

# REVITALISATION DES LIGNES A FAIBLE DENSITE DE POPULATION

---

PROJET PILOTE

LIGNE CHARLEROI – COUVIN (L132)

**Cellule Ferroviaire**



## TABLE DES MATIERES

<b>REVITALISATION DES LIGNES A FAIBLE DENSITE DE POPULATION .....</b>	<b>4</b>
1. CONTEXTE.....	5
1.1. Des incertitudes et des restrictions budgétaires continues .....	5
1.2. La diminution de l'offre sur les petites lignes en décembre 2014 .....	5
1.3. La suppression des guichets en milieu rural :.....	6
1.4. La menace sur l'entretien des petites lignes du réseau : .....	6
1.5. La libéralisation du transport intérieur de voyageur .....	7
2. LIGNES CONCERNEES EN WALLONIE .....	8
3. DECISIONS DU GOUVERNEMENT WALLON .....	9
3.1 Décision du GW relative au PPI 2013-2025 – novembre 2013 .....	9
3.2 Décision du GW sur le plan de transport SNCB 2017 – mai 2016 .....	9
4. EXPERIENCE PILOTE : L132/134 CHARLEROI – COUVIN .....	10
<b>ETAT DES LIEUX DE LA LIGNE CHARLEROI – COUVIN .....</b>	<b>11</b>
1. CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE .....	11
1.1 Population .....	11
1.2 Emplois .....	12
1.3 Scolaires.....	13
1.4 Commerces.....	14
1.5 Tourisme.....	14
2. INFRASTRUCTURE.....	16
2.1 Infrastructure de la ligne .....	16
2.2 Gares et point d'arrêt .....	17
3. OFFRE .....	18
3.1 Schémas de desserte .....	18
3.2 Temps de parcours .....	19
3.3 Matériel roulant .....	20

4.	DEMANDE EN TRANSPORT .....	21
4.1	Comptages SNCB .....	21
4.2	Méthodologie comptages/enquêtes Cellule Ferroviaire .....	22
4.3	Fréquentation de la ligne .....	23
4.4	Présentation des flux.....	23
4.5	Répartition temporelle des flux.....	25
4.6	Destination des flux.....	27
4.7	Mode de transport utilisé pour rejoindre la gare .....	27
4.8	Mode de transport utilisé à destination.....	28
5.	EQUILIBRE FINANCIER .....	29
6.	CONCLUSION .....	30
	<b>ACCESSIBILITE .....</b>	<b>31</b>
1.	MODES DOUX .....	31
2.	ROUTIERE.....	32
3.	CORRESPONDANCE BUS/TRAIN .....	36
4.	ACCESSIBILITE DE CHAQUE GARE .....	40
4.1	Jamioulx.....	40
4.2	Beignée .....	40
4.3	Ham-sur-Heure .....	41
4.4	Cour-sur-Heure.....	41
4.5	Berzée .....	42
4.6	Pry.....	42
4.7	Walcourt .....	42
4.8	Yves-Gomezée .....	43
4.9	Philippeville .....	43
4.10	Mariembourg.....	44
4.11	Couvin.....	44
5.	AMELIORATIONS POSSIBLES DE L'ACCESSIBILITE.....	45
6.	CONCLUSION .....	47

<b>ETUDE D'EXPLOITATION .....</b>	<b>48</b>
1. EXPLOITATION DE LA LIGNE – SCENARII ENVISAGES .....	48
2. DESSERTES – CHOIX TECHNIQUES POSSIBLES .....	49
2.1 Desserte en IC.....	49
2.2 Desserte en L.....	51
2.3 Organisations possibles.....	51
<b>DEMARCHE PARTICIPATIVE .....</b>	<b>53</b>
1. CONSULTATION ET IMPLICATION DE LA POPULATION .....	53
2. CREATION DU COMITE DE LIGNE ET MISE EN PLACE D' ACTIONS .....	54
<b>CONCLUSIONS .....</b>	<b>55</b>
<b>ANNEXES.....</b>	<b>56</b>
1. Exemples de visuels créés .....	56
2. Calcul de marche .....	58

## REVITALISATION DES LIGNES A FAIBLE DENSITE DE POPULATION

Bien que le ferroviaire soit une compétence fédérale, ce mode impacte directement la mobilité et l'aménagement du territoire, compétences de la Région Wallonne. Les lignes à faible densité de population irriguent ainsi des territoires desservant ensuite les bassins de vie. Le projet pilote de la ligne Charleroi – Couvin s'inscrit dans un contexte plus large, celui de la revitalisation des lignes à faible densité de population. La Cellule Ferroviaire a décidé de s'y intéresser étant donné l'absence de visions à long terme de l'offre et des investissements en infrastructure face à une dégradation continue du réseau qui pèsent sur le réseau wallon mais en particulier sur les lignes et les gares les moins fréquentées.

La ligne Charleroi – Couvin, mais aussi de manière plus générale la mobilité dans la zone de l'Entre Sambre et Meuse, ont été étudiées à de nombreuses reprises. L'étude sur la mobilité dans l'Entre Sambre et Meuse (Etude Sessam) réalisée en 2013 dresse d'ailleurs des constats similaires à ceux présentés dans ce rapport et des propositions d'évolution. L'objectif n'est donc pas de recommencer ces études mais bien d'essayer d'associer la population à une démarche de revitalisation de la ligne ferroviaire sur base de tous les éléments techniques recueillis.

## 1. CONTEXTE

### 1.1. Des incertitudes et des restrictions budgétaires continues

La SNCB et Infrabel doivent s'adapter à un cadre budgétaire constamment à la baisse. La trajectoire budgétaire pour la SNCB et Infrabel pour les prochaines années confirme cette tendance. La figure suivante illustre les efforts financiers qui doivent être consentis.

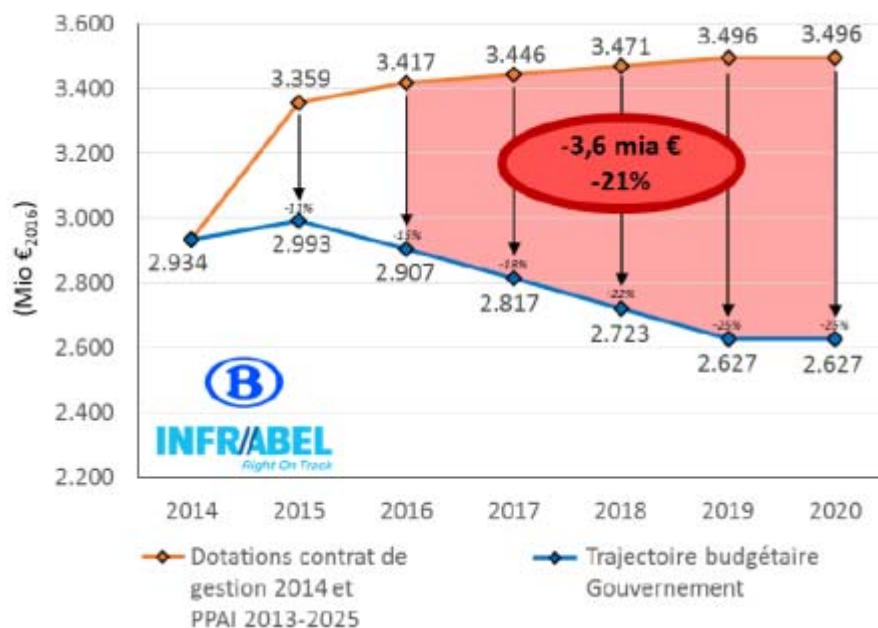


Figure 1 : Trajectoire budgétaire pour les dotations au chemin de fer Belge (PPI Infrabel)

### 1.2. La diminution de l'offre sur les petites lignes en décembre 2014

Lors de la construction du plan de transport 2014, le fédéral a imposé à la SNCB de ne pas augmenter la prestation de transport (nombre de train.km constant). Afin de pouvoir développer l'offre sur les lignes les plus chargées, la SNCB a dû sacrifier des relations moins fréquentées. Pour les lignes rurales, cela s'est notamment traduit par une diminution de l'amplitude horaire de desserte voire la suppression de l'offre cadencée dans certains points d'arrêts pour n'offrir plus qu'une desserte en heures de pointe. De manière générale, la SNCB préfère investir dans les gares et les lignes les plus rentables.

Le plan de transport 2017 a augmenté l'offre (le nombre de trains) grâce au gel de la redevance arrêt jusqu'en 2020. Aucune garantie/vision de l'offre n'est donnée au-delà de 2020.

### 1.3. La suppression des guichets en milieu rural :

En 2015 et 2016, une nouvelle vague de suppression de guichets SNCB a eu lieu. Les lignes 132, 42 et 43 ont ainsi vu disparaître l'ensemble de leur guichet<sup>1</sup>. Comme l'illustre la carte suivante, plusieurs dizaines de kilomètres doivent désormais être parcourus par l'utilisateur pour atteindre un guichet. Pour palier à ces suppressions, la SNCB a généralisé l'installation d'automates de vente.

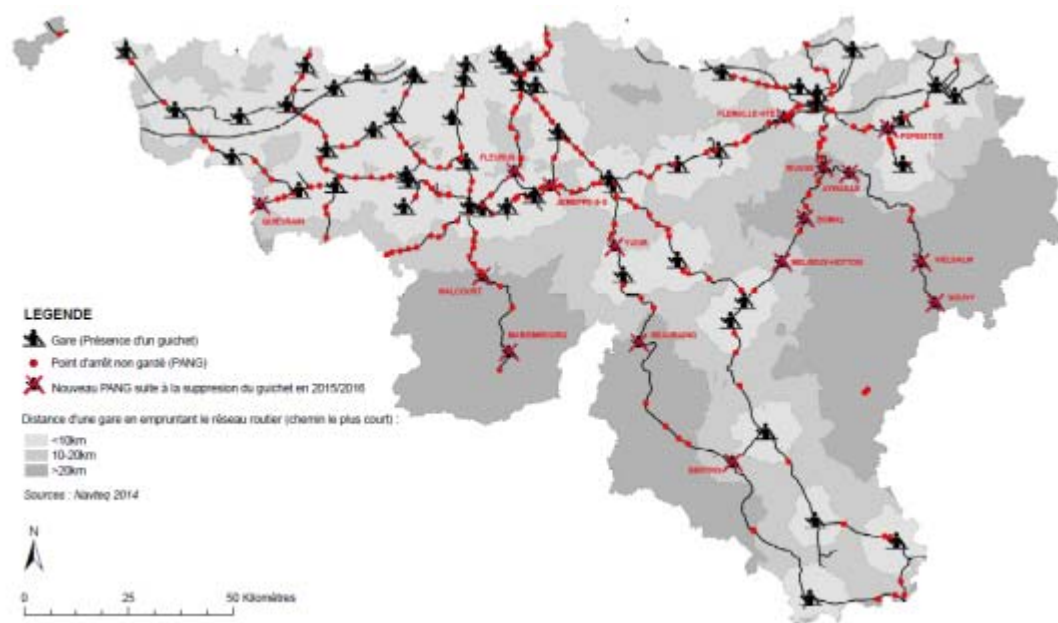


Figure 2 : Guichet SNCB en Wallonie (Cellule Ferroviaire, 2015)

### 1.4. La menace sur l'entretien des petites lignes du réseau :

Suite aux restrictions budgétaires successives, Infrabel ne dispose plus des moyens suffisants pour l'entretien de son réseau. Les lignes les moins rentables du point de vue du gestionnaire d'infrastructure ne sont donc plus entretenues suffisamment, en premier lieu les lignes industrielles et les lignes rurales. Deux exemples notables peuvent être cités :

- la ligne 144 entre Jemeppe-sur-Sambre et Gembloux, qui fait partie du corridor européen Mer du nord – Méditerranée a été réduit à une voie unique. En effet, l'entretien de la deuxième voie n'était plus réalisé. Fin 2017, la voie restante a fait l'objet d'un avis de ralentissement temporaire de la voie pour mauvais état de l'infrastructure.

<sup>1</sup> Le guichet de Mariembourg est encore actuellement tenu par le personnel d'Infrabel présent dans la gare. Dans un courrier daté du 30 novembre 2017, Madame Sophie Dutordoir a indiqué que la SNCB n'avait pas « l'intention de continuer à exploiter ces guichets ».



- La ligne 130A entre Erquelinnes et Charleroi comporte 15 ponts dont 5 ponts sont dans un état préoccupant. Les budgets n'étant pas disponible, des mises à voie unique partielle sont envisagés<sup>2</sup>.

### **1.5. La libéralisation du transport intérieur de voyageur**

La libéralisation du transport ferroviaire de voyageur en 2023 est également une perspective à prendre en compte. L'exploitation par un opérateur des lignes non rentables du réseau se fera forcément par une compensation financière (ou une délégation indivisible de lignes rentables et non rentables). La remise en question des lignes les moins rentables sera donc inévitable.

---

<sup>2</sup> Demandes de permis déposées

## 2. LIGNES CONCERNEES EN WALLONIE

Les lignes à faible densité de population considérées en Wallonie sont les suivantes :

- L144 : Jemeppe s/Sambre – Gembloux
- L42 : Rivage – Gouvy – Luxembourg
- L43 : Rivage – Marloie
- L132/134 : Charleroi – Couvin
- L130A : Charleroi – Erquelinnes
- L90 : Jurbise – Ath
- L166 : Dinant – Bertrix
- L165 : Libramont – Bertrix – Virton – Athus
- L144 : Pepinster – Spa

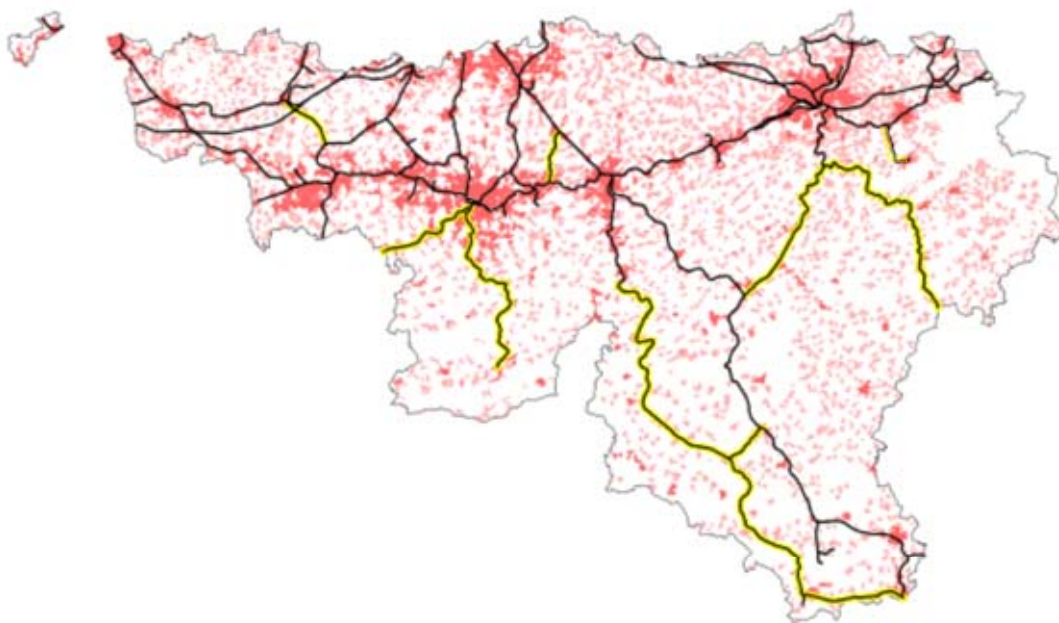


Figure 3 : Ligne ferroviaire par rapport aux zones d'habitats au plan de secteur (Cellule Ferroviaire, 2017)

### 3. DECISIONS DU GOUVERNEMENT WALLON

Deux décisions du gouvernement wallon portent indirectement sur les lignes à faible densité de population.

#### 3.1 Décision du GW relative au PPI 2013-2025 – novembre 2013

En novembre 2013, le gouvernement wallon a défini les projets prioritaires à mettre en place dans le cadre d'une enveloppe réservée aux projets régionaux par le gouvernement fédéral. La Wallonie a choisi de mettre en avant les lignes rurales à travers les projets suivants <sup>3</sup>:

<b>Projet 16</b>	Finalisation modernisation L42 Rivage – Gouvy
<b>Projet 17</b>	Augmentation de la capacité de la L43
<b>Projet 18</b>	Modernisation et augmentation de capacité de la L132 de Walcourt à Couvin

#### 3.2 Décision du GW sur le plan de transport SNCB 2017 – mai 2016

En mai 2016, le gouvernement wallon a communiqué ses revendications pour le plan de transport 2017 au fédéral. Le principe de base est de proposer un seuil d'attractivité minimum de 1 train/heure/sens dans toutes les gares wallonnes.

PRINCIPE DE BASE - MINIMUM 1 TRAIN/H/SENS/GARE ET POINT D'ARRET			
Les lignes et points d'arrêts suivants ont moins d'un train/h/sens.			
En semaine, passage d'une fréquence bihoraire à une fréquence horaire sur:			
LIGNES	Σ PANG's	RELATIONS	ORIGINE/DESTINATION
42	5	IC-33	Liège-Guillemins/Luxembourg
162	7	L-10	Ciney/Librasmont
	4	L-12	Librasmont/Arlon/Luxembourg
165	6	L-13	Librasmont/Virton/Arlon
166	8	L-11	Librasmont/Dinant/Namur
Remplacement des P par un service cadencé sur :			
LIGNES	PANG's		
78	Ville-Pommeroeul, Harchies, Callenelle et Maubray		
144	Chapelle-Dieu et Mazy		
132	Yves-Gomezée, Pny, Cour-sur-Heure, Ham-sur-Heure, Beignée, Jamioux		

A ce souhait de base, deux autres revendications concernent directement des lignes rurales à savoir :

- Ajout d'un train L par heure et par sens sur la ligne 43
- Ajout d'un train L par heure et par sens sur la ligne 132 entre Charleroi et Walcourt

<sup>3</sup> Pour plus de détails sur ces projets, voir fiches disponibles sur le portail mobilité de la Région Wallonne : <http://mobilite.wallonie.be/politiques-de-mobilite/mobilite-ferroviaire/les-rapports.html>. Finalement, l'enveloppe pour les projets prioritaires définis par les Régions a été réduite à 68M€ (au lieu de 668M€). La décision du Gouvernement Wallon est donc réduite à néant.

#### 4. EXPERIENCE PILOTE : L132/134 CHARLEROI – COUVIN

La ligne 132/134 Charleroi – Couvin regroupe une partie importante des problématiques rencontrées par les lignes rurales en Wallonie, à savoir :

- une baisse d'offre conséquente en décembre 2014 ;
- une desserte uniquement en heure de pointe dans certains arrêts ;
- une faible fréquentation ;
- un seul guichet (Mariembourg) qui plus est, en sursis ;
- des travaux d'infrastructure à réaliser (L134) ;
- une concurrence avec les autres moyens de transport (bus et voiture);
- une menace de fermeture de certains points d'arrêt.<sup>4</sup>

De plus il s'agit de la seule ligne voyageur non électrifiée en Wallonie.

Cette ligne a ainsi été retenue pour l'expérience pilote de revitalisation des lignes ferroviaires à faible densité de population en Wallonie.

L'essence de la démarche est d'impliquer la population dans la sauvegarde et la valorisation de la ligne. La Cellule Ferroviaire en association avec Navetteurs.be a lancé le projet, mais l'objectif est que la dynamique se poursuive par l'action citoyenne et s'auto-alimente. La démarche a consisté en :

- l'étude technique de la ligne,
- la rencontre avec les acteurs-clefs (bourgmestres, la SNCB, les TEC, etc.)
- l'implication de la population pour identifier et mener les actions pouvant revaloriser la ligne.

---

<sup>4</sup> Présentation du Ministre Bellot à Axud le 17 novembre 2016

## ETAT DES LIEUX DE LA LIGNE CHARLEROI – COUVIN

L'état des lieux dresse un portrait du contexte socio-économique, de l'infrastructure et de l'exploitation mais aussi de la demande entre autre définie sur la base d'enquêtes et de comptages menés.

### 1. CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

#### 1.1 Population

La répartition de la population est marquée au nord de la ligne par la périurbanisation de Charleroi. La densité mais aussi l'étalement sont plus importants. Au sud de la ligne, la densité de population est beaucoup plus faible mais la population est plus concentrée dans les centres.

La densité de population autour des gares (cercle de 500m) est très variable. Ces variations sont liées à la position de la gare par rapport au centre-ville des localités. A titre d'exemple, à Mariembourg, où la gare est à proximité immédiate du centre, la population dans les 500m est importante. Ce n'est pas le cas à Philippeville où la gare est décentrée.

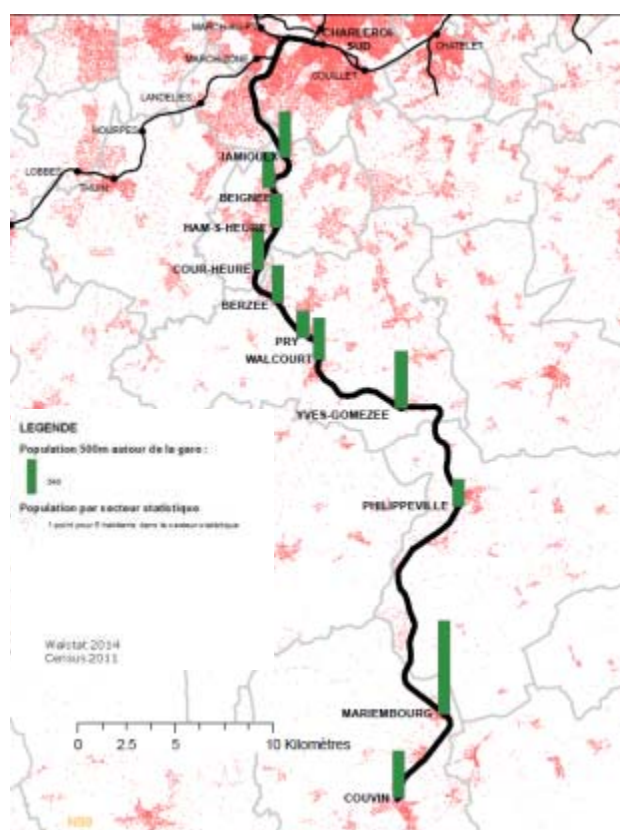


Figure 4 : Densité de population autour de la ligne et à 500m des gares – Données : Censuses 2011

La population a été en croissance sur les 4 communes de la ligne entre 2005 et 2015, plus forte au milieu de la ligne (Walcourt :+6% et Philippeville :+11%) qu’aux extrémités (Ham-sur-Heure : 2% et Couvin : 4%).

## 1.2 Emplois

En excluant la commune de Charleroi, la ligne dessert 4 communes : Ham-sur-Heure, Walcourt, Philippeville et Couvin. En termes d’emplois, ces communes sont relativement équivalentes (3’000-4’000 emplois). Couvin se distingue légèrement avec plus de 4’500 emplois en 2014.

Peu de gens travaillent dans leur commune de résidence (<35% des actifs) et l’attractivité de Charleroi et de l’agglomération bruxelloise sont manifestes. A nouveau la commune de Couvin, plus éloignée de ces pôles, échappe quelque peu à ce constat.

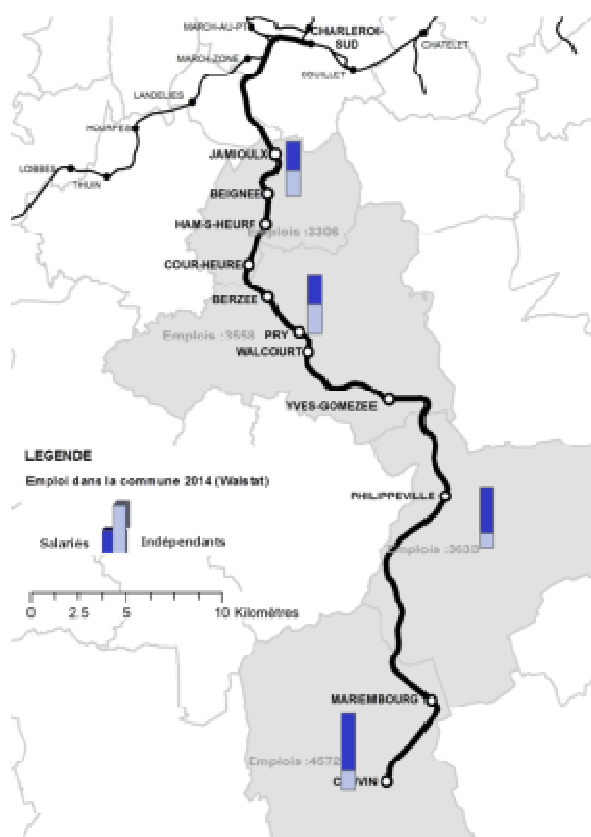
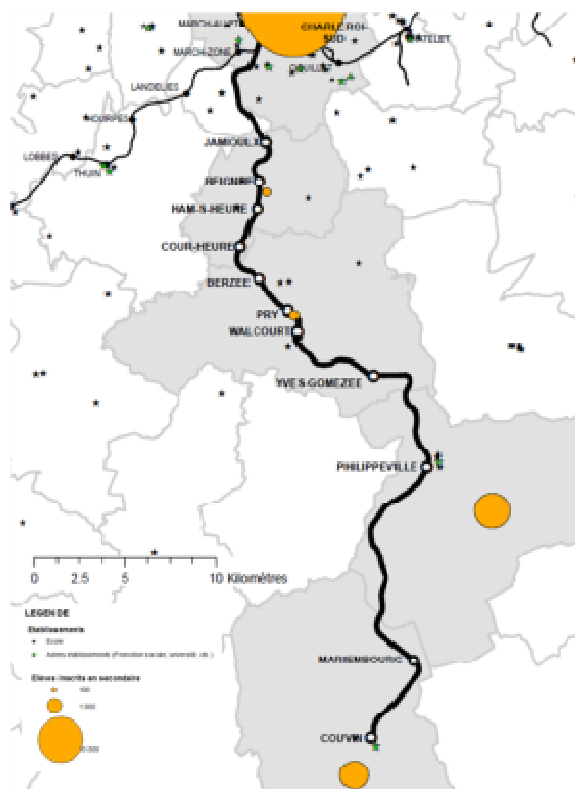


Figure 5 : Nombre d’emplois salariés et indépendants dans les communes concernées – Données : Walstat 2014

### 1.3 Scolaires

Sur le parcours de la ligne, 3 pôles scolaires principaux sont identifiés :

- Charleroi : 19399 inscrits dans le secondaire en 2014-2015
- Philippeville : 2236 inscrits dans le secondaire en 2014-2015
- Couvin : 1436 inscrits dans le secondaire en 2014-2015



**Figure 6 : Nombre d'étudiants inscrits en secondaire dans les communes concernées – Données : Walstat 2015**

Par ailleurs, Charleroi est un pôle moyen à l'échelle de la wallonie pour les étudiants du supérieur.

## 1.4 Commerces

Les données issues de l'Atlas du Commerce (2014) en Wallonie illustrent un tissu commercial existant mais qui se trouve à proximité d'offre importante (Charleroi, Bultia en partie sur la commune d'Ham-sur-Heure).

Plusieurs projets vont modifier considérablement l'offre dans les prochaines années :

- Centre commercial Rive Gauche à proximité de Charleroi-Sud ;
- Centre commercial jouxtant la gare à Couvin ;
- Extension de la zone activités et de commerces de Philippeville, à proximité de la gare.



Figure 7 : Offre commerciale dans les communes concernées (les données pour la commune de Walcourt ne sont pas disponibles) - Données : l'Atlas du commerce en Wallonie, 2014

## 1.5 Tourisme

La ligne passe à proximité des lacs de l'eau d'heure qui représente le pôle touristique principal. L'offre en hébergement a explosé ces dernières années et présente plusieurs milliers de lits. L'illustration suivante souligne par contre la faiblesse touristique de Charleroi.



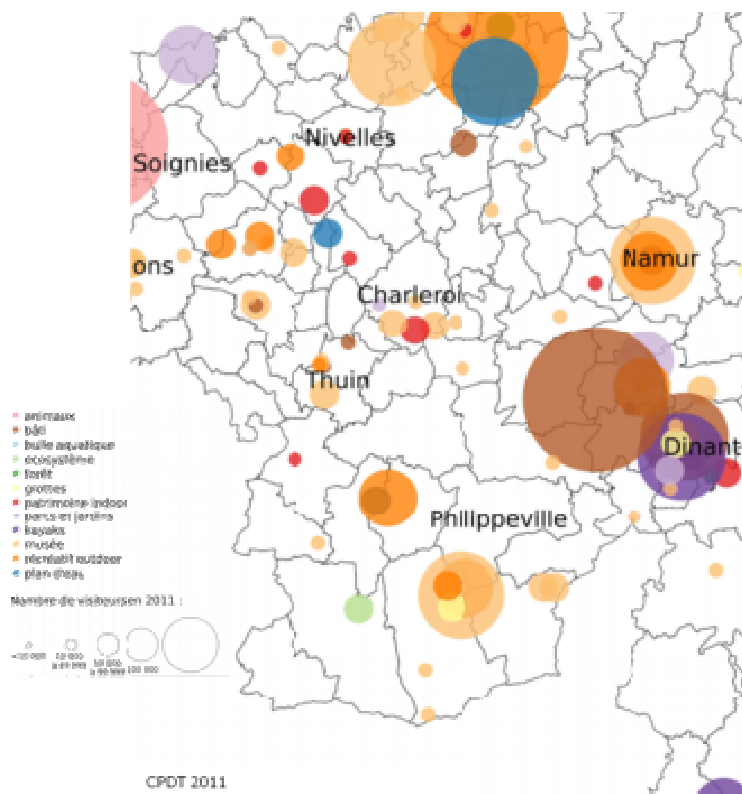
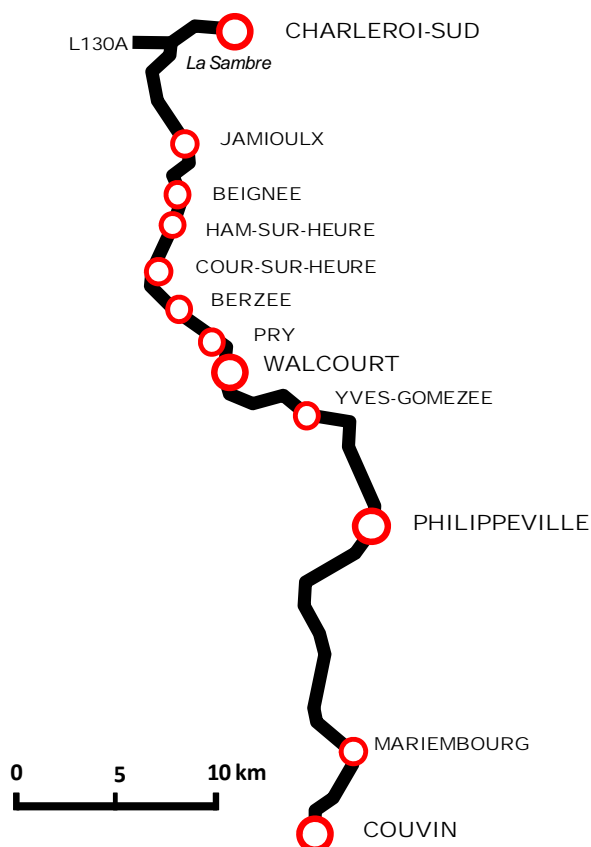


Figure 8 : Principales attractions touristiques sur le territoire concerné – CPDT 2011

## 2. INFRASTRUCTURE

### 2.1 Infrastructure de la ligne

L'infrastructure empruntée entre Charleroi et Couvin est composée de la ligne 130A entre Charleroi-Sud et La Sambre, de la ligne 132 entre La Sambre et Mariembourg, de la ligne 134 entre Mariembourg et Couvin.



**Figure 9 : Ligne 132 - Infrastructure (Cellule Ferroviaire, 2017)**

La ligne 132 a fait l'objet d'une modernisation en 2002 notamment pour augmenter la vitesse de référence à 120 kilomètres par heure là où c'était raisonnablement possible. L'infrastructure de la ligne 134 entre Mariembourg et Couvin est par contre en fin de vie et doit être renouvelée. Infrabel prévoit ce renouvellement en 2019.

Cette ligne voyageur est la seule à ne pas être électrifiée en Wallonie, et sur les 54.3km de son parcours, 32.3km sont à voie unique de Walcourt à Couvin.

La ligne compte également 3 tunnels (Jamioulx, Ham-sur-Heure, Philippeville) et 25 passages à niveau. Le tunnel de Jamioulx ne dispose pas d'un gabarit suffisant pour permettre une circulation à

double sens, les voies sont mariées dans le tunnel. Le démariage de ces voies est prévu entre août 2018 et août 2020.



Figure 10 : Illustration du tunnel de Jamioux avec mariage des voies

## 2.2 Gares et point d'arrêt

La ligne comprend 11 points d'arrêt (en excluant Charleroi-Sud). La partie nord de la ligne, à proximité de Charleroi, offre une densité d'arrêts plus importante. Au sud de Walcourt, cette densité est beaucoup plus faible.

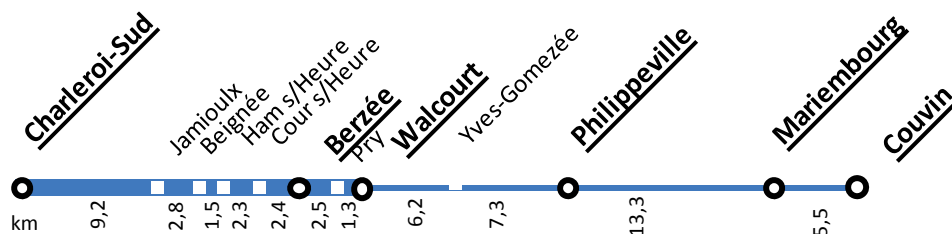


Figure 11 : Schématisation de la ligne Charleroi – Couvin

Les points d'arrêt de Charleroi à Walcourt ont été récemment rénovés.

### 3. OFFRE

#### 3.1 Schémas de desserte

Dans le plan de transport 2014-2017, l'offre sur la ligne 132 était composée d'un train IC par heure et par sens faisant arrêt à Berzée, Walcourt, Philippeville, Mariembourg et Couvin. Cette desserte était renforcée par des trains P desservant également les gares d'Yves Gomezée, Pry, Cour-sur-Heure, Ham-sur-Heure, Beignée et Jamioulx.

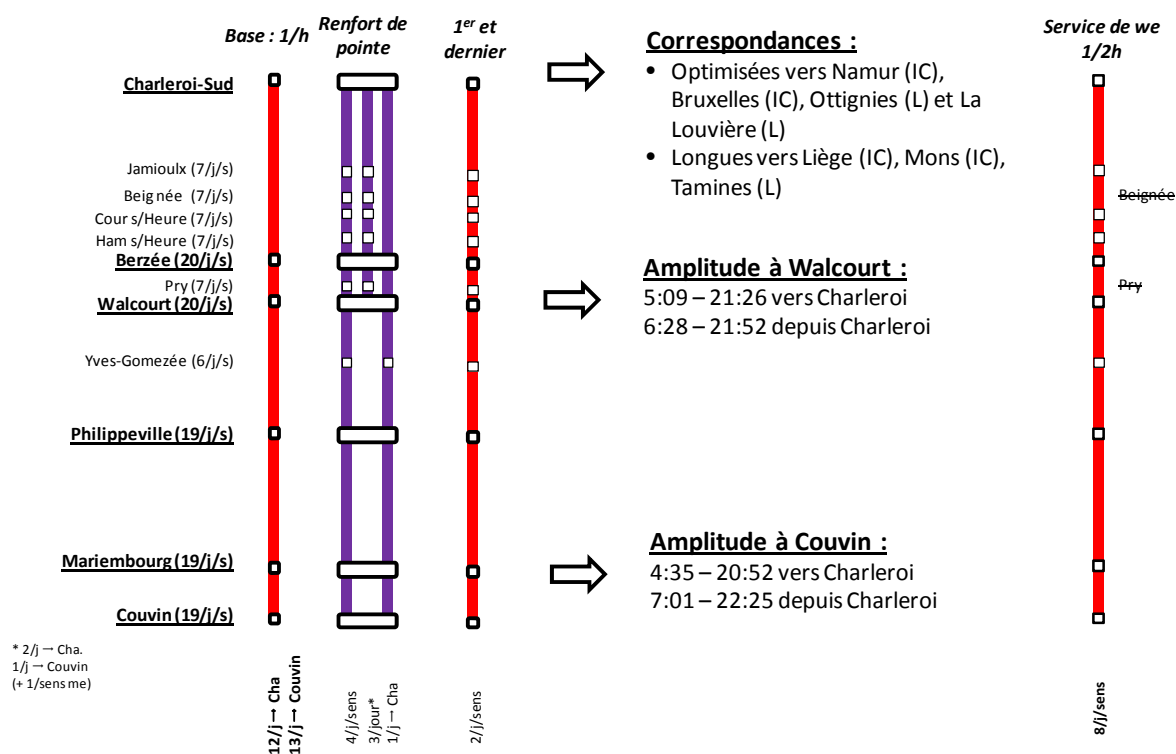


Figure 12 : Schéma de desserte sur la ligne (Plan de transport 2014-2017)

Les arrêts desservis uniquement par des trains P ont vu leur offre largement diminuer avec le plan de transport 2014 et n'étaient plus desservis que par 8 trains P par jour principalement aux heures de pointe.

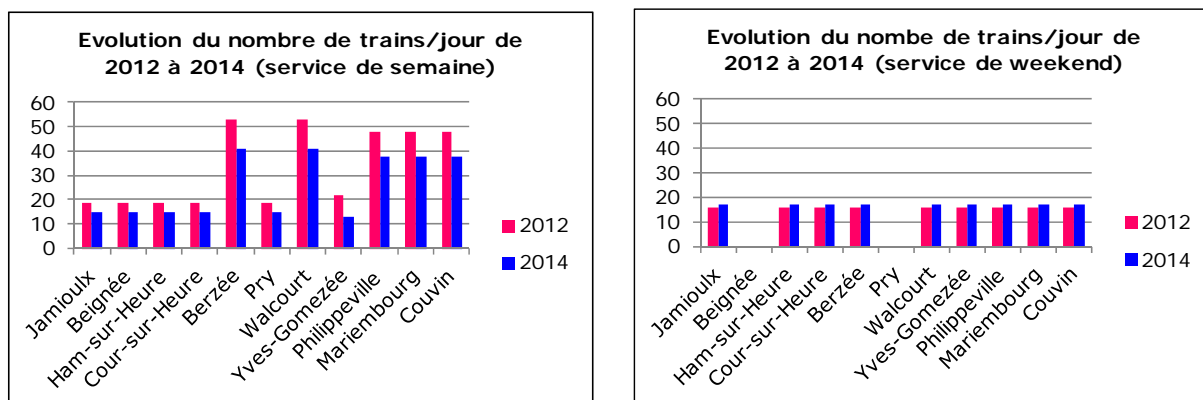


Figure 13 : Evolution de l'offre dans les gares de la ligne entre 2012 et 2014

En décembre 2017, dans le cadre du **plan de transport 2017-2020**, la SNCB a décidé d'ajouter la desserte des arrêts d'Yves-Gomezée et d'Ham-sur-Heure sur la desserte cadencée. Ces trains IC ont été déclassés en train L. Au-delà de ce changement, des adaptations de l'horaire ont eu lieu à la marge mais le principe de desserte est resté le même. Le weekend, les trains continuent de circuler toutes les 2h et desservent tous les arrêts sauf Beignée et Pry.

La ligne est également empruntée par un trafic marchandise en provenance de la carrière des Petons à Yves Gomezée (1 à 2 trains/jour). A proximité, l'ouverture programmée de la carrière d'Hemptinne va également contribuer à augmenter ce segment du trafic (Carmeuse, montée en puissance progressive jusqu'à 8 trains par jour et par sens prévus pour 2030)

Enfin, l'antenne Mariembourg – Nimes n'est plus empruntée par les convois voyageur mais fait l'objet d'une exploitation touristique de Mariembourg à Nismes (CF3V).

### 3.2 Temps de parcours

Le temps de parcours le plus rapide à l'heure actuelle entre Couvin et Charleroi est de 58 minutes. Ce temps de parcours est supérieur au meilleur temps de parcours possible en voiture en dehors des heures de pointes à savoir 36'. Néanmoins en prenant en compte la congestion sur l'entrée sud de Charleroi (et les travaux sur la N5 à l'heure actuelle), ce temps reste compétitif. Par ailleurs, les temps de parcours en train sont beaucoup plus rapides qu'en bus.

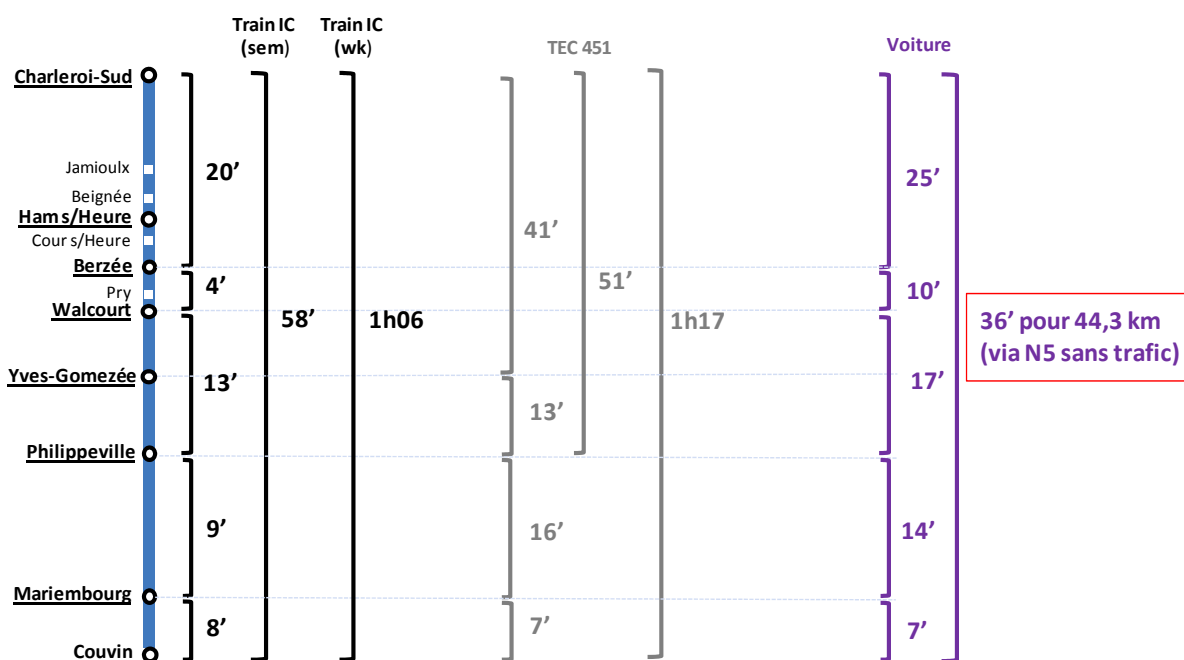


Figure 14 : Comparaison des temps de parcours pour les différents modes de transport

### 3.3 Matériel roulant

La ligne est desservie par des autorails AR41. Ce matériel diesel récent (année 2000) comporte 150 places assises et 3 portes d'accès. Ce matériel peu capacitaire peut être utilisé en unité multiple pour des prestations plus importantes et est adapté à la faible fréquentation de la ligne.

Ce matériel possède des capacités d'accélération relativement modestes ( $0.55\text{m/s}^2$ ) mais une vitesse limite adaptée (vitesse maximum :  $120\text{km/h}$ ).

La ligne n'est pas pourvue de station diesel. Les machines doivent donc faire le plein au niveau de Châtelet. L'autonomie des autorails est de l'ordre de  $1000\text{km}$ .

## 4. DEMANDE EN TRANSPORT

La demande en transport est évaluée sur base des comptages SNCB mais la Cellule Ferroviaire a également réalisé des enquêtes et comptages dans les gares de la ligne.

### 4.1 Comptages SNCB

D'après les comptages de 2015 réalisés par la SNCB, 1900 voyageurs par jour fréquentent la ligne. Ce chiffre moyen cache des réalités contrastées. Les gares anciennement qualifiées d'IC regroupent l'essentiel de la clientèle. A l'opposé les gares de Pry, Ham-sur-Heure, Cour-sur-Heure, Beignée et Jamioulx sont peu fréquentées.

D'après la base de données de 2011 de la SNCB, les abonnements représentent 720'000 trajets par an dont 2/3 de scolaire.

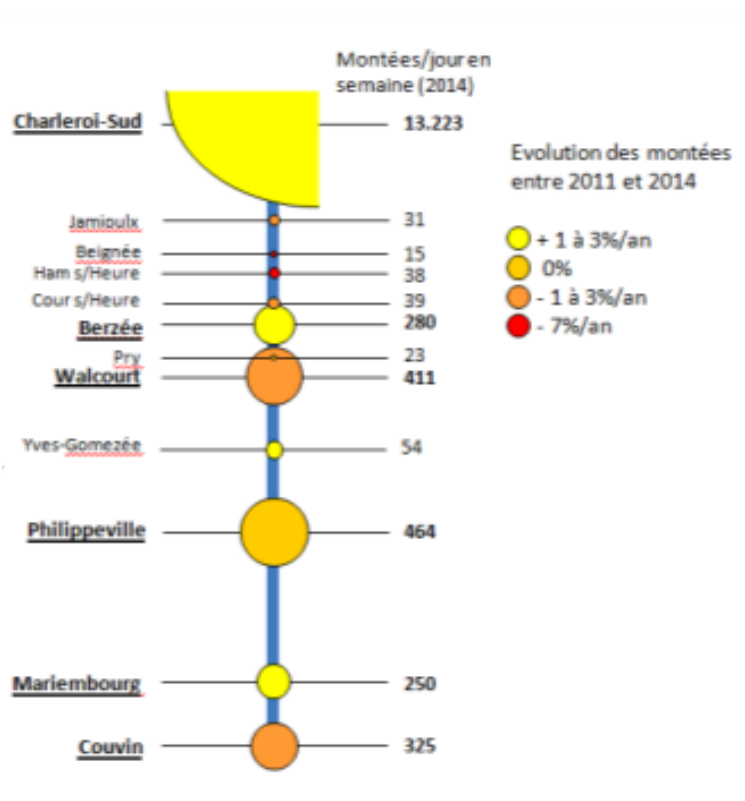


Figure 15 : Etat des lieux de la fréquentation sur la ligne Charleroi – Couvin (sur base des données SNCB)

## 4.2 Méthodologie comptages/enquêtes Cellule Ferroviaire

Les comptages ont été réalisés le jeudi 16 février 2017, pour l'ensemble des trains de la journée et dans tous les points d'arrêts. **Au total, la fréquentation de 41 trains de 4h34 à 22h42 a été comptée.**

Les enquêtes ont été réalisées trois jours différents dans les gares de :

- Jamioulx, Beignée, Cour-sur-Heure et Pry le jeudi 24 novembre 2016 ;
- Couvin, Mariembourg, Philippeville, Walcourt, Yves-Gomezée et Ham-s-Heure le jeudi 16 février 2017 ;
- Walcourt (matin), Berzée (matin) et Philippeville (après-midi) le jeudi 23 mars 2017.

Les enquêtes ont été réalisées entre 4h et 9h pour les personnes montant dans les trains.

Le questionnaire portait sur :

- le lieu de provenance et le moyen de transport utilisé pour rejoindre la gare ;
- le lieu de destination et le moyen de transport utilisé à destination pour quitter la gare ;
- l'accessibilité et l'évolution de l'offre pour certaines gares.

Les personnes interrogées à l'heure de pointe sont un échantillon :

- très représentatif de la période pour les gares de Beignée, Couvin, Ham-sur-Heure, Jamioulx, Mariembourg, Yves-Gomezée avec entre 66 et 95% des personnes interrogées
- moyennement représentatif pour les gares de Cour-sur-Heure, Philippeville, Pry avec environ 50% de personnes interrogées
- représentatif pour Walcourt mais réalisé sur deux jours différents.

Par rapport à la fréquentation journalière, le ratio personnes interrogées sur montée totale est faible pour Walcourt, Couvin, Mariembourg, Cour-sur-Heure mais en particulier à Philippeville. Les résultats doivent donc être utilisés avec prudence.

	Entre 4h30 et 9h			Journée		
	Montées en gare	Personnes Interrogées	% interrogées	Montées en gare	Personnes Interrogées	% interrogées
Beignée	16	14	88%	17	14	82%
Berzée	148	66	45%	181	66	36%
Charleroi-Sud	26	0	0%	691	0	0%
Cour-Sur-Heure	24	11	46%	24	11	46%
Couvin	95	68	72%	204	68	33%
Ham-Sur-Heure	23	17	74%	26	17	65%
Jamioulx	53	35	66%	59	35	59%
Mariembourg	76	53	70%	112	53	47%
Philippeville*	75	36	48%	340	143	42%
Pry	38	22	58%	38	22	58%
Walcourt**	203	183	90%	257	183	71%
Yves-Gomezée	20	19	95%	25	19	76%

Figure 16 : Représentativité des comptages (\*comptage réalisé aux heures de pointe du matin et du soir à Philippeville, \*\* Comptages réalisés à l'heure de pointe du matin, deux jours différents pour Walcourt)



### 4.3 Fréquentation de la ligne

Les résultats des comptages réalisés le 16 février 2017 livrent des résultats inférieurs à ceux de la SNCB de l'automne 2015.

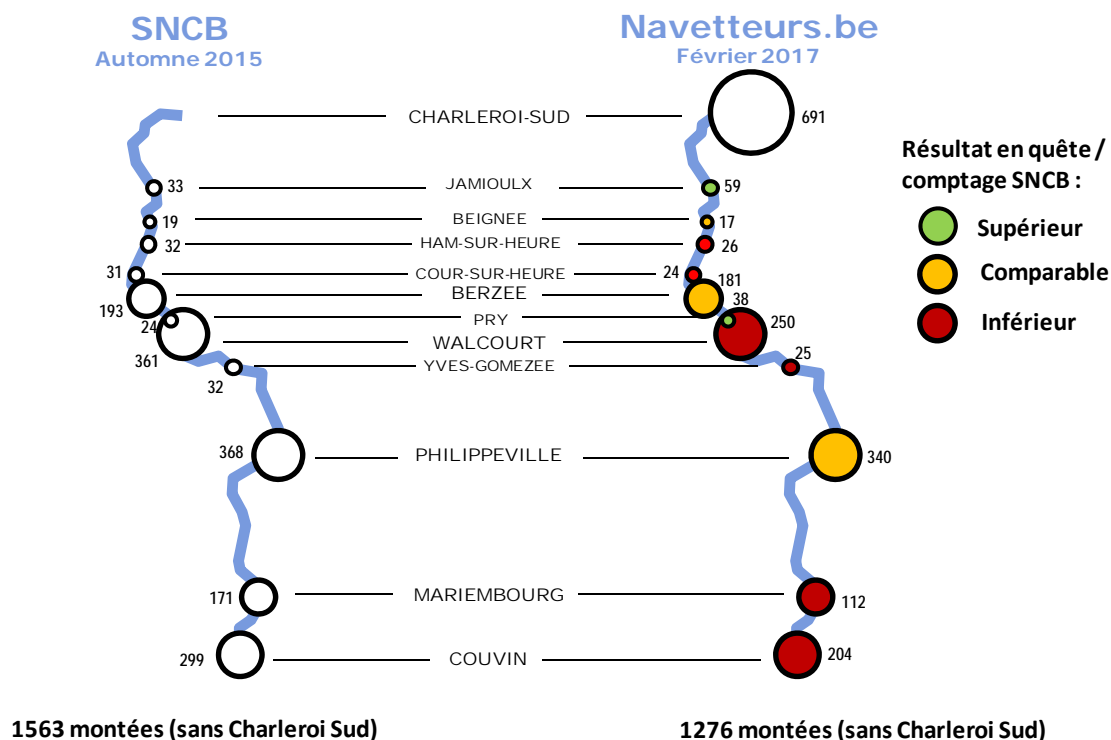


Figure 17 : Comparaison entre les comptages SNCB et les comptages Navetteurs.be/SPW

Les gares desservies par un train par heure représentent plus de 90% des passagers montés sur la ligne ce jour-là. Par ailleurs, le jour des comptages, 2/3 des montées ont été sur les trains IC.

### 4.4 Présentation des flux

Les flux montant et descendant dans chacune des gares et pour chaque sens sont présentés sur les deux illustrations ci-après.

La plupart des gares sont orientées vers Charleroi. En effet, les montées le matin sont dans les trains en direction de Charleroi et inversement le soir, les descentes se font depuis les trains provenant de Charleroi. Seul Walcourt et Berzée et dans une moindre mesure Philippeville et Mariembourg fonctionnent vers/depus la direction de Charleroi mais aussi vers/depus la direction de Couvin. Ce sont donc des gares d'origine et de destination.

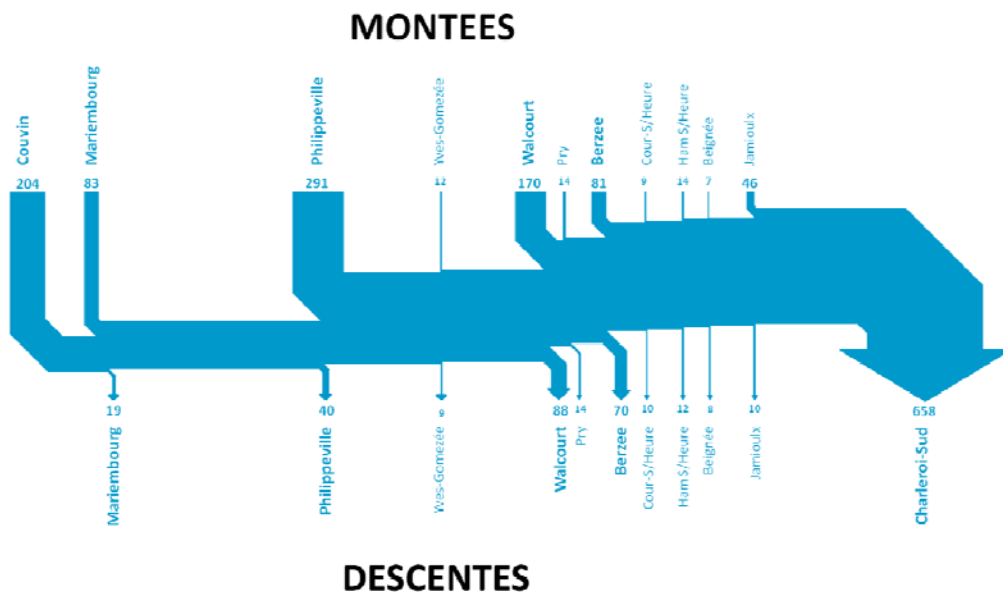


Figure 18 : Illustration des flux journaliers sur la ligne Charleroi- Couvin direction Charleroi - Comptages Cellule Ferroviaire /navetteurs (février 2017)

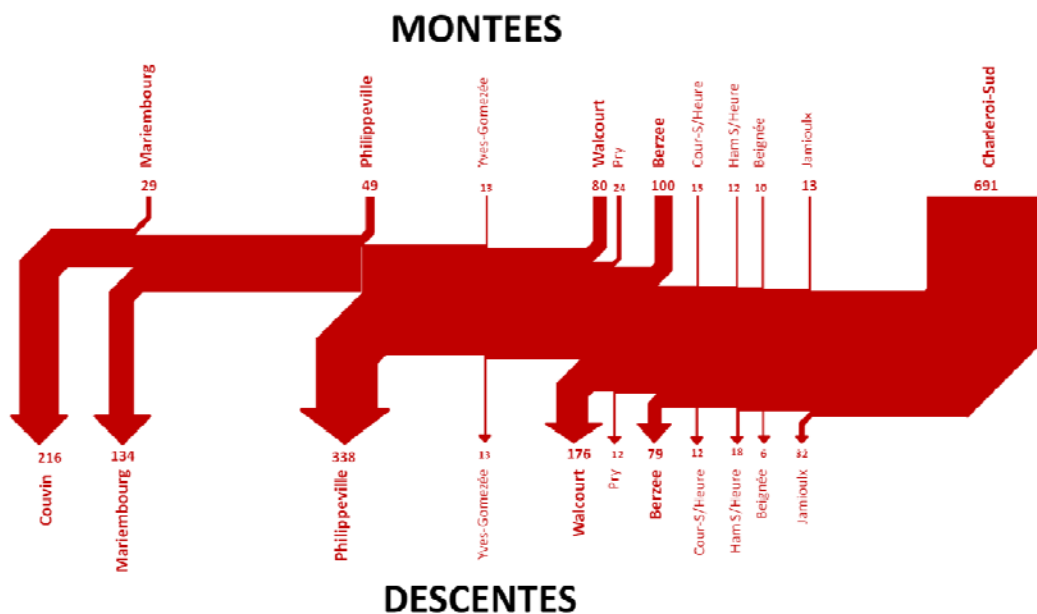


Figure 19 : Illustration des flux journaliers sur la ligne Charleroi- Couvin direction Couvin - Comptages Cellule Ferroviaire /navetteurs (février 2017)

## 4.5 Répartition temporelle des flux

Les flux sont concentrés sur les heures de pointe. Plus de 20% des flux journaliers ont lieu entre 7h et 8h et de même entre 16 et 17h. En dehors de ces pointes, la ligne est peu fréquentée ce qui s'explique, entre autres, par l'absence de trains dans les points d'arrêt.

montées par heure sur la ligne

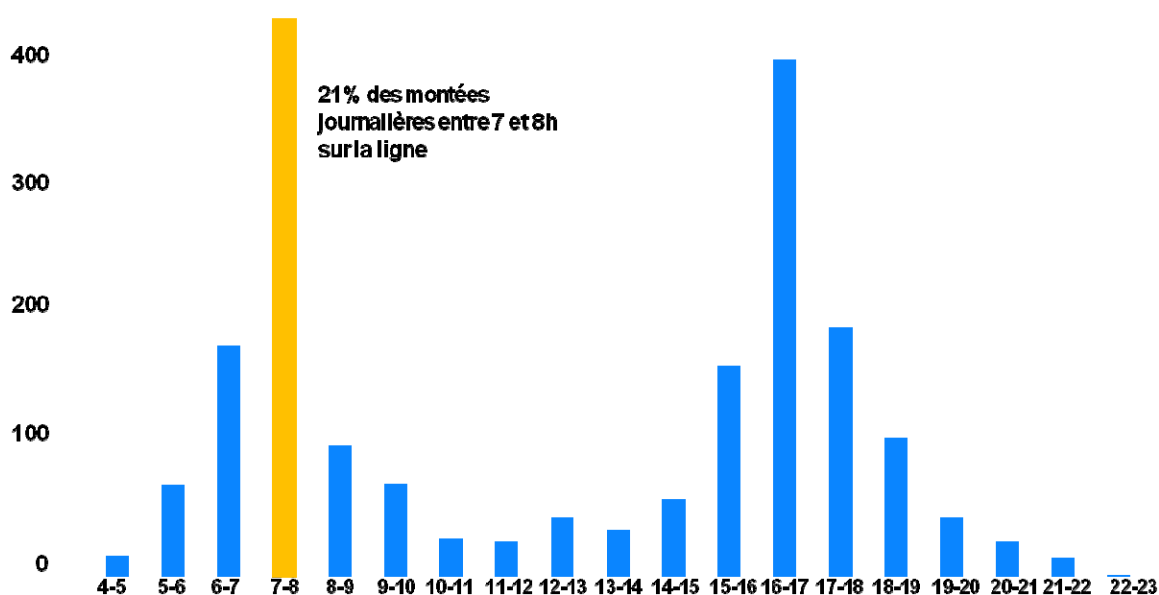


Figure 20 : Fréquentation horaire dans l'ensemble des gares de la ligne Comptages Cellule Ferroviaire /Navetteurs.be (février 2017)

Quatre flux pendulaires principaux sont constatés et sont illustrés sur les schémas suivants. Par ordre décroissant d'importance :

- le flux pendulaire vers Charleroi et Bruxelles le matin (1a) et depuis Bruxelles ou Charleroi le soir (1b)
- Le flux d'étudiants vers Philippeville en provenance du Nord de la ligne (2b) et depuis Philippeville en fin d'après-midi (2a)
- Le flux d'étudiants vers Philippeville en provenance de la commune de Couvin (3a) et inversement en fin d'après-midi (3b)
- le flux vers Couvin le matin (4b) et depuis Couvin en fin d'après-midi (4a)

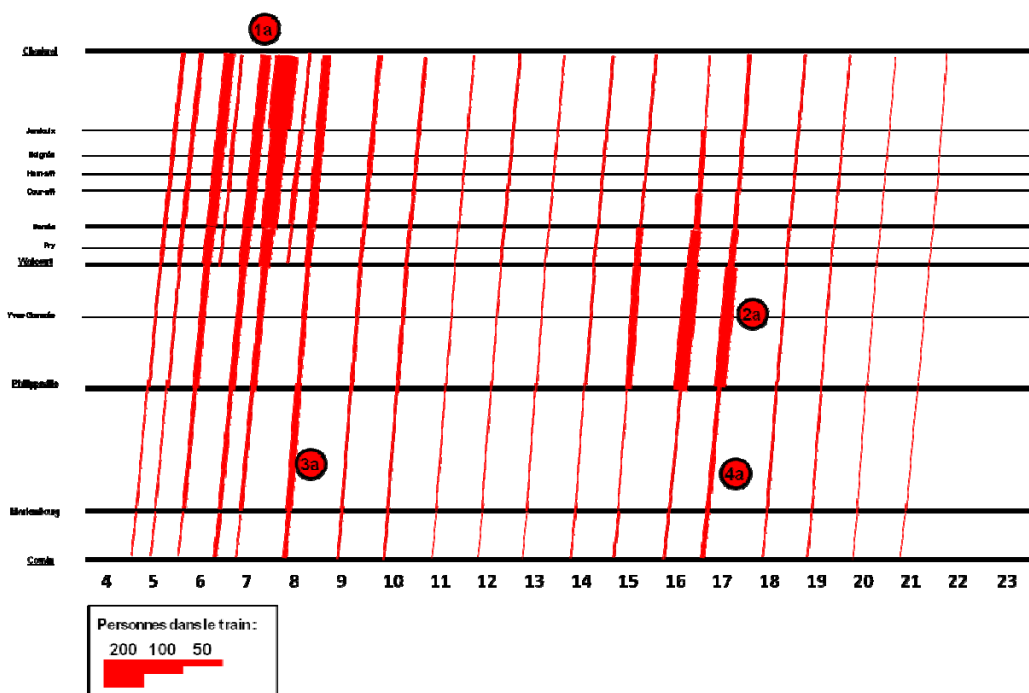


Figure 21 : Nombre de personnes par train le jeudi 16 février 2017 en direction de Charleroi - Comptages Cellule Ferroviaire /Navetteurs.be (février 2017)

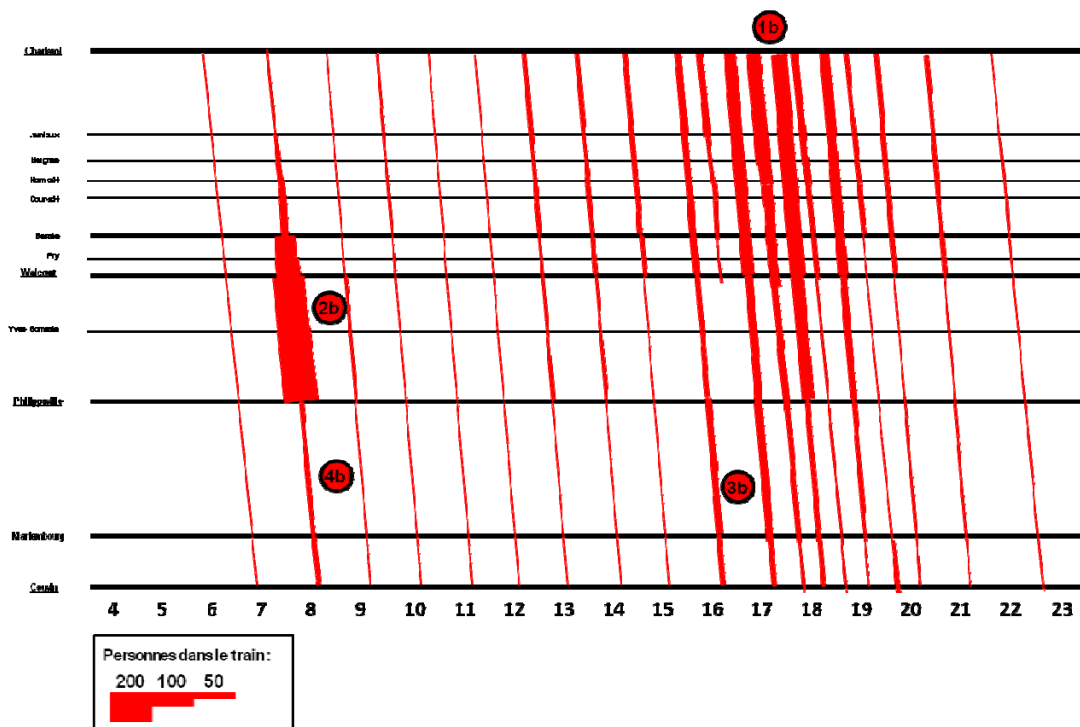


Figure 22 : Nombre de personnes par train le jeudi 16 février 2017 en direction de Couvin - Comptages Cellule Ferroviaire /Navetteurs.be (février 2017)

#### 4.6 Destination des flux

Les destinations des personnes interrogées (heure de pointe du matin) sont illustrées sur le graphique suivant. Charleroi reste la principale destination des personnes. Philippeville, pôle scolaire d'importance, peut aussi être mis en avant.

Environ 30% des personnes interrogées effectuent une correspondance à Charleroi principalement à destination de Bruxelles.

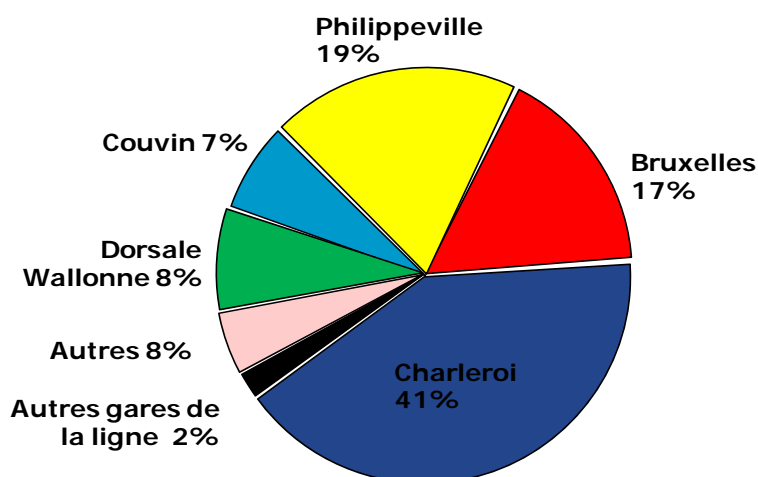


Figure 23 : Destination des personnes interrogées – Comptages Cellule Ferroviaire /Navetteurs.be (février 2017)

#### 4.7 Mode de transport utilisé pour rejoindre la gare

Sur la base de l'enquête, le mode de transport utilisé pour rejoindre la gare à l'heure de pointe du matin a été relevé. Les personnes viennent en voiture (stationnement ou dépose minute) ou à pied à part quasi égale.

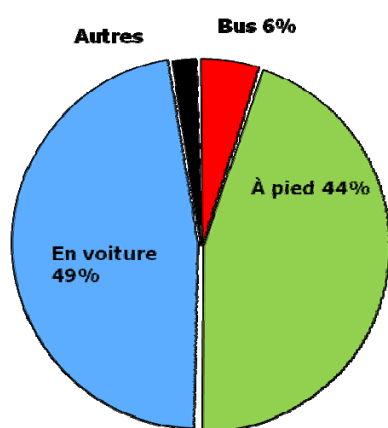


Figure 24 : Mode de transport utilisé par les personnes interrogées pour se rendre à la gare - Comptages Cellule Ferroviaire /Navetteurs.be (février 2017)

Des disparités entre gare sont néanmoins constatées :

- A Philippeville et à Couvin, les personnes prenant le train à l'heure de pointe du matin sont plus majoritairement des travailleurs. En effet, ce sont des pôles scolaires et donc les étudiants ne prennent généralement pas le train dans ces gares le matin pour se rendre dans un établissement scolaire. Aussi l'usage de la voiture aux heures de pointe du matin est beaucoup plus important. Par contre dans ces gares, les nombreuses montées de la fin de l'après midi sont liés aux flux scolaires et sont donc majoritairement des flux piétons.
- A l'opposé, les gares de Mariembourg, de Cour-sur-heure et de Pry, les piétons sont majoritaires à l'heure de pointe du matin. La position de la gare (à proximité du centre à Mariembourg) ou le type d'usagers (beaucoup de scolaires à Pry et Cour) sont les principales raisons mises en lumière
- Entre ces extrêmes, les gares de Jamioulx, de Ham-sur-Heure, d'Yves-Gomezée, de Beignée, et de Berzée sont utilisées par des usagers piétons ou motorisés à part quasi égale.

Le bus est très peu utilisé pour parvenir à la gare. Walcourt, Couvin et dans une moindre mesure Mariembourg sont les seules gares où des personnes interrogées ont indiqué utiliser le bus pour se rendre à la gare.

#### 4.8 Mode de transport utilisé à destination

A destination, les usagers sont principalement des piétons. Un quart doivent encore faire une correspondance sur les transports publics notamment à Charleroi et à Bruxelles.

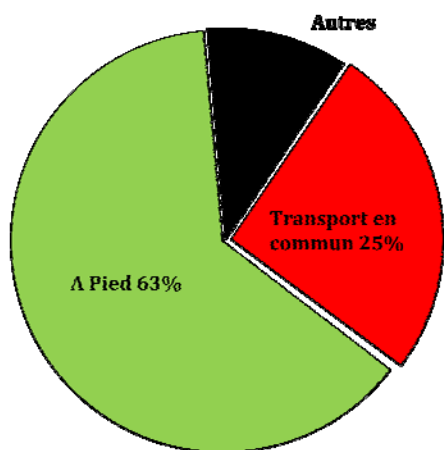


Figure 25 : Mode de transport utilisé par les personnes interrogées après leur trajet en train - Comptages Cellule Ferroviaire /Navetteurs.be (février 2017)

## 5. EQUILIBRE FINANCIER

L'estimation du coût d'un kilomètre d'un AR41 sur la ligne 132 est d'environ 13€. Le découpage par poste de ce coût est illustré sur le schéma ci après.

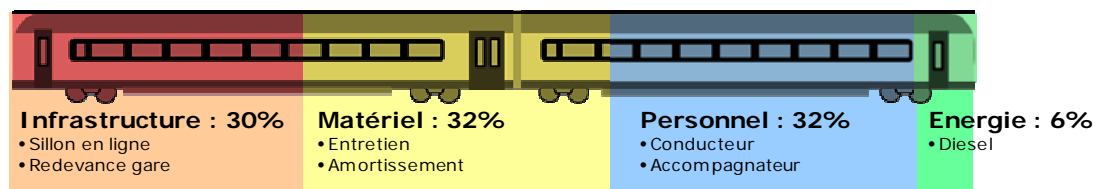


Figure 26 : Estimation de la décomposition par poste des coûts sur la ligne.

La SNCB considère qu'un voyageur lui rapporte 0.06€/km. Cela veut dire qu'il faut compter 216 passagers par train pour que le service soit rentable ! On estime néanmoins généralement qu'un taux de couverture de 30% pour un transport public est correct, cela veut dire dans ce cas, 70 passagers soit environ un train à moitié plein sur l'ensemble du trajet.

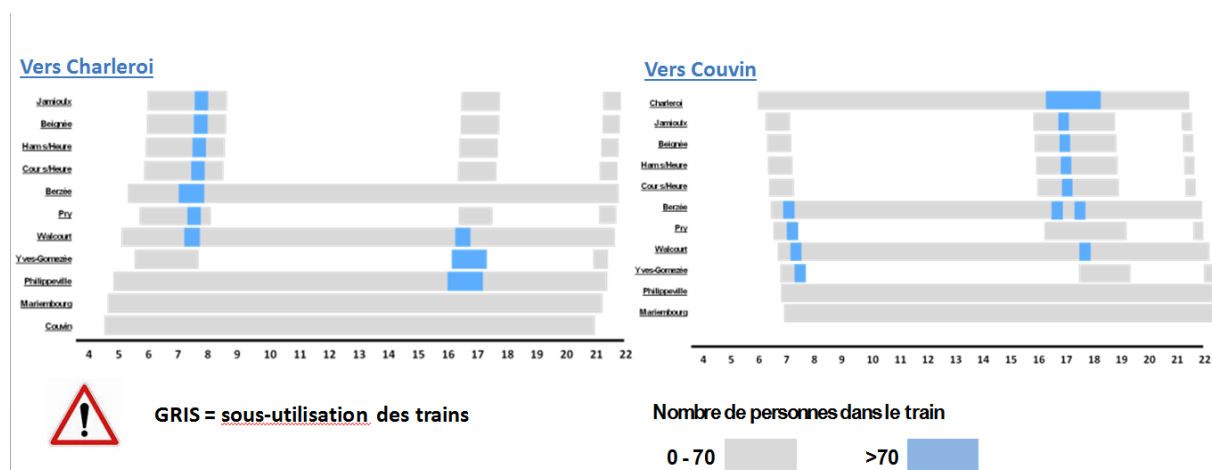


Figure 27 : Sous utilisation chronique des trains sur la ligne - Comptages Cellule Ferroviaire /Navetteurs.be (février 2017)

## 6. CONCLUSION

La ligne Charleroi – Couvin est une ligne intéressante avec une infrastructure en bon état (à l'exception du tronçon Mariembourg - Couvin), qui peut offrir des temps de parcours compétitifs par rapport à la voiture à destination de Charleroi.

Sans préjugé de la cause et de la conséquence, force est de constater que la fréquentation reste faible et que l'offre de la SNCB s'est réduite au cours du temps.

Les points les plus structurants au niveau du territoire sont :

- la disparité entre le nord de la ligne avec un territoire périurbain et le sud avec un territoire rural
- des pôles scolaires qui génèrent des flux importants à Charleroi, Philippeville et Couvin
- un pôle touristique principal au niveau des lacs de l'Eau d'Heure.

Les usagers de la ligne sont décomposables en deux flux principaux :

- des pendulaires vers/de Charleroi et Bruxelles
- des scolaires vers/de Philippeville et Couvin

Les flux sont concentrés sur quelques circulations par jour. Un tiers des usagers prennent une correspondance à Charleroi-Sud afin de continuer leur voyage.



## ACCESSIBILITE

### 1. MODES DOUX

Les gares de la ligne disposent de parkings vélos. Aucune bande/piste cyclable n'est à noter.

Le réseau Ravel est connecté au niveau de :

- la gare de Mariembourg via l'ancienne ligne 156 en direction de la Meuse. Un projet est en cours afin de relier Chimay à Mariembourg via l'ancienne ligne 156 (coté ouest).
- Au niveau de la gare de Berzée en direction de Thy-le-Château.



Figure 28 : Réseau Ravel au niveau de Mariembourg – sources : <http://ravel.wallonie.be/home/carte-interactive.html>

## 2. ROUTIERE

La ligne Charleroi – Couvin est située entre deux axes routiers importants la N53 Charleroi – Chimay et la N5 Charleroi – Couvin – Charleville Mézières.

La France et la Belgique se sont accordées sur le fait que la nationale 5 devait devenir un axe européen à capacité autoroutière (E420). Les travaux sont en cours en Belgique avec la construction du contournement de Couvin et du côté français avec la construction de l'A304.

Le territoire est donc très bien desservi au niveau routier, la seule ombre au tableau étant les encombrements fréquents à l'entrée sud de Charleroi.

Dans le sens Est – Ouest, 3 infrastructures sont à noter :

- Le Ring 3 De Charleroi
- La N97 (-N40) Dinant - Philippeville (- Beaumont)
- La N99 Chimay – Couvin (- Givet)

L'agglomération de Charleroi propose par ailleurs une offre de stationnement importante. Le stationnement à l'intérieur du ring (R9) a fait l'objet récemment d'un plan. Désormais, des zones ont été définies avec :

- des tarifs horaires adaptés (de 2 à 3.5€ les 2h)
- des limites de durées (de 2 à 8h)
- des abonnements et des cartes riverains

Une politique de stationnement restrictive ne peut qu'avoir un effet positif sur l'usage du train.

L'offre bus est marquée par la polarisation sur l'agglomération de Charleroi avec des lignes radiales :

- 451 Charleroi – Philippeville – Couvin sur l'axe de la N5
- 138b Charleroi – Florennes sur l'axe de la N975
- 109a Charleroi – Beaumont sur l'axe de la N53

L'offre est particulièrement dense dans le secteur au nord de la ligne entre Ham-sur-Heure et Charleroi.

A cela s'ajoute quelques autres axes d'importance :

- Couvin – Philippeville – Namur
- Chimay - Couvin

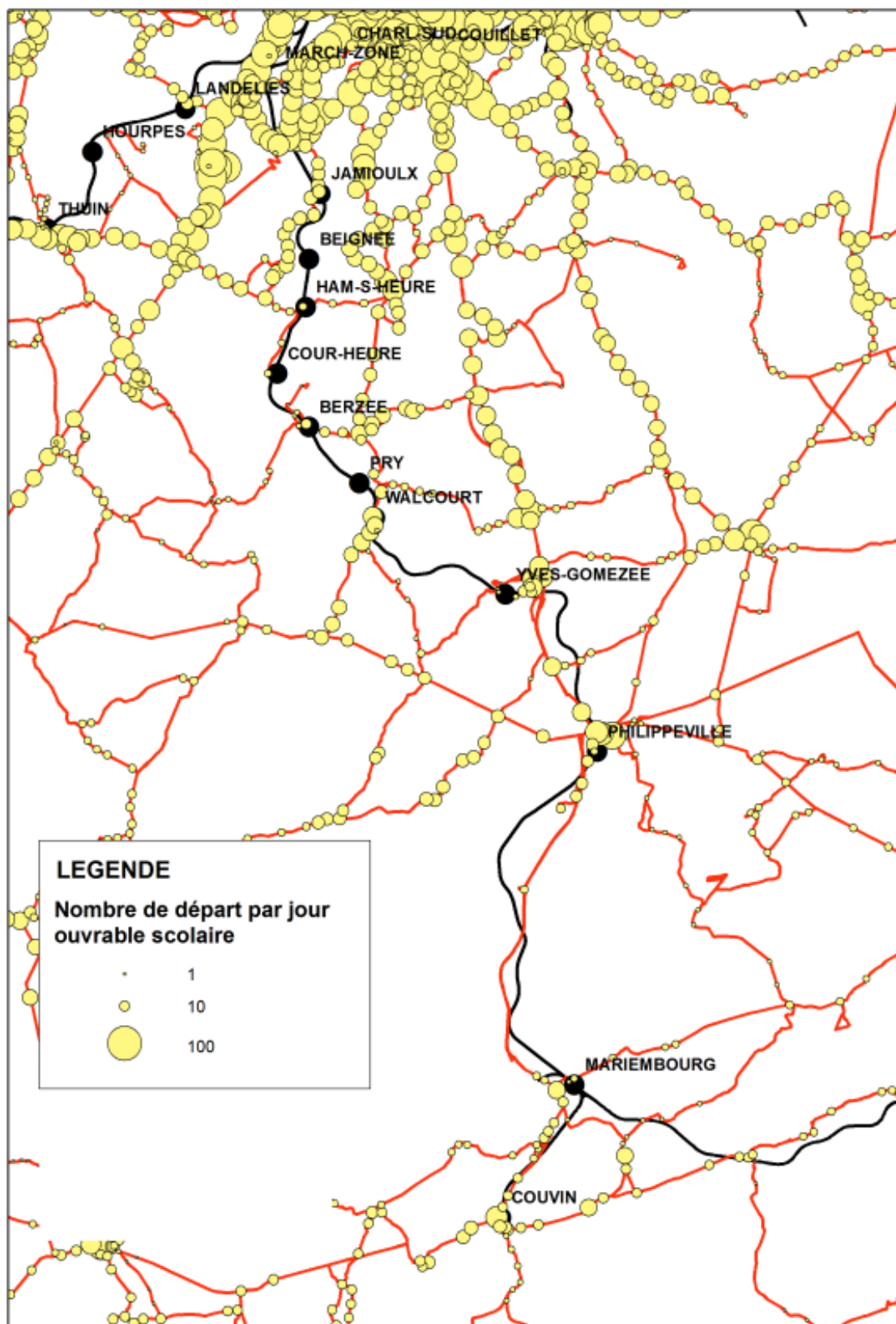


Figure 29 : Nombre de départs de bus par jour ouvrable (données SRWT- septembre 2017)

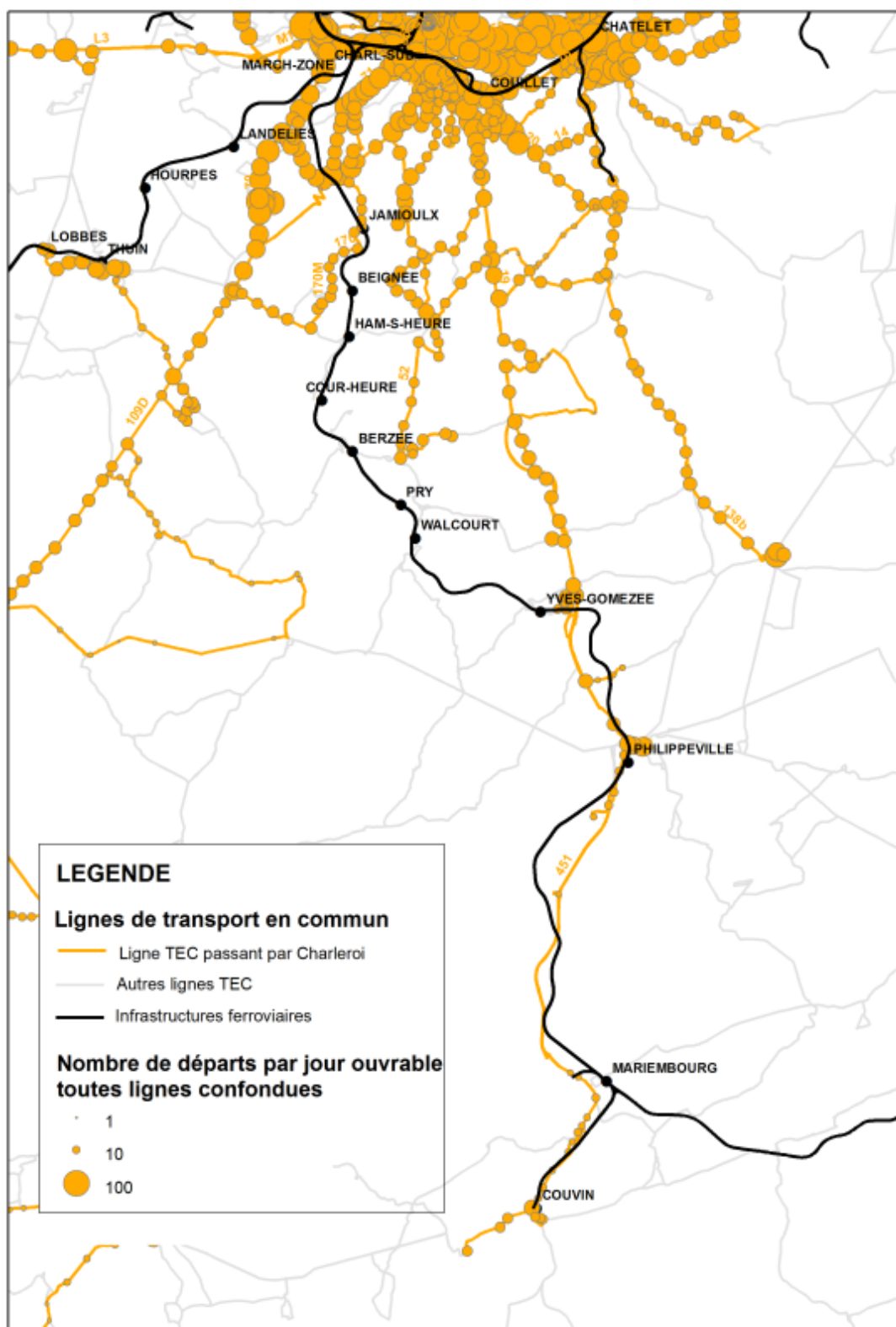


Figure 30 : Nombre de départs par jour ouvrable dans les arrêts situés sur des lignes rejoignant Charleroi (données SRWT- septembre 2017)

Plusieurs lignes peuvent donner correspondance sur les trains et notamment au niveau de Couvin, Mariembourg, Yves Gomezée, Walcourt, Berzée, Ham s/Heure. La carte ci-après illustre les lignes TEC qui passent par une gare. La politique de rabattement sur la gare est surtout visible à Couvin où les bus desservent largement le territoire depuis la gare en direction des communes de Chimay et Viroinval.

Les horaires des bus restent néanmoins principalement construits autour des contraintes des scolaires.

A Philippeville, certains bus rejoignent la gare mais l'essentiel du trafic est concentré sur le centre-ville.

La commune de Walcourt subventionne une navette Mobilac qui permet de relier la gare de Walcourt à la région des lacs de l'eau d'heure.

### 3. CORRESPONDANCE BUS/TRAIN

Les réseaux de bus et de train ne sont pas organisés pour assurer des correspondances. Pour le réseau de bus, l'importance est d'assurer la desserte des établissements scolaires et d'assurer les correspondances sur les lignes de bus structurantes. Pour le train, les contraintes horaires sont liées à la géométrie de la voie (voie unique entre Walcourt et Couvin) et les correspondances à Charleroi. Le tableau ci-après montre que quasiment aucun bus ne permet de desservir une gare moins de 10 minutes avant le départ. Aussi même si des correspondances sont organisées à Walcourt et à Couvin, ces correspondances restent longues.

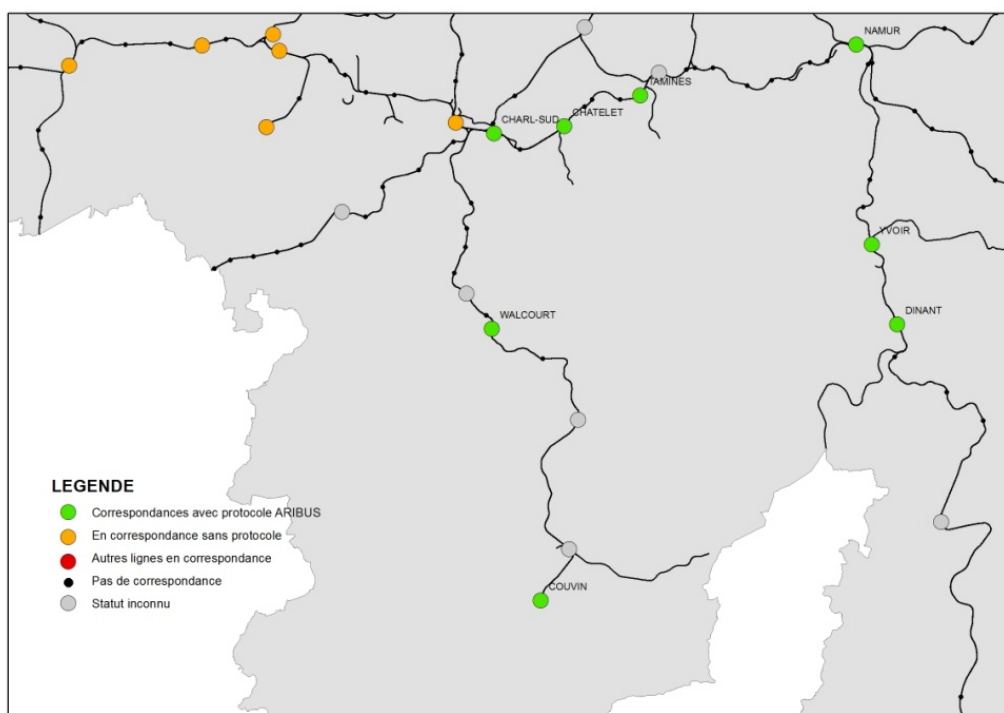


Figure 31 : Organisation des correspondances entre la SNCB et les TEC

Gare SNCB	N°	Nom ligne bus	Sens	Correspondance en moins de 10' vers Charleroi	Correspondance en moins de 10' vers Couvin	Remarques
Jamioulx (JAMIOULX PLACE)	170	CHARLEROI SUD-JAMIOULX-HAM SUR HEURE-VÉSALE	Vers Charleroi (16 bus/jour)	1	0	Offre SNCB uniquement aux heures de pointes
			Vers Vésale (13 bus/jour)	0	1	
Beignée	-					
Ham sur Heure (HAM-S-HEURE GARE)	192	HAM-SUR-HEURE GARE S.N.C.B.	Vers Thuin (5 bus par jour)	0	1	
			Vers Nalinnes (5 bus par jour)	0		
Cour-sur-Heure	-					

Berzée(BERZEE GARE)	99b	NALINNES - BEAUMONT	Vers Beaumont (1 bus/jour)	1	1	
			Vers Nalines (1 bus/jour)	1	1 (2' seulement <sup>5</sup> )	
	111 a	THULLIES - LANEFFE / WALCOURT	Vers Thullies (2 par jour)		2	
			Vers Walcourt (8 par jour)	3 (1' et 3' seulement)	1	
Walcourt (WALCOURT GARE)	111 b	WALCOURT - SOMZEE - GERPINNES	Vers Walcourt (terminus, 1 par jour)	1	0	
	111 a	THULLIES - LANEFFE / WALCOURT	Vers Thullies (6 par jour)	0	1 (seulement 1')	
			Vers Walcourt (5 par jour)	1	0	
	132 a	WALCOURT - CERFONTAINE - PHILIPPEVILLE	Vers Walcourt (Terminus, 12 par jour)	6	0	
	132 c	WALCOURT - FROIDCHAPELLE - CHIMAY	Vers Walcourt (Terminus, 1 par jour)	0	1 (seulement 3')	
	136 a	FLORENNES - YVES-GOMEZEE - WALCOURT	Vers Walcourt (terminus, 8 par jour)	3 (seulement 1')	2	Plusieurs autres correspondances en moins d'un quart d'heure
Yves-Gomezée (YVES-GOMEZEE GARE)	136 a	FLORENNES - YVES-GOMEZEE - WALCOURT	Vers Walcourt (3 par jour)	0	0	
			Vers Florennes (3 par jour)	0	0	
Philippeville (PHILIPPEVILLE GARE)	136 d	FLORENNES - PHILIPPEVILLE - RANCE	Vers Florennes (4 par jour)	1	1	
			Vers Rance (2 par jour)	0	0	
Mariembourg		156c	<b>Arrêt non desservi</b>			
Couvin (COUVIN GARE)	56	NAMUR - COUVIN (EXPRESS)	Vers Couvin (18 bus par jour)	12 mais en 1 minute	-	
	59/1	PESCHE - COUVIN - CUL-DES-SARTS - CHIMAY	Vers Chimay (2 bus par jour)	1 en 1'	-	
			Vers Pesche (2 bus par jour)	0	0	
	59/2	COUVIN - CUL-DES-SARTS	Vers Couvin (1 bus par sens)	0	-	
	60/1	CHIMAY - GONRIEUX - COUVIN	Vers Couvin (9 bus par jour terminus)	0	-	
	60/2	PESCHE - COUVIN - LE MESNIL	Vers le Mesnil (1bus par jour)	1	-	
			Vers Pesche (1 bus par jour)	0	-	
60/3	PESCHE - COUVIN - MAZEE - HEER	Vers Heer (2 par jour depuis Pesche)	1 (en 1')	-		

<sup>5</sup> Le nombre de minute est indiqué entre parenthèse lorsque la correspondance est vraiment très courte (moins de 3')



			Vers Couvin/Pesche (6 par jour)	0		
156 b	PESCHE - COUVIN - DOUBES - MARIEMBOURG		Vers Mariembourg (2 par jour)	1 (en 1')	-	
			Vers Dourbes depuis Pesche (1 par jour)	1		
156 c	CHIMAY - MARIEMBOURG / PESCHE		Vers Chimay depuis Pesche (1 par jour)	1(2' vers Charleroi)	-	
			Vers Chimay (1 par jour via Couvin)	0		
451	CHARLEROI - PHILIPPEVILLE - COUVIN		Vers Couvin (7 par jour, terminus)	0	-	



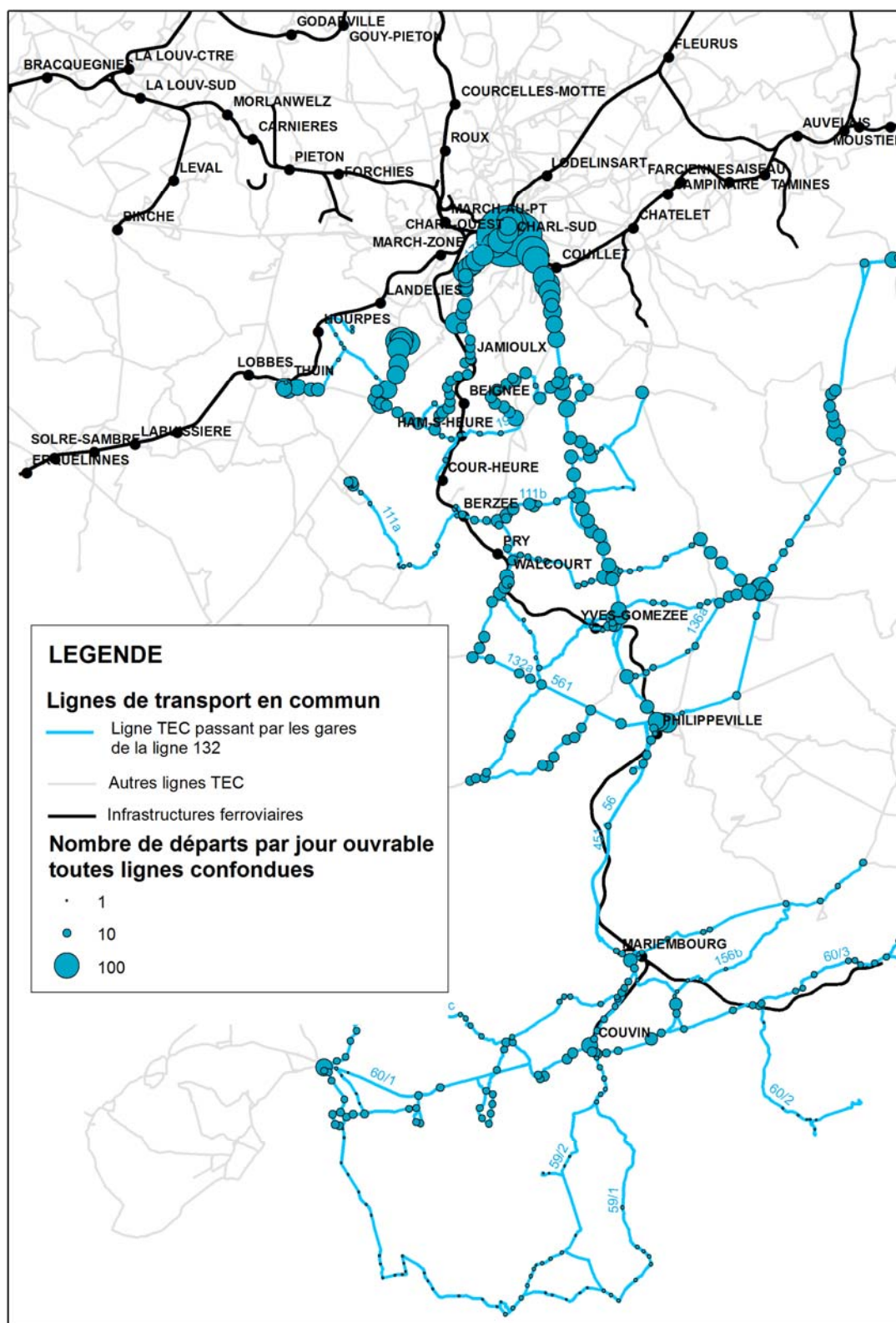
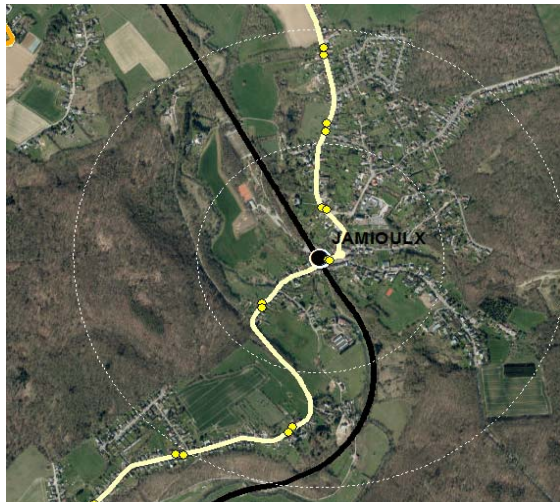


Figure 32 : Nombre de départs par jour ouvrable dans les arrêts situés sur des lignes rejoignant les gares de la ligne (2017)

## 4. ACCESSIBILITE DE CHAQUE GARE<sup>6</sup>

### 4.1 Jamioulx



La gare est à proximité immédiate de la place de Jamioulx. Le cheminement piéton est aisé. L'accès est direct vers les deux quais depuis la voirie. En voiture, la gare est accessible via les voiries descendant des plateaux à l'est et à l'ouest. Un parking gratuit à la gare permet le stationnement journalier. Un râtelier permet également le stationnement des vélos. Les voiries d'accès ne sont pas particulièrement dangereuses mais le relief est prononcé. Enfin, la ligne 170 des TEC dessert l'arrêt « Place » qui jouxte la gare. Cette ligne rejoignant Charleroi (depuis Vésale ou Marbaix), l'intérêt de faire une correspondance avec le train est donc limité. Les bus ne sont pas prévus pour être en correspondance avec les trains.

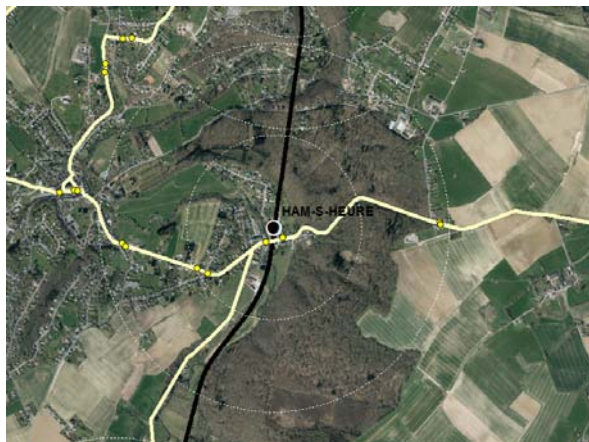
### 4.2 Beignée



La gare de Beignée est très encaissée notamment du côté du village (Ouest). Cette situation ne favorise pas la pratique de la marche ou du vélo. La route d'accès est très raide et se termine en cul-de-sac à la gare où peu de place de stationnement sont disponibles. Côté est, un cheminement piéton permet de rejoindre la voirie locale « Pré al Rocq ». Les quais sont accessibles aux PMR mais ce n'est pas le cas de la traversée des voies qui se fait via un passage sous voie.

<sup>6</sup> Navetteurs.be a réalisé un cadastre des points d'arrêt décrivant les équipements et l'accessibilité des PANG. Il est consultable à l'adresse suivante : <http://www.wallogares.be/>

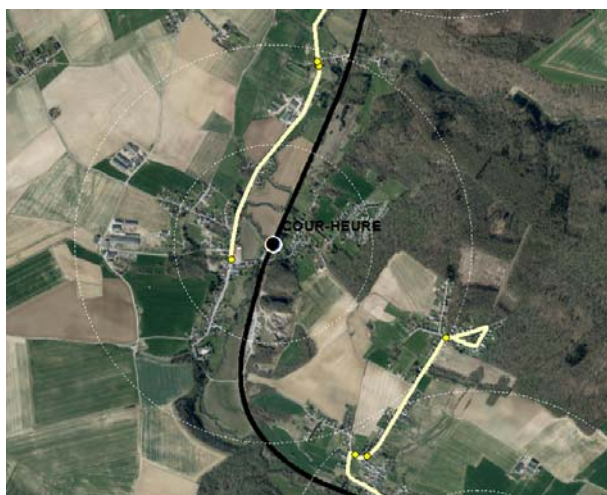
### 4.3 Ham-sur-Heure



La gare d'Ham-sur-Heure se trouve sur le Chemin d'Hameau qui relie le centre d'Ham-sur-Heure et Nalines. L'accès en voiture est aisé et un nouveau parking vient d'être réalisé à l'arrière de la gare.

La ligne 192 Nalines – Gozée – Thuin (192B pour la desserte uniquement des villages de la communes) dessert la gare et pourrait servir de rabattement sur la gare. Les horaires actuels ne permettent pas d'assurer ces correspondances. Des trottoirs permettent d'accéder à la gare. L'accès est direct pour les deux quais depuis la voirie. Un râtelier permet le stationnement des vélos.

### 4.4 Cour-sur-Heure



Des trottoirs permettent d'accéder à la gare. L'accès est direct pour les deux quais depuis la voirie. Un râtelier permet le stationnement des vélos.

L'accessibilité à la gare de Cour-sur-Heure est limitée. En effet, le stationnement automobile n'est pas prévu. Des possibilités existent néanmoins à proximité.



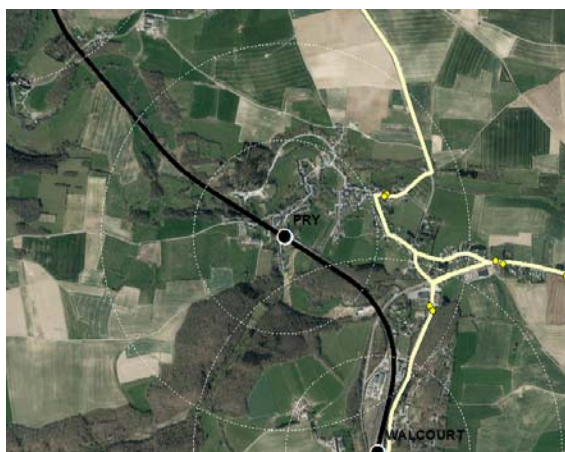
#### 4.5 Berzée



La gare de Berzée dispose de parkings voiture et vélo. L'accès au Ravel qui relie Thy-le-Château est très proche de la gare et permet un accès piéton et vélo sécurisé. Les lignes TEC 99B Nalinnes – Beaumont et 111a Thuillies – Laneffe – Walcourt passent à proximité de la gare.

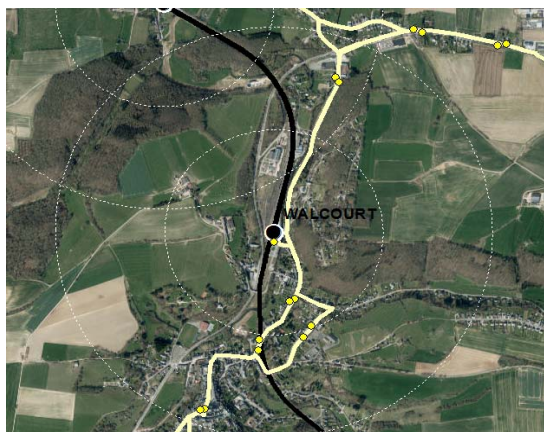
L'accès au quai opposé se fait par une passerelle.

#### 4.6 Pry



A l'image de Cour-sur-Heure, l'accessibilité au point d'arrêt de Pry est limitée. Un parking non aménagé permet néanmoins le stationnement. Quelques places vélos sont également présentes.

#### 4.7 Walcourt



L'accès à la gare de Walcourt se fait par la rue de la Station. L'é étroitesse de la rue ne favorise pas les piétons et les vélos. La rue sera mise à sens unique prochainement.

La route des barrages passent à proximité de la gare mais l'accès du côté ouest n'est pas possible à l'heure actuelle.

Du stationnement voiture et vélo existe.

La gare de bus à l'avant de la gare accueille plusieurs lignes TEC : 111b Walcourt – Gerpennes 132a Walcourt – Philippeville, 132c Walcourt – Chimay, 136a Florennes - Walcourt

#### 4.8 Yves-Gomezée



La gare d'Yves-Gomezée est difficilement visible et accessible.

Le stationnement voiture ou vélo est possible mais l'utilisateur doit connaître l'emplacement (le long du terrain de football). L'accès piéton se fait en partie via le terrain de foot ou via un chemin aménagé à l'opposé vers la rue Entreville. Un chemin officiel est également tracé le long des rails en direction de la rue Mimercée. La ligne de bus 136a passe à proximité de la gare mais les correspondances sont assurées à Walcourt.

#### 4.9 Philippeville



L'accès à la gare de Philippeville ne peut se faire que depuis le côté Est par une rue en cul-de-sac. L'accès en voiture est aisé et un parking permet de stationner. Des trottoirs permettent un accès vers le centre-ville mais la continuité sur l'avenue de Saulieu est manquante.

Le principal arrêt de bus de Philippeville est situé au niveau de la rue de la Reine au centre-ville. La ligne 136d fait néanmoins le détour jusqu'à la gare (FLORENNES - PHILIPPEVILLE – RANCE).



#### 4.10 Mariembourg



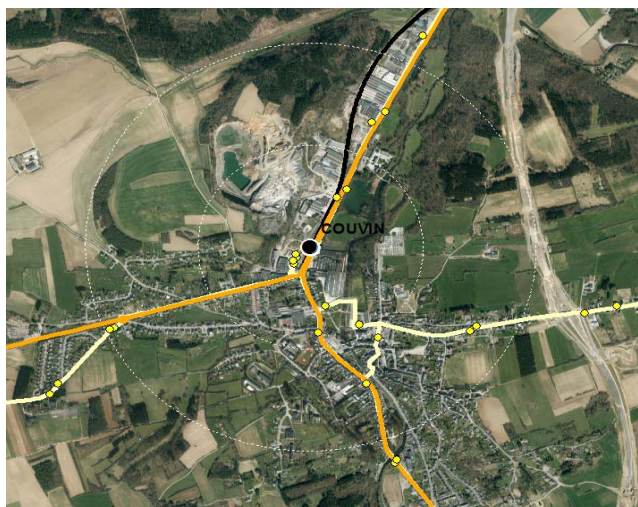
Le stationnement sur la place de la gare est possible.

Le principal arrêt TEC est situé sur la Chaussée de Philippeville (600m). Seule la ligne 156c Mariembourg – Chimay passent encore sur la place de la gare.

Des trottoirs rejoignent la gare. Une passerelle permet de franchir les voies mais l'accès à la voie opposée se fait à niveau.

Le stationnement vélo est possible.

#### 4.11 Couvin



La gare terminus de Couvin est placée au croisement des deux axes routiers principaux (depuis Chimay et depuis la France). Le stationnement est possible en gare. La gare de bus est à proximité immédiate des quais et reçoit les bus depuis/vers Viroinval, Chimay, Namur et Charleroi.

Les vélos peuvent disposer d'un parking couvert.

Les trottoirs sont continus vers le centre-ville.

## 5. AMELIORATIONS POSSIBLES DE L'ACCESSIBILITE

En 2014, Navetteurs.be a dressé l'état des lieux de l'accessibilité des points d'arrêt non gardés en Wallonie. Le résumé de cet état des lieux pour les points d'arrêt de la ligne Charleroi – Couvin est présenté ci-après. Globalement l'infrastructure est bonne. Les bandes cyclables sont rarement présentes aux abords des gares mais les voiries sont locales et cela ne pose donc pas de problèmes majeurs. Pour les gares de Beignée, Cour-sur-Heure et Pry, l'accessibilité bus ou voiture est plus complexe et cela confirme leur rôle essentiellement local (intermodalité difficile).

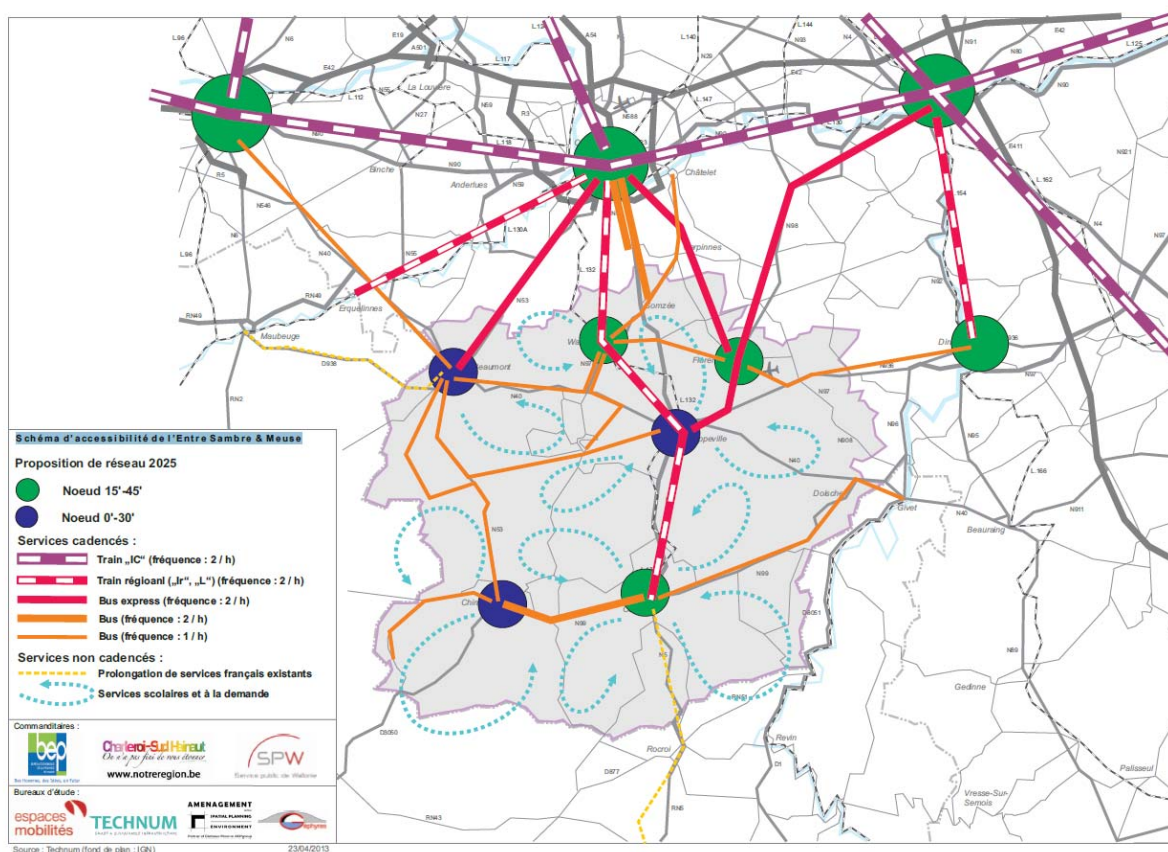
Concernant l'accessibilité bus, il faut noter que si l'infrastructure est là (arrêt), les correspondances sont loin d'être systématiques entre train et bus.

	Vert	Orange	Rouge
<b>ACCESSIBILITE</b>			
Piétons	Trottoir	Accotement	Rien
Vélos : présence d'une piste cyclable	OUI	/	NON
Véhicules motorisés : PANG situé à 1 Km d'une route	Primaire	Secondaire	Tertiaire
Bus : distance arrêt	Gare	Max. 250 m	>250 m ou absent

Gare	Acc Piét	Acc 2R	Acc Mot	Acc Bus	Infra Piét	Infra 2R	Infra Mot	Park Voit	Park PMR	Park 2R
Jamioulx	v	r	v	v	v	v	v	v	v	v
Beignée	v	r	o	r	v	v	v	r	r	v
Ham-Sur-Heure	v	r	o	v	v	v	v	v	r	v
Cour-Sur-Heure	v	r	o	o	v	v	v	r	r	v
Berzée	v	r	o	v	v	v	v	v	v	v
Walcourt	Non réalisé en 2014 car uniquement point d'arrêt non gardé									
Pry	v	r	o	r	v	v	v	v	r	v
Philippeville	v	v	v	v	v	v	v	v	v	v
Mariembourg	Non réalisé en 2014 car uniquement point d'arrêt non gardé									
Couvin	v	v	v	v	v	v	v	v	v	v

Trois pistes d'amélioration de l'accessibilité au réseau ferroviaire sont proposées :

- Amélioration de la complémentarité train/bus :** dans l'objectif de créer un réseau de transport publics intégré, il est nécessaire de mieux coordonner les deux offres. Une proposition de desserte avait été faite dans le schéma d'accessibilité de l'Entre Sambre et Meuse (voir figure ci-dessous). Le principe consiste à poser la ligne ferroviaire Charleroi – Couvin comme la colonne vertébrale des transports en commun de la région et de mettre en place des lignes de bus structurantes en rabattement sur la ligne au niveau de trois pôles : Walcourt, Philippeville et Couvin. Dans cette vision, la ligne 56 (Mariembourg – Couvin – Philippeville – Namur) doit être limitée à Philippeville et les moyens dégagés doivent permettre d'améliorer le rabattement sur les gares de Couvin et Philippeville.



- **Aménagement piétons et vélos :** la suppression des coupures des cheminements piétons doit être une priorité. Voici quelques exemples : continuité du trottoir entre la gare de Philippeville et l’Athénée à assurer, franchissement des voies à Philippeville, élargissement des trottoirs au niveau de la rue de la Station à Walcourt, matérialisation plus marquée de la liaison vers le Ravel à Berzée et etc.
- **Signalétique/affichage depuis N5 :** le rabattement occasionnel des automobilistes depuis la N5 devrait être possible en cas de situation de circulation dégradée. Des messages variables sur la N5 ainsi qu’un fléchage jusqu’à la gare la plus proche devrait être mis en place (Mariembourg, Philippeville et Walcourt).



## 6. CONCLUSION

Le territoire est relativement bien desservi au niveau routier et devrait l'être plus encore lorsque l'E420 sera achevé. L'interaction avec le bus est faible. Le réseau bus est principalement construit autour de la demande estudiantine. Une concurrence entre les bus et le train existent à certains endroits comme par exemple entre Philippeville et Couvin.

La desserte du territoire par le bus est fine mais pas toujours qualitative :

- Une partie significative du réseau est tournée vers les scolaires
- Certaines ligne passent par les gares de la ligne mais ne sont pas forcément en rabattement (correspondances non organisées)

## ETUDE D'EXPLOITATION

### 1. EXPLOITATION DE LA LIGNE – SCENARI ENVISAGES

L'exploitation de la ligne depuis décembre 2017 est illustrée ci-dessous. Les gares d'Ham-sur-Heure et d'Yves Gomezée sont dorénavant desservies par 1 train L<sup>7</sup> par heure et par sens. Néanmoins Jamioulx, Beignée, Cour-sur-Heure et Pry conserve une desserte minimaliste le matin et le soir. Tel que prévu dans l'étude ANGELIC de la SNCB présentée à Axud le novembre 2016, la suppression des arrêts de Beignée, Cour-sur-Heure et Pry est à envisager à plus long terme. On peut imaginer deux futurs possibles :

- Scénario « SNCB » avec une desserte L ou S sur toute la ligne et une suppression des plus petits arrêts.
- Scénario « Région Wallonne » qui combine une desserte L (ou S) entre Charleroi et Walcourt et une desserte IC sans arrêt entre Walcourt et Charleroi-Sud.

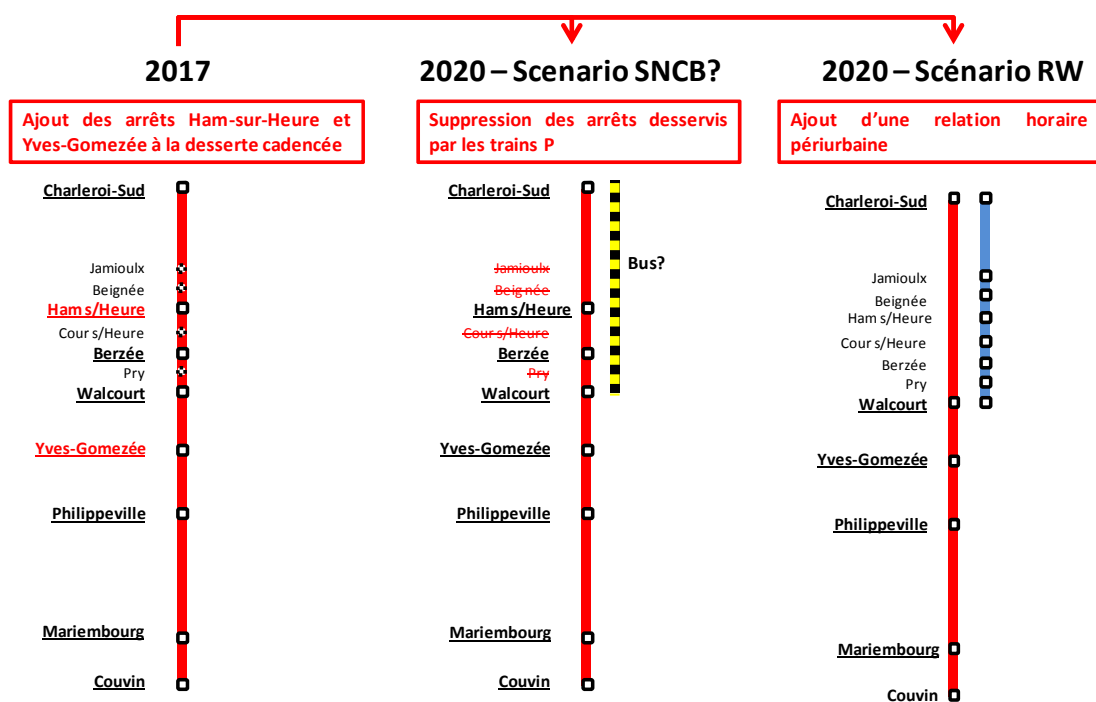


Figure 33 : Exploitation future éventuelle de la ligne

**Il faut noter que pour atteindre un taux de couverture de 30% dans le scénario « Région Wallonne », il faut compter au moins 3 fois plus de passagers chaque jour !**

<sup>7</sup> Les trains « IC » avant décembre 2017 ont été déclassés en train « L »

## 2. DESSERTES – CHOIX TECHNIQUES POSSIBLES

La ligne Charleroi – Couvin par sa configuration en partie à voie unique contraint les possibilités d’horaire. Afin d’identifier les possibilités, les meilleurs temps de parcours ont été calculé et les différentes possibilités d’organisation des IC et des L ont été analysées sur la base du scénario Région Wallonne.

### 2.1 Desserte en IC

#### Calcul du temps de parcours

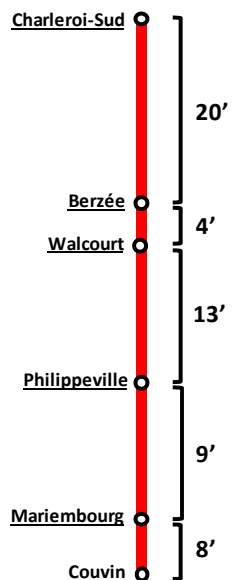
Le calcul du temps de parcours a été réalisé sur base :

- des caractéristiques du matériel roulant (puissance maximum, vitesse maximum, effort maximum au démarrage, freinage) ;
- de la signalisation (limite de vitesse) ;
- des marges (1’ tout les 35km) ;
- 1’ par arrêt.

Les hypothèses supplémentaires sont rappelées sur l’illustration ci-après.

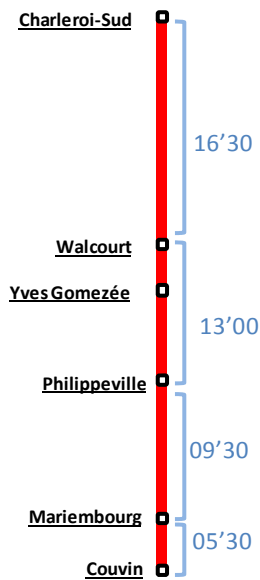
On obtient ainsi un temps de parcours entre Charleroi et Couvin de 50’.

#### Situation actuelle



54 min + temps d’arrêt =  
**58 min**

#### Situation étudiée



44.5 min + temps d’arrêt =  
**50 min**

#### Calcul de marche avec :

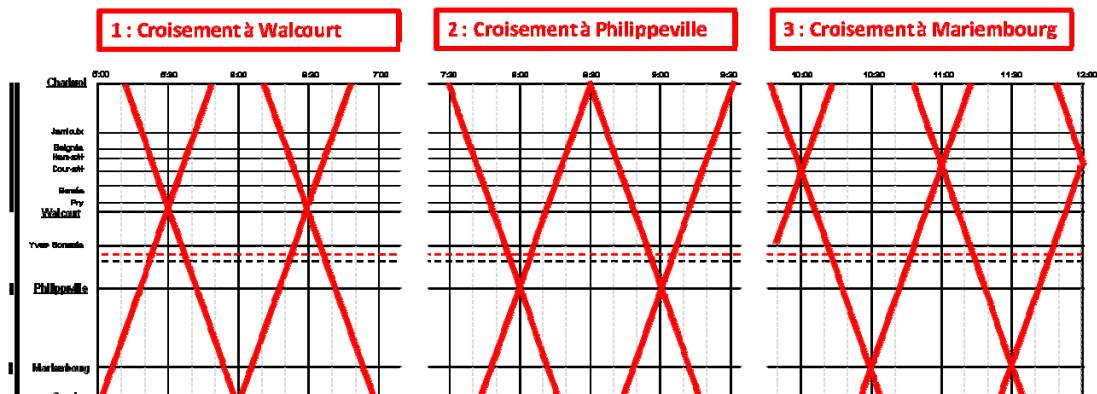
- Suppression de l’arrêt Berzée
- Ajout de l’arrêt Yves Gomezée
- Suppression de la limite de vitesse au niveau du tunnel de Jamioux
- Sans minute-travaux

Figure 34 : Temps de parcours théorique entre Charleroi-Sud et Couvin - 2017

## Croisements possibles

Entre Charleroi et Couvin, les IC cadencés à l'heure doivent se croiser au minimum 1 fois. Trois situations peuvent donc être envisagées :

- un croisement à Walcourt (et Couvin)
- un croisement à Philippeville (et Charleroi)
- un croisement à Mariembourg et entre Walcourt et Charleroi.



	1. Croisement à Walcourt	2. Croisement à Philippeville	3. Croisement à Mariembourg
<b>Nombre de trains nécessaires</b>	3 à l'heure actuelle mais 2 si on arrive à réduire le temps de parcours Couvin et Walcourt	3 à l'heure actuelle mais 2 si on arrive à réduire le temps de parcours Walcourt et Charleroi	3 trains nécessaires au minimum pour assurer les rotations
<b>Nœuds de correspondance à Charleroi</b>	00/30 à Charleroi	00/30 à Charleroi si on arrive à réduire le temps de parcours Walcourt et Charleroi	15/45 à Charleroi
<b>Autres nœuds de correspondance</b>	Walcourt Couvin	Philippeville Walcourt seulement en direction Charleroi	Mariembourg Philippeville seulement en direction Charleroi
<b>Autres</b>	Attention aux problèmes de passage à niveau à Walcourt qui seront amplifiés par le croisement des trains	Occupation importante de la gare de Charleroi	Situation proche de la situation des plans de transport 2014 /2017

La Cellule Ferroviaire préconise un croisement à Walcourt. En effet, cela permet d'avoir des nœuds de correspondance à Walcourt et Couvin et d'arriver proche du nœud à Charleroi permettant ainsi d'assurer les correspondances vers les trains au centre du nœud.

## 2.2 Desserte en L

### Calcul de marche

De la même manière que pour la desserte IC, le temps de parcours possible pour la relation omnibus Charleroi-Sud – Walcourt a été calculé. On obtient 25' soit 4' de moins que la situation 2017.

#### Situation actuelle

Charleroi-Sud	9'
Jamioux	4'
Beignée	3'
Ham s/Heure	5'
Cour s/Heure	3'
Berzée	3'
Pry	2'
Walcourt	

**29 min**

#### Situation étudiée

Charleroi-Sud	6'15
Jamioux	4'15
Beignée	2'15
Ham s/Heure	2'45
Cour s/Heure	2'45
Berzée	2'45
Pry	2'45
Walcourt	1'30

23 min + temps d'arrêt =

**25 min**

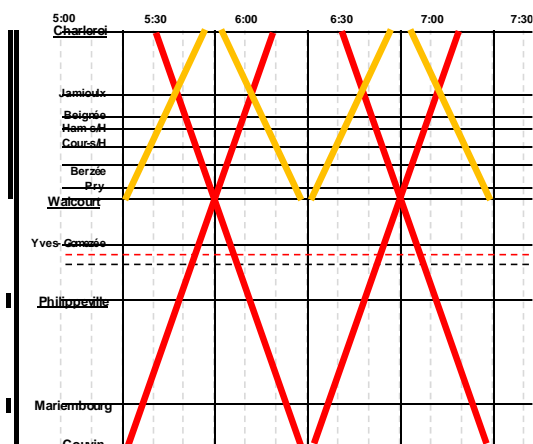
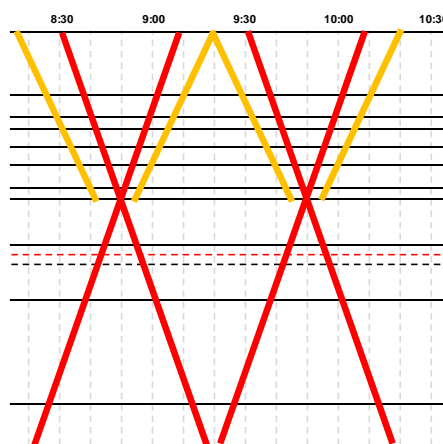
#### Calcul de marche avec :

- Suppression de la limite de vitesse au niveau du tunnel de Jamioux
- Sans minute-travaux

## 2.3 Organisations possibles

Seul le croisement des IC à Walcourt a été retenu pour le placement des L. Ce placement peut prendre deux formes :

- Equi-répartis à Walcourt (30' entre la relation IC et la relation L)
- En correspondance à Walcourt

**a : répartir L et IC**

**b : Correspondance à Walcourt**


	1. equi-répartis	2. En correspondance à Walcourt
<b>Nombre de trains nécessaires</b>	2 à l'heure actuelle mais 1 si on arrive à réduire le temps de parcours de 3 minutes	2
<b>Nœuds de correspondance à Charleroi</b>	00/30 à Charleroi	15/45 à Charleroi si on arrive à réduire le temps de parcours Walcourt et Charleroi
<b>Autres</b>	Pas de correspondance entre les gares au Sud et au Nord de Walcourt	Correspondance entre le Sud et le Nord de la ligne Offre non répartie à Walcourt

Le choix entre les deux solutions est difficile. En effet, pour la clientèle scolaire, il est nécessaire d'avoir des correspondances à Walcourt entre le nord et le sud de la ligne pour permettre aux étudiants habitant à proximité des gares de Cour-sur Heure, Pry, etc. puisse rejoindre Philippeville ou Couvin. Pour les autres voyageurs, l'équi-répartition des circulations entre Walcourt et Charleroi paraît une offre plus satisfaisante.

## DEMARCHE PARTICIPATIVE

Pour rappel, tout l'enjeu de cette étude-pilote est l'augmentation de la fréquentation par une « prise en charge » de la ligne par la population elle-même.

### 1. CONSULTATION ET IMPLICATION DE LA POPULATION

La revitalisation de la ligne doit passer par une augmentation de sa fréquentation. La Cellule Ferroviaire en coopération avec Navetteurs.be a ainsi mis en place un comité de ligne composé d'habitants (usagers ou non de la ligne).

La SNCB a augmenté l'offre en décembre 2017 (1 train par heure et par sens à Yves-Gomezée et Ham-sur-Heure). C'est une opportunité avec deux issues possibles :

- la fréquentation augmente et cela permet de montrer à la SNCB qu'une meilleure offre permet de révéler la demande
- la hausse de fréquentation n'est pas au rendez-vous. Dans ce cas, il sera difficile d'argumenter en faveur de l'augmentation de l'offre.

Deux réunions publiques ont été organisées :

- A Philippeville, le 20 avril 2017
- A Ham sur Heure, le 27 avril 2017

Au delà du diagnostic de la ligne, ces présentations ont été l'occasion de demander aux habitants de la région ce qu'ils imaginaient comme action de promotion de la ligne. Le tableau ci-dessous résume les résultats obtenus par ordre de préférence.

Ordre	Description de l'action	Séance de Philippeville	Séance de Ham/Heure	Total
1	Valoriser le potentiel touristique	21	9	30
2	Stimuler l'utilisation dans la vie quotidienne	19	9	28
3	Promouvoir la ligne auprès des élèves de 6ème primaire	15	10	25
4	Créer un comité de ligne	19	4	23
5	Créer des outils de communication	17	5	22
6	Rendre les gares plus accessibles et conviviales	17	4	21
7	Valoriser les abords des gares	14	5	19
7	Promouvoir la ligne dans les sites et journaux communaux	16	3	19
8	Promouvoir la ligne lors d'événements locaux	14	4	18

9	Créer des événements autour du train ou de la gare	14	2	16
10	Reconvertir les bâtiments de gares	11	6	17

## 2. CREATION DU COMITE DE LIGNE ET MISE EN PLACE D' ACTIONS

La consultation a mené à la création, le 21 juin 2017, d'un comité de ligne composé de citoyens souhaitant initier et coordonner les actions en faveur de la promotion de la ligne. Les premières actions mises en place par le comité de ligne, Navetteurs.be et la Cellule Ferroviaire sont :

- La réalisation et la diffusion d'une brochure de promotion de la ligne auprès des étudiants de Philippeville ;
- La rédaction d'un courrier au ministre sur la qualité insuffisante du service depuis septembre 2017 donnant une image négative du train alors que des efforts de promotion sont en cours.
- La rédaction d'un courrier à la responsable de la SNCB pour demander les données nécessaires à l'évaluation de la démarche
- La réalisation de support de communication pour assurer la promotion de la ligne :
  - Brochure générale de la ligne
  - Brochure spécialisée pour Yves-Gomezée et Ham-sur-Heure (futurs gares desservie toute la journée) ;
  - Dessous de table et sac à pain pour distribution dans les commerces de la région
- La réalisation d'une opération de sensibilisation dans les files d'automobilistes sur l'entrée sud de Charleroi.

Ces actions s'inscrivent sur 3 ans.

Le Comité de ligne a également décidé de travailler sur :

- le potentiel touristique (volonté de créer une offre B-excursion)
- la sensibilisation des scolaires
- les correspondances trains-bus
- les correspondances trains-trains
- les cheminements piétons et vélos manquants.

L'objectif de la démarche est également que la population s'empare des problématiques techniques pour que les personnes identifient par elles même les contraintes qui existent.



## CONCLUSIONS

La revitalisation de la ligne Charleroi – Couvin est une expérience pilote. L'objectif n'était pas de refaire une étude de mobilité sur l'entre Sambre et Meuse. Le but de cette démarche était d'impliquer la population dans l'avenir de la ligne ferroviaire Charleroi – Couvin. Plusieurs signaux positifs indiquent qu'on se rapproche de l'objectif, citons par exemple :

- les actions de sensibilisation ont été mise en place et ont recueilli un accueil favorable de la population.
- Le comité de ligne qui a été mis en place et a repris en main la promotion et la redynamisation de la ligne.

Cette mobilisation reste néanmoins fragile et l'efficacité des actions est rapidement mise en défaut lorsque les problèmes d'exploitation s'accumulent sur la ligne.

Afin d'évaluer objectivement la pertinence des actions, il serait également nécessaire d'obtenir des données précises de fréquentation de la ligne dans les mois et années à venir. La Cellule Ferroviaire envisage dès lors de refaire des comptages sur la ligne fin 2018 ou début 2019.

**ANNEXES**

**1. Exemples de visuels créés**

**PHILIPPEVILLE EN TRAIN, C'EST MALIN !**

C'est rapide ...

C'est convivial ...

Pas de stress pour les parents ...

Si nécessaire, l'accompagnateur est toujours là !

**ATHÈNÉE ROYAL JEAN ROSTAND  
ET INSTITUT NOTRE-DAME À MOINS DE 10 MIN. À PIED DE LA GARE.**

Wallonie mobilité SPW NAVETTEURS.BE

Extrait des horaires pour les étudiants

Horaire de la semaine à partir du 10/12/2017	
Charleroi Sud	07:00 08:11 ... 11:11 12:11 ... 15:11 16:11
Jamoux	07:09
Belgnée	07:13
Ham Sur Heure	07:16 08:24 ... 11:24 12:24 ... 15:24 16:24
Cour Sur Heure	07:21
Berzie	07:24 08:31 ... 11:31 12:31 ... 15:31 16:31
Pry	07:27
Walcourt	07:33 08:36 ... 11:36 12:36 ... 15:36 16:36
Yes Gomezie	07:39 08:42 ... 11:42 12:42 ... 15:42 16:42
Philippeville	07:47 08:50 ... 11:50 12:50 ... 15:50 16:50
Mariembourg	08:00 09:01 ... 12:01 13:01 ... 16:01 17:01
Couvin	08:08 09:09 ... 12:09 13:09 ... 16:09 17:09
<b>Mercredi seulement</b>	
Couvin	07:51 08:51 ... 11:51 12:51 ... 15:51 16:29
Mariembourg	08:01 09:01 ... 12:01 13:01 ... 16:00 16:39
Philippeville	08:12 09:12 ... 12:12 13:12 ... 16:14 16:51
Yes Gomezie	08:19 09:19 ... 12:19 13:19 ... 16:18 16:56
Walcourt	08:26 09:26 ... 12:26 13:26 ... 16:25 17:05
Pry	08:29
Berzie	08:30 09:30 ... 12:30 13:30 ... 16:28 17:28
Cour sur Heure	08:30 09:30 ... 12:30 13:30 ... 16:31 17:11
Ham Sur Heure	08:35 09:35 ... 12:35 13:35 ... 16:34 17:14
Belgnée	08:35 09:35 ... 12:35 13:35 ... 16:37 17:17
Jamoux	08:35 09:35 ... 12:35 13:35 ... 16:40 17:20
Charleroi Sud	08:35 09:35 ... 12:35 13:35 ... 16:44 17:26
Charleroi Sud	08:49 09:50 ... 12:49 13:49 ... 16:55 17:35

Horaire actuel de la semaine	
Charleroi Sud	07:06 08:14 ... 11:14 12:14 ... 15:14 16:14
Jamoux	07:14
Belgnée	07:18
Ham Sur Heure	07:21
Cour Sur Heure	07:26
Berzie	07:29 08:32 ... 11:32 12:32 ... 15:32 16:32
Pry	07:32
Walcourt	07:36 08:37 ... 11:37 12:37 ... 15:37 16:37
Yes Gomezie	07:42
Philippeville	07:50 08:50 ... 11:50 12:50 ... 15:50 16:50
Mariembourg	08:01 09:01 ... 12:01 13:01 ... 16:01 17:01
Couvin	08:09 09:09 ... 12:09 13:09 ... 16:09 17:09
Couvin	07:50 08:50 ... 11:50 12:50 ... 15:50 16:29
Mariembourg	08:00 09:00 ... 12:00 13:00 ... 16:00 16:39
Philippeville	08:11 09:11 ... 12:11 13:11 ... 16:11 16:51
Yes Gomezie	08:18 09:18 ... 12:18 13:18 ... 16:18 16:56
Walcourt	08:23 09:23 ... 12:23 13:23 ... 16:25 17:05
Pry	08:26
Berzie	08:26 09:26 ... 12:26 13:26 ... 16:28 17:28
Cour sur Heure	08:26 09:26 ... 12:26 13:26 ... 16:31 17:11
Ham Sur Heure	08:31 09:31 ... 12:31 13:31 ... 16:34 17:14
Belgnée	08:31 09:31 ... 12:31 13:31 ... 16:37 17:17
Jamoux	08:31 09:31 ... 12:31 13:31 ... 16:40 17:20
Charleroi Sud	08:31 09:31 ... 12:31 13:31 ... 16:44 17:26
Charleroi Sud	08:46 09:46 ... 12:46 13:46 ... 16:55 17:35

Et enfin, le prix très avantageux !

Berzie - Philippeville : 14,5 € par mois ou 145 € par an (12 mois au prix de 10)  
 Pry - Philippeville : 13,5 € par mois ou 135 € par an  
 Walcourt - Philippeville : 12,9 € par mois ou 129 € par an  
 Yes-Gomezée - Philippeville : 9,8 € par mois ou 98 € par an  
 Mariembourg - Philippeville : 12,4 € par mois ou 124 € par an  
 Couvin - Philippeville : 15,6 € par mois ou 156 € par an  
 Les habitants de l'entité de Ham-sur-Heure bénéficient d'une réduction de 30%. Renseignements auprès de l'Administration communale de Ham-sur-Heure.

Pour toute information complémentaire sur les horaires, les prix, les services dans les gares... Consultez le site [www.belgianrail.be](http://www.belgianrail.be)  
 Pour toute information sur l'action, consultez <http://mobilité.wallonie.be/celluleferroviaire.rapports> ou [www.navetteurs.be](http://www.navetteurs.be)

Graphisme : Jans-Damian - SPW/SP



## 2. Calcul de marche

L'illustration ci-dessous décrit la démarche utilisée pour calculer les temps de parcours théorique dans la partie exploitation de ce rapport. Il s'agit d'un modèle simplifié utilisant la caractéristique physique et cinématique du train ainsi que l'implantation de la signalisation.

