amplitude	En semaine	14h	Premiers départs entre 6h et 7h et derniers départs entre 19h et 20h depuis les deux terminus
	Un samedi	10h	Premiers départs entre 9h et 10h et derniers départs entre 18h et 19h depuis les deux terminus
	Un dimanche	/	/
Distribution journalière	En semaine	1h	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	2h	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		0,53021978022%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0% pas de cohérence, 100% cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraires aller et retour.
Vitesse commerciale		15-25km/h	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone Philippeville - Couvin

Liaison «Rocroi - Brûly - Petite-Chapelle - Cul-des-Sarts - Bruly-de-Pesche - Couvin »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Rocroi - Brûly - Petite-Chapelle - Cul-des-Sarts - Bruly-de-Pesche - Couvin
Hierarchisation		Secondaire
Direction		Bidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		410 travailleurs, 162 élèves +56 navetteurs en correspondance
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte plus fine, selon POI urbains
	Desserte hors zone urbaine	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Site historique de Brûly-de-Pesche
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter	En gare de Couvin, vers/depuis Charleroi	

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 159376 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 28 km
Nombre de passages	Par an	5692 passages	Soit 1 bus/2h/sens (1/h/sens en HP) entre 6h et 20h en semaine; 1 bus/2h/sens le samedi
Amplitude	En semaine	14h	Premiers départs entre 6h et 7h et derniers départs entre 19h et 20h depuis les deux terminus
	Un samedi	10h	Premiers départs entre 9h et 10h et derniers départs entre 18h et 19h depuis les deux terminus
	Un dimanche	/	/
Distribution journalière	En semaine	1h	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	2h	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		0,56373626374%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0% pas de cohérence, 100% cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraires aller et retour.
Vitesse commerciale		15-25km/h	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone Philippeville - Couvin

Liaison «Thy-le-Château - Walcourt - Yves-Gomezée - Fraire - Florennes »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Thy-le-Château - Walcourt - Yves-Gomezée - Fraire - Florennes
Hierarchisation		Secondaire HP
Direction		Unidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		84 travailleurs, 56 élèves +90 navetteurs
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte plus fine, selon POI urbains
	Desserte hors zone urbaine	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter	A l'arrêt Express de Florennes, vers/depuis Namur	

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 48576 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 24 km
Nombre de passages	Par an	2024 passages	Soit 1 passage/h de 6h à 9h et de 16h à 19h et 1 A/R à midi, en semaine
Amplitude	En semaine	3h	Premiers départs entre 6h et 7h depuis Mettet et derniers départs entre 18h et 19h depuis Sambreville
	Un samedi	/	/
	Un dimanche	/	/
Distribution journalière	En semaine	1h	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	/	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		0,39010989011%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0% pas de cohérence, 100% cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraires aller et retour.
Vitesse commerciale		15-25km/h	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone Philippeville - Couvin
 Liaison «Matagne-la-Petite - Matagne-la-Grande - Villers-en-Fagne - Sautour - Philippeville »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Matagne-la-Petite - Matagne-la-Grande - Villers-en-Fagne - Sautour - Philippeville
Hiérarchisation		Secondaire HP
Direction		Unidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		67 travailleurs, 61 scolaires +70 navetteurs
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte plus fine, selon POI urbains
	Desserte hors zone urbaine	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter	En gare de Philippeville, vers/depuis Charleroi	

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 30360 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 15 km
Nombre de passages	Par an	2024 passages	Soit 1 passage/h de 6h à 9h et de 16h à 19h et 1 A/R à midi, en semaine
Amplitude	En semaine	3h	Premiers départs entre 6h et 7h depuis Mettet et derniers départs entre 18h et 19h depuis Sambreville
	Un samedi	/	/
	Un dimanche	/	/
Distribution journalière	En semaine	1h	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	/	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		0,39010989011%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0% pas de cohérence, 100% cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraires aller et retour.
Vitesse commerciale		15-25km/h	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone Philippeville - Couvin

Liaison «Cerfontaine - Silenrieux - Walcourt »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Cerfontaine - Silenrieux - Walcourt
Hierarchisation		Secondaire HP
Direction		Unidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		67 travailleurs, 5 scolaires +282 navetteurs
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte plus fine, selon POI urbains
	Desserte hors zone urbaine	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter	En gare de Walcourt, vers/depuis Charleroi	

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 26312 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 13 km
Nombre de passages	Par an	2024 passages	Soit 1 passage/h de 6h à 9h et de 16h à 19h et 1 A/R à midi, en semaine
Amplitude	En semaine	3h	Premiers départs entre 6h et 7h depuis Mettet et derniers départs entre 18h et 19h depuis Sambreville
	Un samedi	/	/
	Un dimanche	/	/
Distribution journalière	En semaine	1h	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	/	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		0,39010989011%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0% pas de cohérence, 100% cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraires aller et retour.
Vitesse commerciale		15-25km/h	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone Philippeville - Couvin

Liaison «Philippeville - Hemptinne - St-Aubin - Florennes - Corenne - Rosée - Flavion - Morville - Anthée - Onhaye - Foqueux - Dinant »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Philippeville - Hemptinne - St-Aubin - Florennes - Corenne - Rosée - Flavion - Morville - Anthée - Onhaye - Foqueux - Dinant
Hiérarchisation		Secondaire HP
Direction		Bidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		342 travailleurs, 174 élèves +52 navetteurs depuis Philippeville
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte plus fine, selon POI urbains
	Desserte hors zone urbaine	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Base militaire de Florennes
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter	En gare de Dinant, vers/depuis Namur	

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 127512 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 36 km
Nombre de passages	Par an	3542 passages	Soit 1 passage/h/sens de 6h à 9h et de 15h30 à 18h30 et 1 A/R à midi, en semaine
Amplitude	En semaine	3h	Premiers départs entre 6h et 7h depuis Mettet et derniers départs entre 18h et 19h depuis Sambreville
	Un samedi	/	/
	Un dimanche	/	/
Distribution journalière	En semaine	1h	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	/	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		0,39010989011%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0% pas de cohérence, 100% cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraires aller et retour.
Vitesse commerciale		15-25km/h	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone Philippeville - Couvin
 Liaison «Chimay - Virelles - Lompret - Aublain - Dailly - Boussu-en-Fagne - Couvin »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Chimay - Virelles - Lompret - Aublain - Dailly - Boussu-en-Fagne - Couvin
Hierarchisation		Secondaire HP
Direction		Bidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		205 travailleurs, 147 élèves
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte des pôles scolaires
	Desserte hors zone urbaine	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter	En gare de Couvin, vers/depuis Charleroi	

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 74382 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 21 km
Nombre de passages	Par an	3542 passages	Soit 1 passage/h/sens de 6h à 9h et de 16h à 19h et 1 A/R à midi, en semaine
Amplitude	En semaine	3h	Premiers départs entre 6h et 7h depuis Mettet et derniers départs entre 18h et 19h depuis Sambreville
	Un samedi	/	/
	Un dimanche	/	/
Distribution journalière	En semaine	1h	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	/	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		0,39010989011%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0% pas de cohérence, 100% cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraires aller et retour.
Vitesse commerciale		15-25km/h	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone Philippeville - Couvin

Liaison «Heer - Agimont - Gochenée - Vodelée - Romedenne - Surice - Franchimont - Villers-le-Gambon - Vodecée - Philippeville »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Heer - Agimont - Gochenée - Vodelée - Romedenne - Surice - Franchimont - Villers-le-Gambon - Vodecée - Philippeville
Hiérarchisation		Scolaire
Direction		Unidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		134 scolaires
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte plus fine, selon POI urbains
	Desserte hors zone urbaine	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Pôles scolaires de Philippeville
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		/

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 10374 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 28,5 km
Nombre de passages	Par an	364 passages	Soit 1 à 2 A/R en semaine scolaire
Amplitude	En semaine	/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires
	Un samedi	/	/
	Un dimanche	/	/
Distribution journalière	En semaine	/	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	/	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		0%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0% pas de cohérence, 100% cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraires aller et retour.
Vitesse commerciale		/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone Philippeville - Couvin
 Liaison «Somzée - Laneffe - Fraire - Yves-Gomezée - Philippeville »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Somzée - Laneffe - Fraire - Yves-Gomezée - Philippeville
Hierarchisation		Scolaire
Direction		Unidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		272 scolaires
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte des pôles scolaires
	Desserte hors zone urbaine	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Pôles scolaires de Philippeville
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter	/	

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 10192 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 14 km
Nombre de passages	Par an	728 passages	Soit 1 à 2 A/R en semaine scolaire
Amplitude	En semaine	/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires
	Un samedi	/	/
	Un dimanche	/	/
Distribution journalière	En semaine	/	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	/	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		0%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0% pas de cohérence, 100% cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraires aller et retour.
Vitesse commerciale		/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone Philippeville - Couvin
 Liaison «Graux - Ermetont/Biert - Furnaux - Biesmerée - Stave - Florennes - Philippeville »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Graux - Ermetont/Biert - Furnaux - Biesmerée - Stave - Florennes - Philippeville
Hierarchisation		Scolaire
Direction		Unidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		115 scolaires
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte des pôles scolaires
	Desserte hors zone urbaine	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Pôles scolaires de Philippeville
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter	/	

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 10556 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 29 km
Nombre de passages	Par an	364 passages	Soit 1 à 2 A/R en semaine scolaire
Amplitude	En semaine	/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires
	Un samedi	/	/
	Un dimanche	/	/
Distribution journalière	En semaine	/	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	/	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		0%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0% pas de cohérence, 100% cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraires aller et retour.
Vitesse commerciale		/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone Philippeville - Couvin
 Liaison «Biesmes - Oret - Florennes »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Biesmes - Oret - Florennes
Hierarchisation		Scolaire
Direction		Unidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		82 scolaires
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte des pôles scolaires
	Desserte hors zone urbaine	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Pôles scolaires de Florennes
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter	/	

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 4004 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 11 km
Nombre de passages	Par an	364 passages	Soit 1 à 2 A/R en semaine scolaire
Amplitude	En semaine	/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires
	Un samedi	/	/
	Un dimanche	/	/
Distribution journalière	En semaine	/	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	/	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		0%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0% pas de cohérence, 100% cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraires aller et retour.
Vitesse commerciale		/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone Philippeville - Couvin
 Liaison « Ermetont/Biert - Denée - St-Gérard - Lesves - Sart-St-Laurent - Sovimont - Floreffe »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Ermetont/Biert - Denée - St-Gérard - Lesves - Sart-St-Laurent - Sovimont - Floreffe
Hierarchisation		Scolaire
Direction		Unidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		100 scolaires
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte des pôles scolaires
	Desserte hors zone urbaine	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Pôle scolaire de Floreffe
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		/

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 7644 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 21 km
Nombre de passages	Par an	364 passages	Soit 1 à 2 A/R en semaine scolaire
Amplitude	En semaine	/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires
	Un samedi	/	/
	Un dimanche	/	/
Distribution journalière	En semaine	/	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	/	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		0%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0% pas de cohérence, 100% cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraires aller et retour.
Vitesse commerciale		/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone Philippeville - Couvin

Liaison «Romerée - Gimnée - Doische - Gochenée - Givet - Beauraing »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Romerée - Gimnée - Doische - Gochenée - Givet - Beauraing
Hierarchisation		Scolaire
Direction		Unidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		159 scolaires
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte des pôles scolaires
	Desserte hors zone urbaine	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Pôles scolaires de Beauraing
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter	/	

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 23296 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 32 km
Nombre de passages	Par an	728 passages	Soit 1 à 2 A/R en semaine scolaire
Amplitude	En semaine	/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires
	Un samedi	/	/
	Un dimanche	/	/
Distribution journalière	En semaine	/	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	/	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		0%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0% pas de cohérence, 100% cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraires aller et retour.
Vitesse commerciale		/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone Philippeville - Couvin

Liaison « Beaumont - Barbençon - Clermont - Mertenne - Castillon - Fontenelle - Boussu-lez-Walcourt - Silenrieux - Daussoi - Jamiolle - Jamagne - Phillippeville »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Beaumont - Barbençon - Clermont - Mertenne - Castillon - Fontenelle - Boussu-lez-Walcourt - Silenrieux - Daussoi - Jamiolle - Jamagne - Phillippeville
Hiérarchisation		Scolaire
Direction		Unidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		163 scolaires
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte des pôles scolaires
	Desserte hors zone urbaine	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Pôles scolaires de Philippeville
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		/

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 11830 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 32,5 km
Nombre de passages	Par an	364 passages	Soit 1 à 2 A/R en semaine scolaire
Amplitude	En semaine	/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires
	Un samedi	/	/
	Un dimanche	/	/
Distribution journalière	En semaine	/	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	/	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		0%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0% pas de cohérence, 100% cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraires aller et retour.
Vitesse commerciale		/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone Philippeville - Couvin
 Liaison «Froidchapelle - Cerfontaine - Senzeilles - Villers-les-deux-Eglises - Philippeville »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Froidchapelle - Cerfontaine - Senzeilles - Villers-les-deux-Eglises - Philippeville
Hierarchisation		Scolaire
Direction		Unidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		150 scolaires
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte des pôles scolaires
	Desserte hors zone urbaine	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Pôles scolaires de Philippeville
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter	/	

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 6916 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 19 km
Nombre de passages	Par an	364 passages	Soit 1 à 2 A/R en semaine scolaire
Amplitude	En semaine	/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires
	Un samedi	/	/
	Un dimanche	/	/
Distribution journalière	En semaine	/	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	/	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		0%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0% pas de cohérence, 100% cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraires aller et retour.
Vitesse commerciale		/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone Philippeville - Couvin

Liaison « Le Mesnil - Oignies-en-Thiérache - Olloy/Viroin - Nismes - Petigny - Couvin - Pesche »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Le Mesnil - Oignies-en-Thiérache - Olloy/Viroin - Nismes - Petigny - Couvin - Pesche
Hiérarchisation		Scolaire
Direction		Unidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		92 scolaires +11 élèves vers Philippeville
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte des pôles scolaires
	Desserte hors zone urbaine	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Pôles scolaires de Couvin
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		A Nismes, avec la liaison principale vers/depuis Philippeville

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 8372 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 23 km
Nombre de passages	Par an	364 passages	Soit 1 à 2 A/R en semaine scolaire
Amplitude	En semaine	/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires
	Un samedi	/	/
	Un dimanche	/	/
Distribution journalière	En semaine	/	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	/	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		0%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0% pas de cohérence, 100% cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraires aller et retour.
Vitesse commerciale		/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone Philippeville - Couvin

Liaison «Vaucelles - Mazée - Treignes - Vierves/Viroin - Dourbes - Nismes - Petigny - Couvin - Pesche »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Vaucelles - Mazée - Treignes - Vierves/Viroin - Dourbes - Nismes - Petigny - Couvin - Pesche
Hiérarchisation		Scolaire
Direction		Unidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		184 scolaires
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte des pôles scolaires
	Desserte hors zone urbaine	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Pôles scolaires de Couvin
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		/

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 20384 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 28 km
Nombre de passages	Par an	728 passages	Soit 1 à 2 A/R en semaine scolaire
Amplitude	En semaine	/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires
	Un samedi	/	/
	Un dimanche	/	/
Distribution journalière	En semaine	/	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	/	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		0%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0% pas de cohérence, 100% cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraires aller et retour.
Vitesse commerciale		/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone Philippeville - Couvin
 Liaison «Romerée - Matagne-la-Petite - Matagne-la-Grande - Fagnolle - Couvin - Pesche »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Romerée - Matagne-la-Petite - Matagne-la-Grande - Fagnolle - Couvin - Pesche
Hiérarchisation		Scolaire
Direction		Unidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		33 scolaires
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte des pôles scolaires
	Desserte hors zone urbaine	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Pôles scolaires de Couvin
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		/

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 8736 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 24 km
Nombre de passages	Par an	364 passages	Soit 1 à 2 A/R en semaine scolaire
Amplitude	En semaine	/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires
	Un samedi	/	/
	Un dimanche	/	/
Distribution journalière	En semaine	/	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	/	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		0%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0% pas de cohérence, 100% cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraires aller et retour.
Vitesse commerciale		/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone Philippeville - Couvin
 Liaison «Mettet - Biesme - Gougnies - Villers-Poterie - Gerpennes »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Mettet - Biesme - Gougnies - Villers-Poterie - Gerpennes
Hierarchisation		Scolaire
Direction		Unidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		148 scolaires
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte des pôles scolaires
	Desserte hors zone urbaine	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Pôles scolaires de Gerpennes
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter	/	

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 5096 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 14 km
Nombre de passages	Par an	364 passages	Soit 1 à 2 A/R en semaine scolaire
Amplitude	En semaine	/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires
	Un samedi	/	/
	Un dimanche	/	/
Distribution journalière	En semaine	/	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	/	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		0%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0% pas de cohérence, 100% cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraires aller et retour.
Vitesse commerciale		/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone Philippeville - Couvin
 Liaison «Senzeilles - Cerfontaine - Froidchapelle - Chimay »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Senzeilles - Cerfontaine - Froidchapelle - Chimay
Hierarchisation		Scolaire
Direction		Unidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		150 scolaires
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte des pôles scolaires
	Desserte hors zone urbaine	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Pôles scolaires de Chimay
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter	/	

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 8372 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 23 km
Nombre de passages	Par an	364 passages	Soit 1 à 2 A/R en semaine scolaire
Amplitude	En semaine	/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires
	Un samedi	/	/
	Un dimanche	/	/
Distribution journalière	En semaine	/	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	/	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		0%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0% pas de cohérence, 100% cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraires aller et retour.
Vitesse commerciale		/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone Philippeville - Couvin
 Liaison « Brûly - Petite-Chapelle - Cull-des-Sarts - L'Escaillère - Rièzes - Forges - Bourlers - Chimay »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Brûly - Petite-Chapelle - Cull-des-Sarts - L'Escaillère - Rièzes - Forges - Bourlers - Chimay
Hierarchisation		Scolaire
Direction		Unidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		114 scolaires
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte des pôles scolaires
	Desserte hors zone urbaine	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Pôles scolaires de Chimay
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		/

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 8372 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 23 km
Nombre de passages	Par an	364 passages	Soit 1 à 2 A/R en semaine scolaire
Amplitude	En semaine	/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires
	Un samedi	/	/
	Un dimanche	/	/
Distribution journalière	En semaine	/	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	/	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		0%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0% pas de cohérence, 100% cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraires aller et retour.
Vitesse commerciale		/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone Philippeville - Couvin

Liaison «Doische - Gochenée - Vodelée - Romedenne - Surice - Franchimont - Villers-le-Gambon - Vodecée - Florennes »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Doische - Gochenée - Vodelée - Romedenne - Surice - Franchimont - Villers-le-Gambon - Vodecée - Florennes
Hierarchisation		Scolaire
Direction		Bidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		58 scolaires
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte des pôles scolaires
	Desserte hors zone urbaine	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Pôles scolaires de Florennes et Doische
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		/

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 20384 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 28 km
Nombre de passages	Par an	728 passages	Soit 1 à 2 A/R en semaine scolaire
Amplitude	En semaine	/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires
	Un samedi	/	/
	Un dimanche	/	/
Distribution journalière	En semaine	/	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	/	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		0%	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0% pas de cohérence, 100% cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraires aller et retour.
Vitesse commerciale		/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires