

Construisons ensemble la mobilité de demain!

OCBM DU HAINAUT : DOCUMENT PRÉPARATOIRE AU POINT 3.1.

**Réseau cible proposé pour la zone urbaine de
Mons en vue de l'édition du Plan Régional de
Transport Public (ambitions tactiques)**

Mons, Quévy, Frameries

1. TABLE DES MATIÈRES

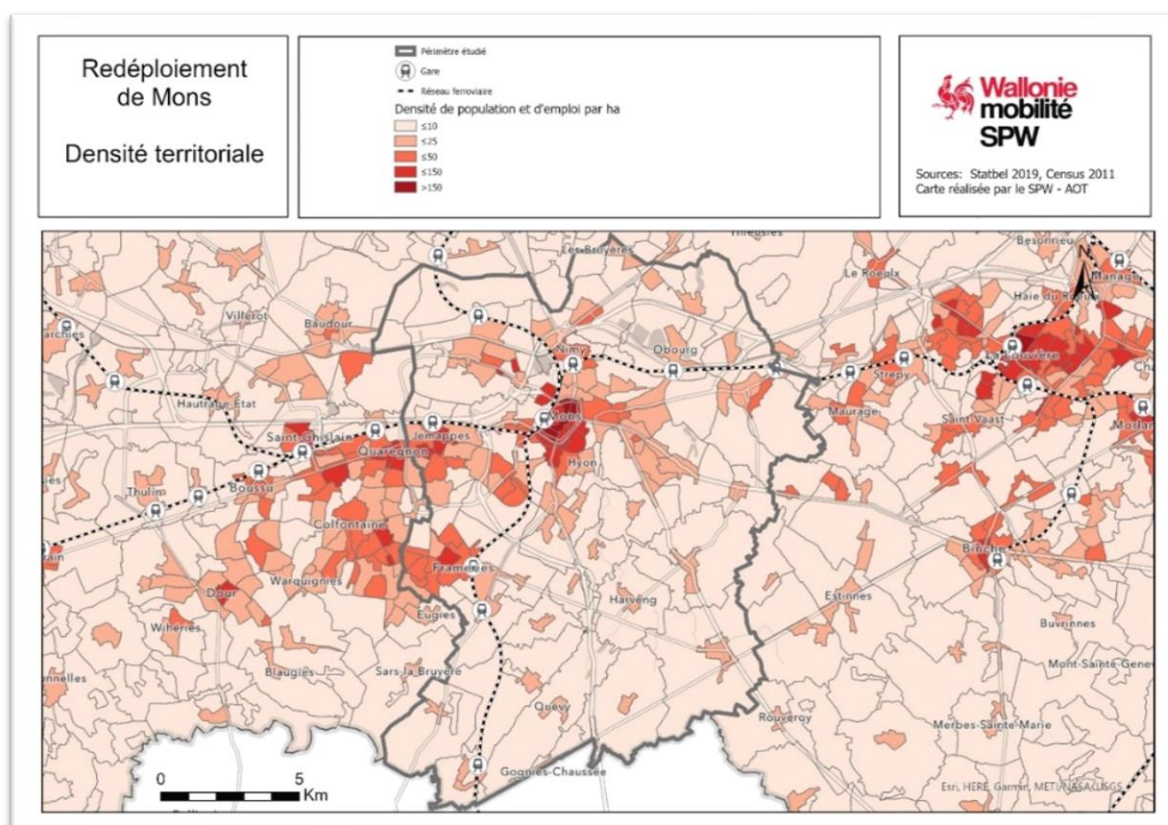
1.	Table des Matières	2
2.	Introduction et périmètre de travail	3
3.	Cadre	5
3.1.	Cadre stratégique régional.....	5
3.2.	Cadre réglementaire	7
4.	Étapes de redéploiement.....	8
4.1.	Étape tactique réalisée	8
4.2.	Étapes suivantes.....	9
5.	Synthèse du diagnostic mobilité sur la zone	10
5.1.	Flux de déplacement	10
5.2.	Offre structurante de mobilité existante.....	11
5.3.	Points d'intérêts	12
6.	Projet de Plan régional de transport public sur la zone.....	13
6.1.	Liaisons urbaines structurantes	14
	Liaison Maisières – Nimy – Mons.....	15
	Liaison Havré – Mons	15
	Liaison Saint-Symphorien – Mons.....	16
	Liaison Ghlin-Mons	16
6.2.	Liaisons urbaines.....	17
	Liaison Frameries – Flénu – Jemappes	18
	Liaison Flénu – Cuesmes – Mons.....	18
	Liaison La Brisée – Saint Denis – Obourg – Mons	19
	Liaison Ciply – Hyon – Mons	20
	Liaison Nimy Nord – Nimy – Mons	20
6.3.	Liaisons structurantes intercommunales	21
	Liaison Givry – Harmignies – Spiennes – Mons	21
	Liaison transfrontalière Maubeuge- Quévy – Mons	22
6.4.	Liaisons secondaires intercommunales	22
	Givry – Havay – Quévy – Bougnies – Frameries.....	23
	Havay – Harveng – Asquillies – Nouvelles – Mons	23
6.5.	Liaisons scolaires.....	24
	Liaison Goegnies-Chaussée – Quévy Le grand – Quévy le Petit – Bougnies – Mons	24
	Liaison Blaregnies – Mons.....	24
	Liaisons Spiennes – Mons.....	25
	Liaison Havré (cité du Congo) – Mons.....	25
6.6.	Mobilité locale et intermodalité.....	26
7.	Proposition d'avis de l'Organe.....	27

2. INTRODUCTION ET PÉRIMÈLES RE DE TRAVAIL

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

Il s'agit d'un document d'orientations tactiques qui définit les objectifs régionaux en termes de liaisons et de niveaux de service pour une zone de mobilité cohérente et au sein de celle-ci. La traduction opérationnelle de ces liaisons peut résulter en la création de lignes dédiées ou en la combinaison de plusieurs lignes, éventuellement sortant du périmètre (cf description de l'étude opérationnelle au point 4.2).

Le territoire considéré ici est la zone de Mons (communes de Mons, Quévy, et anciennes communes de Frameries, La Bouverie et Noirchain).



Le périmètre de la zone d'étude est composé des communes de Mons et Quévy et des anciennes communes de Frameries, La Bouverie et Noirchain. Ce territoire se caractérise par des densités de population relativement importantes au regard de la moyenne régionale.

	Zone de redéploiement	Wallonie	Rapport situation actuelle de la zone de redéploiement /situation actuelle Wallonie
Emplois			
Nombre d'emplois	46316	1.145.273	4,04%
Densité d'emploi	206	68	
Population			
Nombre d'habitants	121.948	3.645.243	3,35%
Densité population (hab/km ²)	541	216	
Offre de bus actuelle			
km/an	2.586.020	91.604.883	2,82%

Le présent document retrace le cadre dans lequel s'inscrit la démarche de redéploiement (cadre stratégique et réglementaire), ainsi que le diagnostic mobilité sur lequel est basé le Plan Régional de Transport Public.

Le Plan en lui-même est présenté en 3^e partie de document. Y sont détaillés :

- Les principaux avantages du nouveau plan de transport ;
- La cartographie du réseau et les fiches détaillant le niveau de service attendu sur chaque liaison ;
- L'ampleur du Plan de Transport en comparaison avec le réseau wallon.

3. CADRE

3.1. Cadre stratégique régional

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



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



Afin d'atteindre ces objectifs, la Stratégie Régionale de Mobilité (approuvée par le précédent Gouvernement Wallon en 2019 et confirmée par la Déclaration de Politique 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 travail de l'Autorité Organisatrice du Transport d'ici 2023 sont notamment :

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2. Cadre réglementaire

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

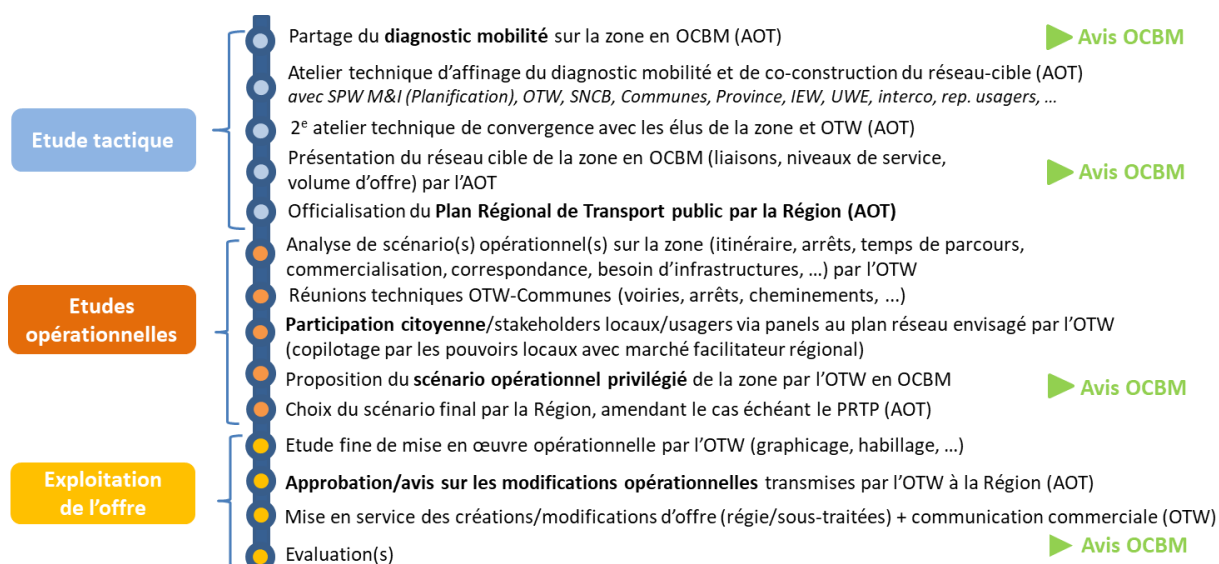
L'OTW réalise alors son étude plus fine de modification de l'offre et la met en œuvre, elle-même ou en sous-traitance ;

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

4. ÉTAPES DE REDÉPLOIEMENT

4.1. Étape tactique réalisée

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



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

- Le processus s'est entamé par la présentation d'un premier diagnostic mobilité de la zone lors de [l'Organe de Consultation du Bassin de Mobilité](#) du Hainaut le 25 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. Il recommande à l'AOT de le compléter avec les éléments pertinents du PCM de la Ville de Mons une fois qu'il sera finalisé. L'Organe recommande à l'AOT, l'OTW et les communes concernées (Mons et Frameries) de s'engager dans le processus de redéploiement de l'offre sur le périmètre d'étude de la zone de redéploiement urbain de Mons proposé, et de présenter pour avis le réseau cible de la zone (ambitions tactiques) lors de la session à l'automne 2022 afin de permettre à l'OTW, sur base du Plan Régional de Transport Public, de piloter la phase d'études opérationnelles d'évolution de son réseau urbain montois ».
- Un premier atelier technique a eu lieu le 13 janvier 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, IDEA, UWE, etc...) afin de partager et d'enrichir le diagnostic mobilité de la zone et d'esquisser en concertation le réseau cible, tant en matière de liaisons que de niveaux de service.

- Un deuxième atelier technique lors duquel l'AOT a proposé une première proposition de réseau cible a eu lieu le 9 février. Suite à ce deuxième atelier et suite à divers contacts avec l'OTW, il a été proposé d'intégrer la commune de Quévy à l'étude de redéploiement.
- Sur cette base, différentes réunions ont été organisées avec l'OTW d'une part et les communes d'autre part afin d'affiner le réseau cible. Un atelier de convergence réunissant les échevins des 3 communes concernées et l'OTW a été organisé le 27 avril 2022.

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

4.2. Etapes suivantes

Suite à l'OCBM, le réseau cible final est officialisé par l'AOT sous la forme d'un Plan Régional de Transport Public qui sera la référence tactique pour les évolutions de l'offre à mettre en œuvre par l'OTW sur le réseau TEC de la zone d'ici 2025.

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

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

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

L'OTW s'assurera de mettre en œuvre la concertation locale nécessaire pour la meilleure prise en compte possible des réalités locales dans l'opérationnalisation de l'offre cible, tout en restant dans les balises tactiques fixées par le Plan de Transport en termes de liaisons, niveaux de service et d'ampleur kilométrique. Sur base de l'expérience menée au sein des zones de redéploiements de Gembloux et de Florenville, le Ministre Henry confirme son souhait de voir réaliser une démarche d'information publique et de participation citoyenne sur les évolutions des lignes alors étudiées de manière fine par l'OTW. C'est sur le scénario amendé des remarques citoyennes que l'OTW pourra effectivement prendre en compte que l'avis de l'Organe de Consultation du Bassin de Mobilité du Hainaut sera à nouveau sollicité, accompagnés du phasage de mise en œuvre proposé par l'OTW. La Région validera alors le scénario final à mettre en exploitation, éventuellement amendé par la prise en compte des recommandations de l'OCBM.

La mise en service des évolutions de l'offre se réalisera dans l'année suivant cette validation régionale, en lien avec la disponibilité effective des infrastructures et du matériel roulant nécessaire à l'exploitation de l'offre concernée et avec des enjeux de communication externe et d'accompagnement du changement pour lesquels tant l'OTW que les Villes et communes

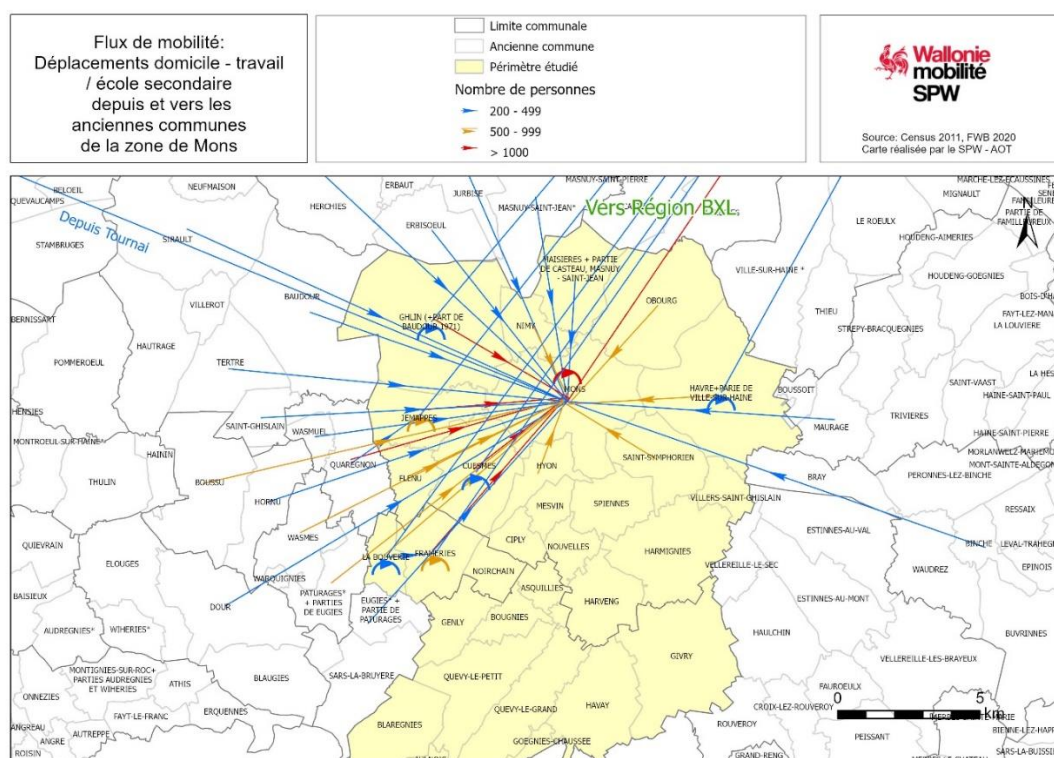
doivent contribuer. En parallèle, des solutions de mobilité locale flexible seront déployées là où les services réguliers ne sont pas présents.

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

5. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC MOBILITÉ SUR LA ZONE

5.1. Flux de déplacement

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



Mons apparaît comme le principal pôle de destination des autres localités de l'entité mais également pour les communes avoisinantes, principalement les communes fortement peuplées du Sud-Ouest de la zone. Le deuxième pôle de destination de la zone est Bruxelles.

Les flux de plus de 1000 déplacements identifiés sont :

- Flux interne à Mons
- Flux de Mons vers Bruxelles

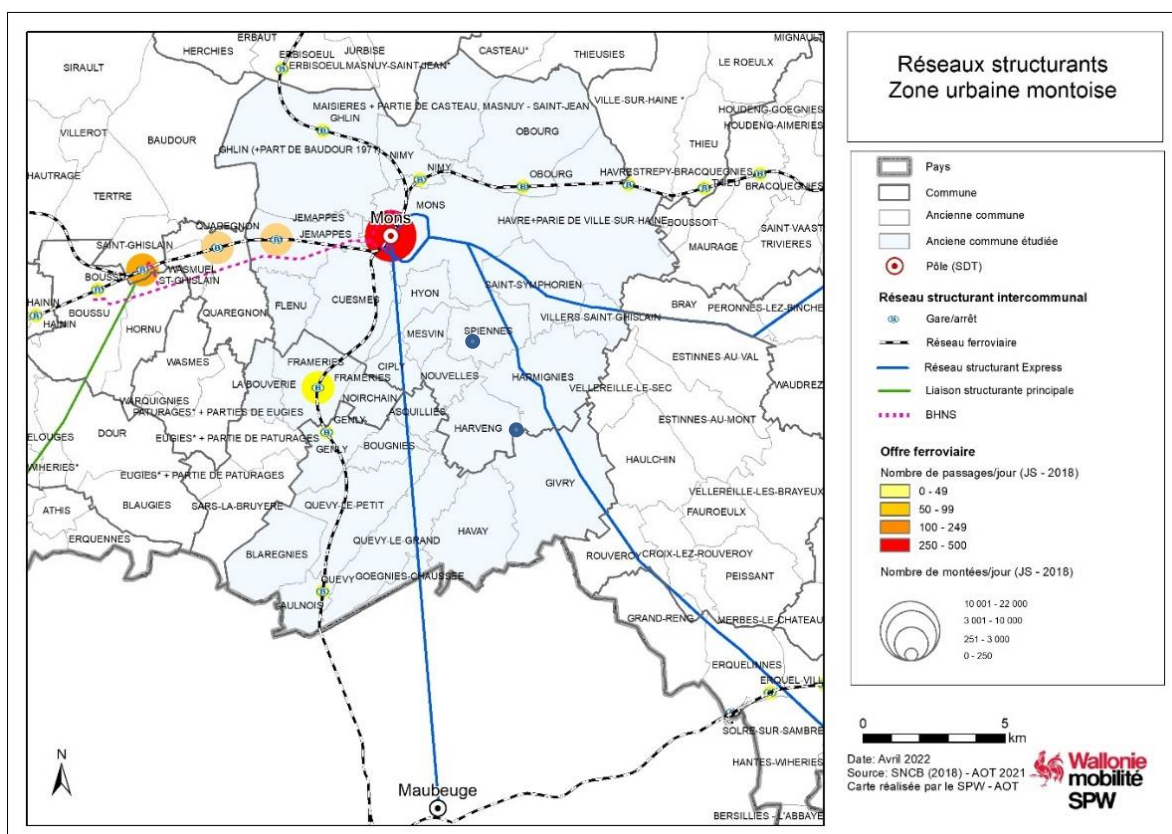
- Flux de Ghlin vers Mons
- Flux de Jemappes vers Mons
- Flux de Quaregnon vers Mons
- Flux de Cuesmes vers Mons
- Flux de Frameries vers Mons

5.2. Offre structurante de mobilité existante

L'analyse de l'offre structurante (ferroviaire et express) actuelle et ambitionnée montre que la majorité des localités du nord de la zone disposent ou disposeront d'une offre structurante intercommunale, que celle-ci soit ferroviaire ou express.

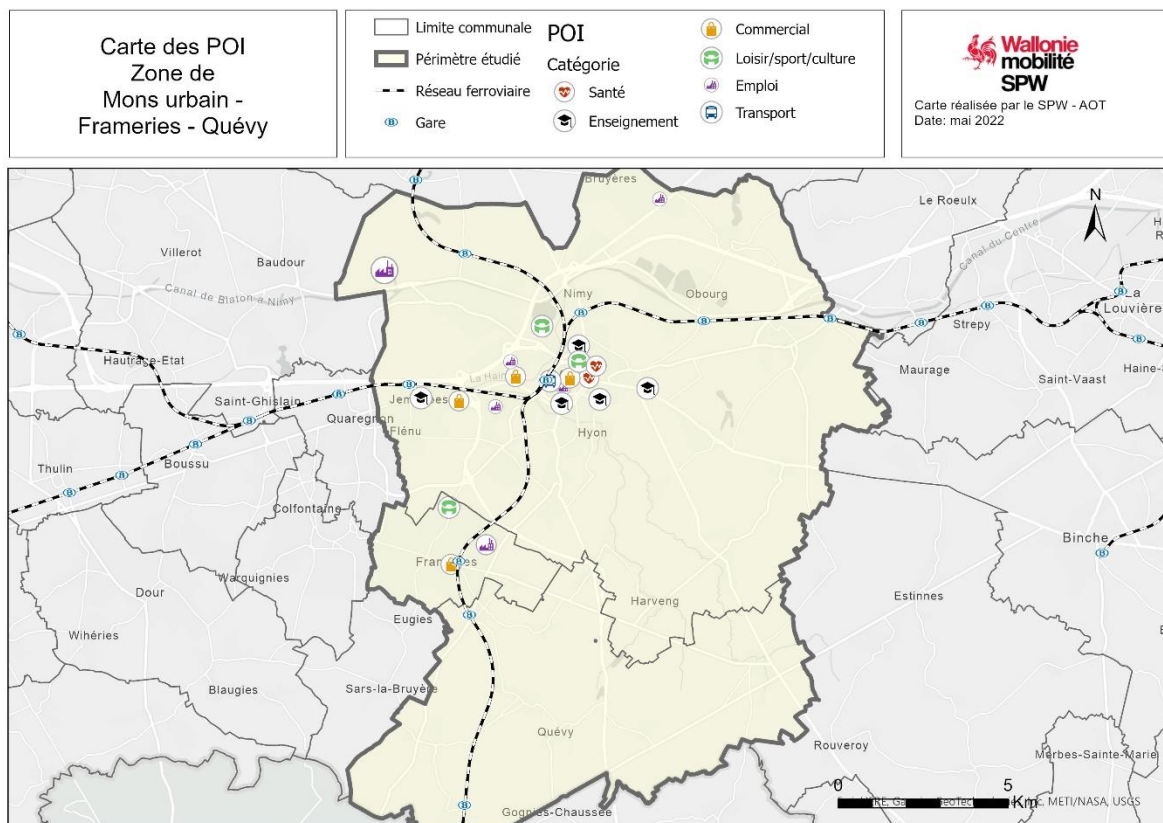
Les localités d'Havay, Harveng, Nouvelles, Mesvin, Hyon, Spiennes, Saint-Symphorien, Villers-Saint-Ghislain, Quévy-le-Grand, Quévy-le-Petit, Blaregnies, Bougnies, Asquillies, Cibly, Flénu, Cuesmes et Maisière n'ont pas encore accès au réseau structurant.

Mise à part la gare de Mons et la gare de Jemappes, les gares de la zone ne sont desservies que par 1 train/h/sens, ce qui est relativement peu dans un contexte de densité d'emploi et de population relativement importante.



5.3. Points d'intérêts

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

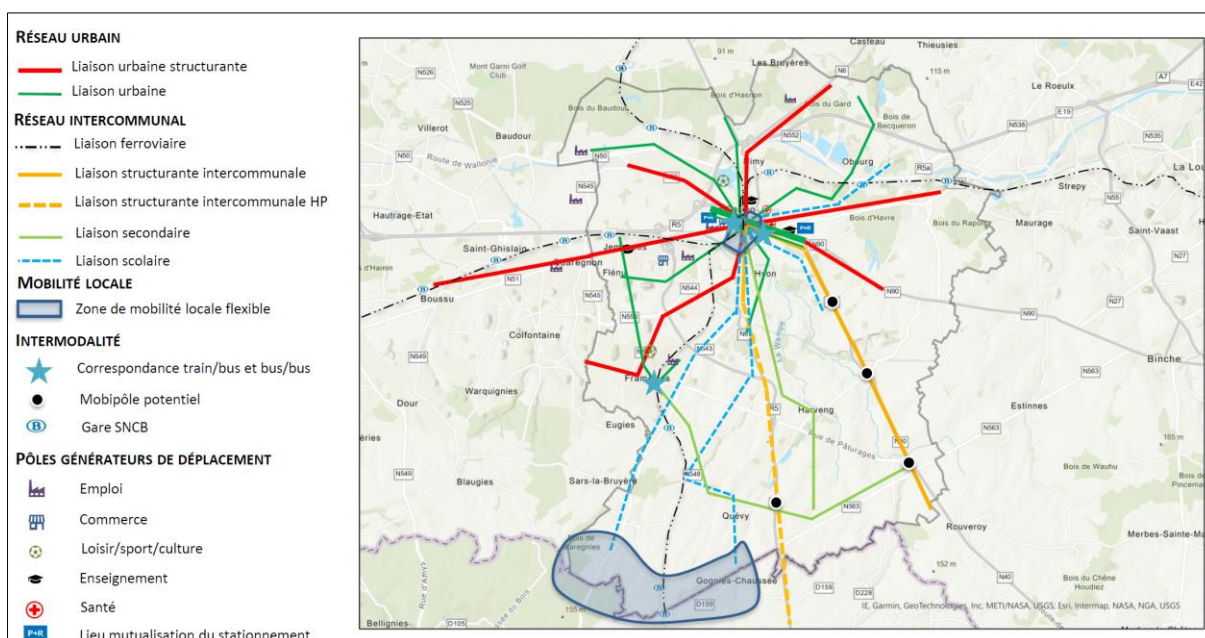


6. PROJET DE PLAN RÉGIONAL DE TRANSPORT PUBLIC SUR LA ZONE

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

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

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



En termes d'ampleur d'offre kilométrique la mise en place de ce réseau cible représente environ 3.400.000 kilomètres annuels (hors mobilité locale flexible), ce qui équivaut à une **augmentation de l'offre de 35% par rapport à la situation actuelle**. Cet effort régional participe activement à l'ambition de transfert modal de la vision FAST sur cette zone largement urbaine.

Les avantages mobilité de ce réseau cible sont les suivants :

- Le développement d'une **offre attractive le week-end** : minimum 1 bus/heure le dimanche pour le réseau urbain.
- Une **amplitude horaire importante** : 5h – 23h pour le réseau urbain ; 6h – 20h pour le réseau intercommunal.
- Des fréquences attractives et proportionnées aux flux de déplacements et aux densités sur la zone.

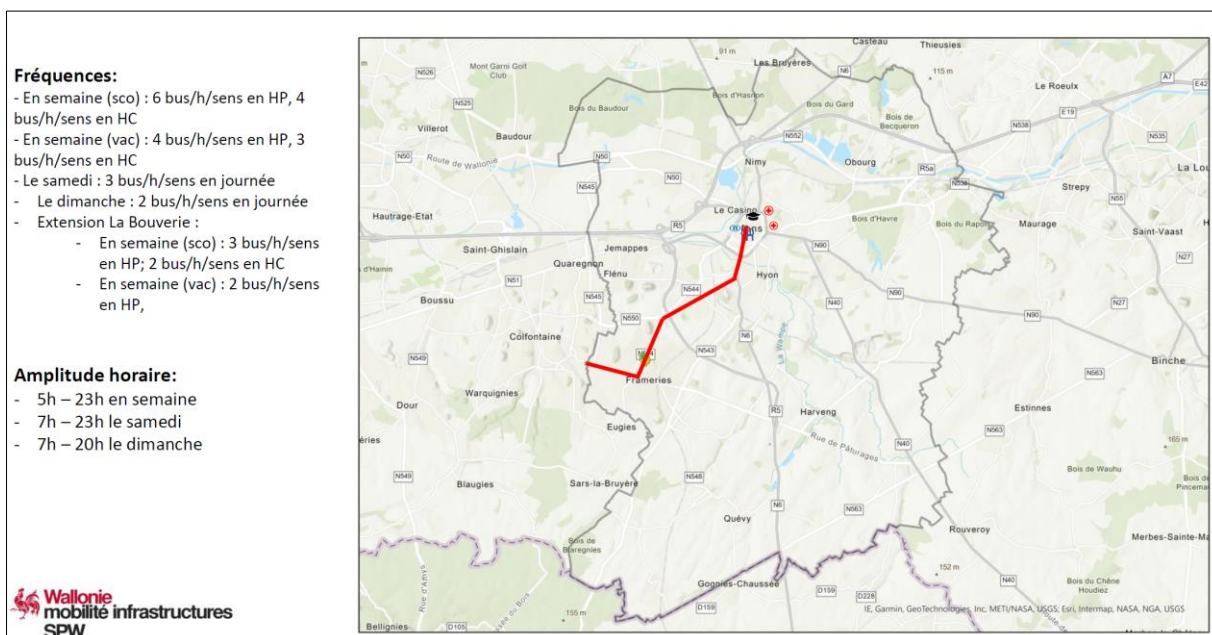
- La hiérarchisation du réseau ainsi que sa clarification (en termes d'itinéraires et d'horaires) permettront une **meilleure appropriation du réseau** et donc une plus grande facilité d'utilisation à tous les habitants.
- Valorisation du réseau ferroviaire là où il est présent. Des **correspondances** explicites seront organisées entre bus et train, afin de favoriser l'intermodalité.

6.1. Liaisons urbaines structurantes

Les liaisons urbaines structurantes sont les ossatures du réseau urbain, elles sont rapides (min. 20km/h) et présentent des itinéraires simples et directs. Elles offrent une fréquence élevée, circulent à toutes périodes de l'année avec une large amplitude horaire (5h – 23h en semaine). Les liaisons urbaines structurantes représentent **44%** de l'offre kilométrique régionale cible sur la zone.

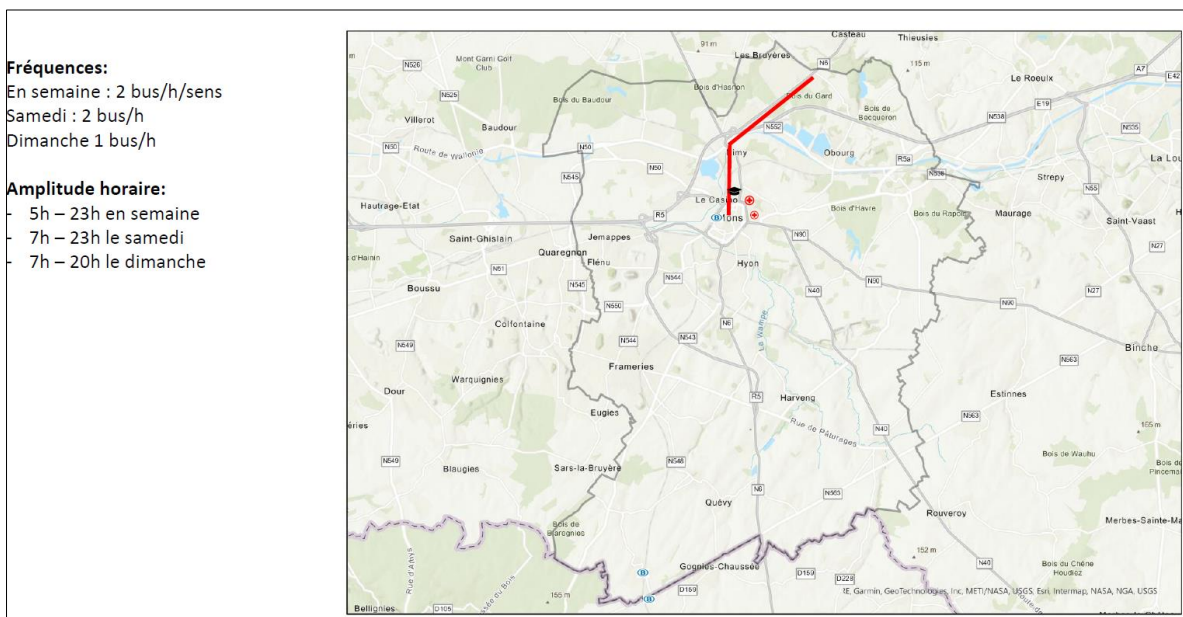
Remarque : Il est tenu compte comme future liaisons urbaines structurantes la mise en œuvre du BHNS du Borinage (hors périmètre du présent Plan) qui arrivera au Grand Pré (gare SNCB).

Liaison (La Bouverie) – Frameries – Mons



La liaison La Bouverie – Frameries – Mons permet de connecter de manière directe, fréquente et rapide Frameries à son principal pôle d'emploi et scolaire : Mons. Elle permet également de rejoindre l'un des principaux sites touristiques de Wallonie, SparkOH ! depuis la gare de Mons.

Liaison Maisières – Nimy – Mons

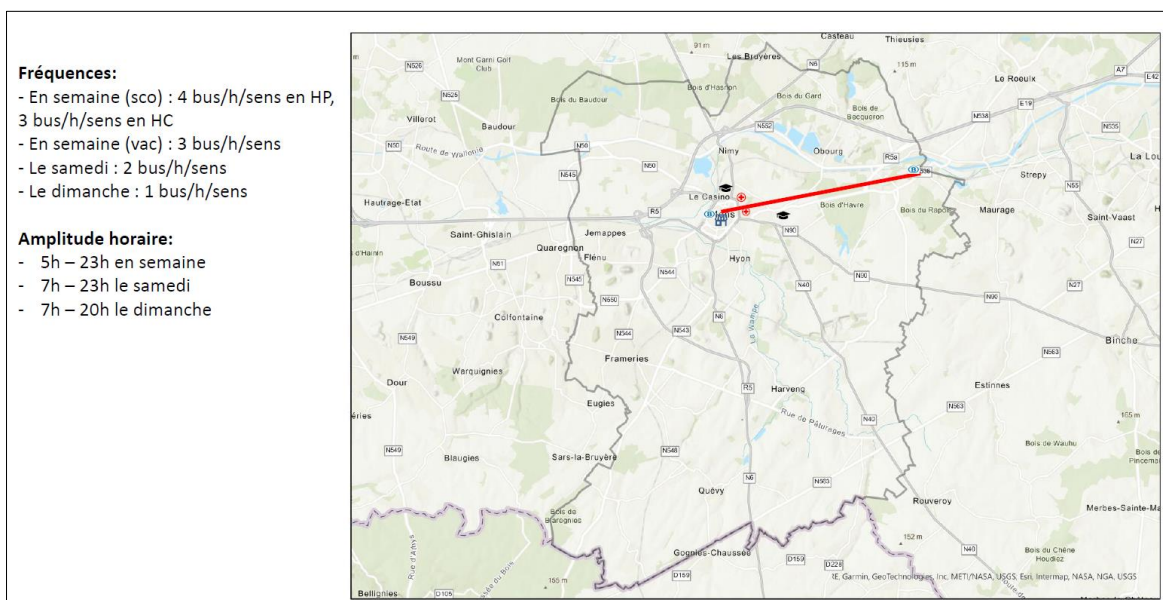


La liaison Maisière – Nimy - Mons permet de connecter de manière directe et rapide Maisière et Nimy à leur principal pôle d'emploi et scolaire : Mons.

Elle connecte également le Shape.

Les horaires sont organisés pour être complémentaires avec l'offre SNCB entre Nimy et Mons.

Liaison Havré – Mons



La liaison Havré - Mons permet de connecter de manière directe, fréquente et rapide Havré à son principal pôle d'emploi et scolaire : Mons.

Les horaires sont organisés pour être complémentaires avec l'offre SNCB entre Havré et Mons.

Liaison Saint-Symphorien – Mons

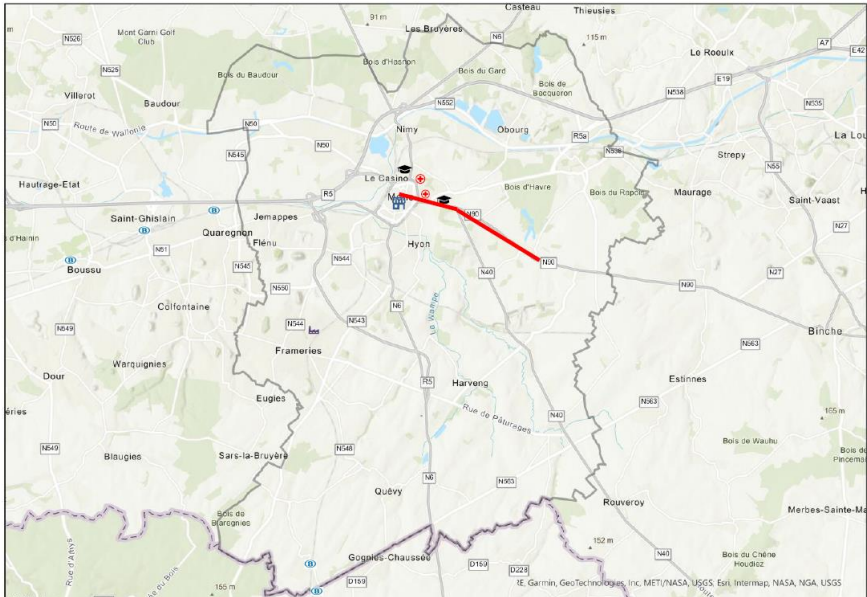
Fréquences:

- En semaine (sco) : 4 bus/h/sens en HP, 3 bus/h/sens en HC
- En semaine (vac) : 3 bus/h/sens
- Le samedi : 2 bus/h/sens
- Le dimanche : 1 bus/h/sens

Amplitude horaire:

- 5h – 23h en semaine
- 7h – 23h le samedi
- 7h – 20h le dimanche

Liaison Binche – Mons sera étudiée dans le cadre de l'étude de redéploiement de la zone La Louvière – Binche



La liaison Saint Symphorien - Mons permet de connecter de manière directe, fréquente et rapide Saint Symphorien à son principal pôle d'emploi et scolaire : Mons.

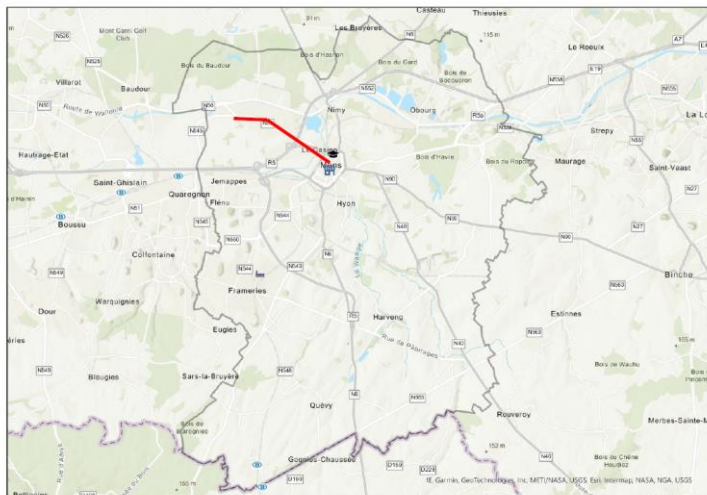
Liaison Ghlin-Mons

Fréquences:

- En semaine (sco) : 3 bus/h/sens en HP, 2 bus/h/sens en HC
- En semaine (vac) : 2 bus/h/sens
- 1 bus/h/sens tôt le matin et en soirée
- Le week-end : 1 bus/h/sens

Amplitude horaire:

- 5h – 23h en semaine
- 7h – 23h le samedi
- 7h – 20h le dimanche

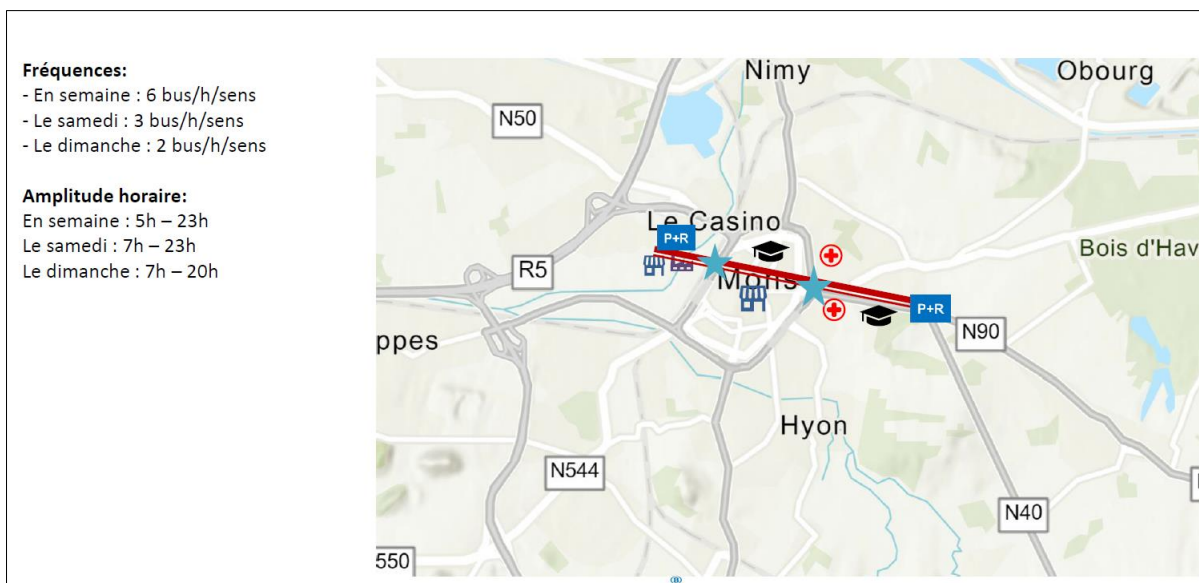


La liaison Ghlin - Mons permet de connecter de manière directe, fréquente et rapide Ghlin à son principal pôle d'emploi et scolaire : Mons.

Elle permet d'assurer, avec la liaison urbaine Mons – Grand Large - Ghlin – (PAE Ghlin), la desserte de Ghlin.

Les horaires sont organisés pour être complémentaires avec l'offre SNCB entre Ghlin et Mons.

Liaison Grand Pré – Mons – Fucam



La liaison permet de connecter les trois principaux pôles de générateurs de déplacement (motif commerciaux, emploi, culturel et de loisirs) de Mons : l'ouest (avec les Grand Pré), le centre (intramuros) et l'est (Helha).

Elle offre une fréquence attractive en toute période, ce qui permet des correspondances aisées depuis toutes les liaisons connectant Mons afin de permettre aux usagers de rallier les destinations urbaines majeures.

6.2. Liaisons urbaines

Les liaisons urbaines complètent le réseau urbain structurant. Elles permettent une desserte fine des quartiers. Elles circulent à toutes périodes de l'année avec une amplitude horaire élevée (5h – 23h en semaine). Les liaisons urbaines représentent **43%** de l'offre kilométrique régionale cible sur la zone.

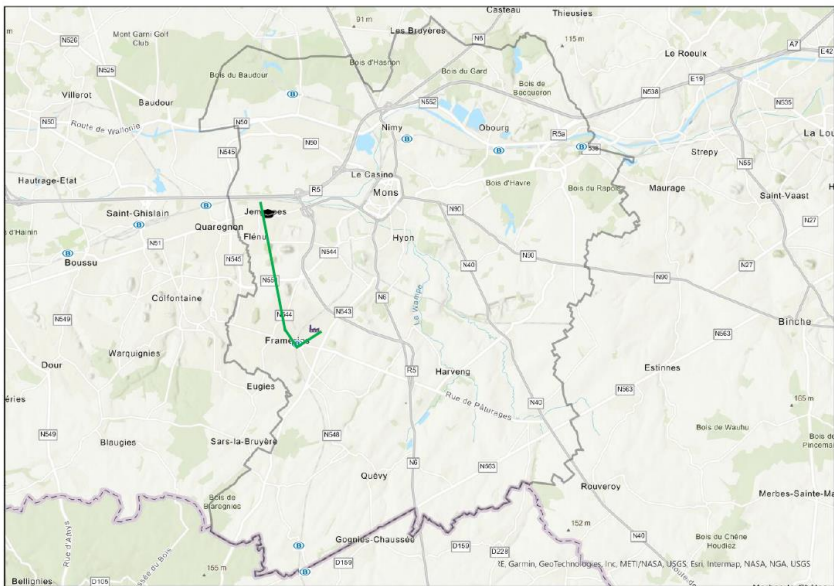
Liaison Frameries – Flénu – Jemappes

Fréquences:

- Semaine : 2 bus/h/sens en HP, un bus/h/sens en HC
- Samedi : 1 bus/h/sens
- Ne circule pas le dimanche

Amplitude horaire:

- 5h – 23h en semaine
- 7h – 23h le samedi



La liaison Frameries – Flénu – Jemappes dessert les zones denses de Frameries, Flénu et Jemappes. Elle permet de desservir les pôles scolaires de Frameries et Jemappes et se connecte au futur BHNS « Mons Borinage ».

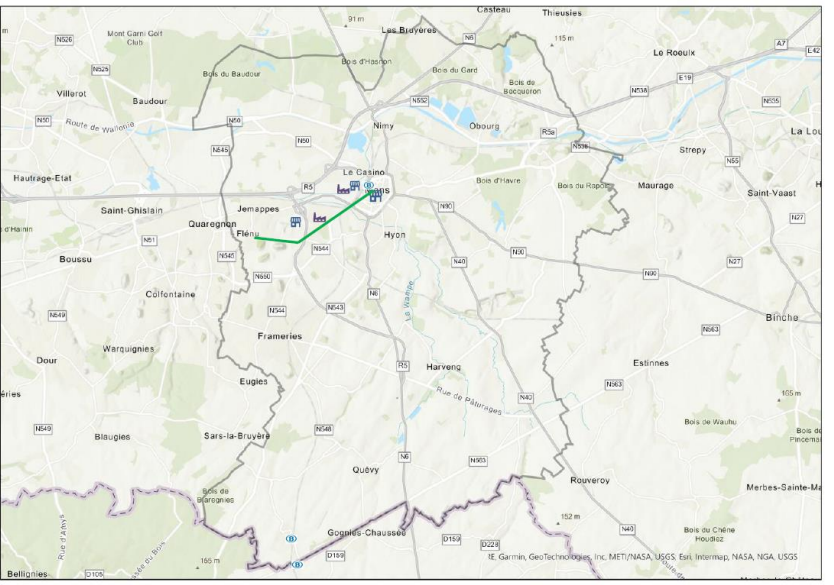
Liaison Flénu – Cuesmes – Mons

Fréquences:

- En semaine (sco) : 3 bus/h/sens en journée
- En semaine (vac) 2 bus/h/sens en journée
- Samedi : 2 bus/h
- Dimanche 1 bus/h

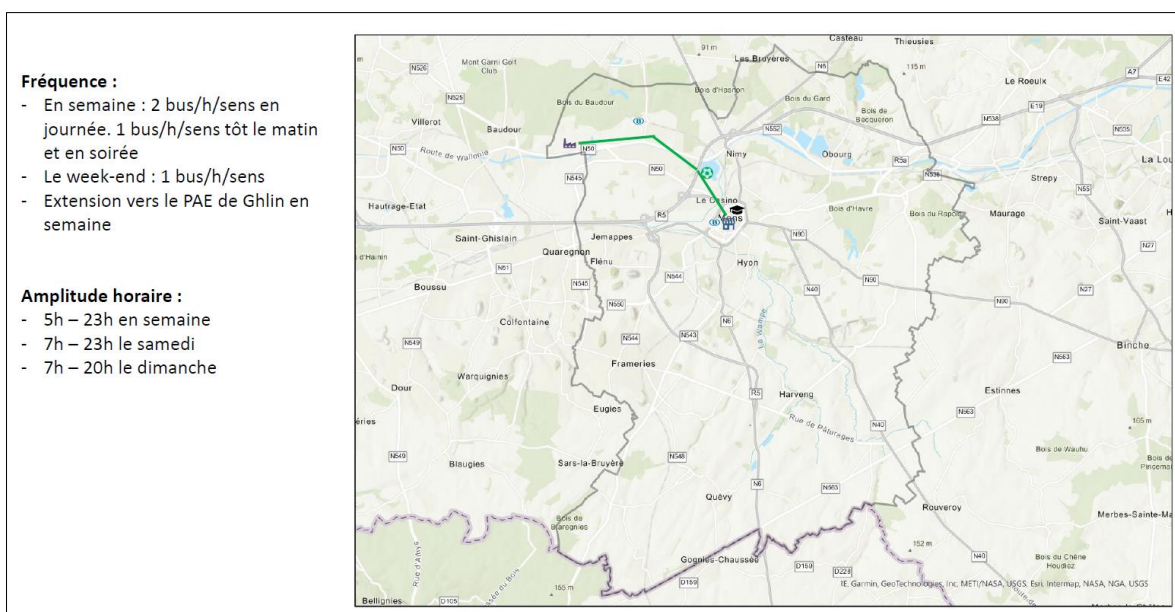
Amplitude horaire:

- 5h – 23h en semaine
- 7h – 23h le samedi
- 7h – 20h le dimanche



La liaison Flénu – Cuesmes – Mons dessert les zones denses de Flénu et Cuesmes. Elle les connecte à leur principal pôle d'emploi et scolaire : Mons. Elle dessert le PAE de Cuesmes.

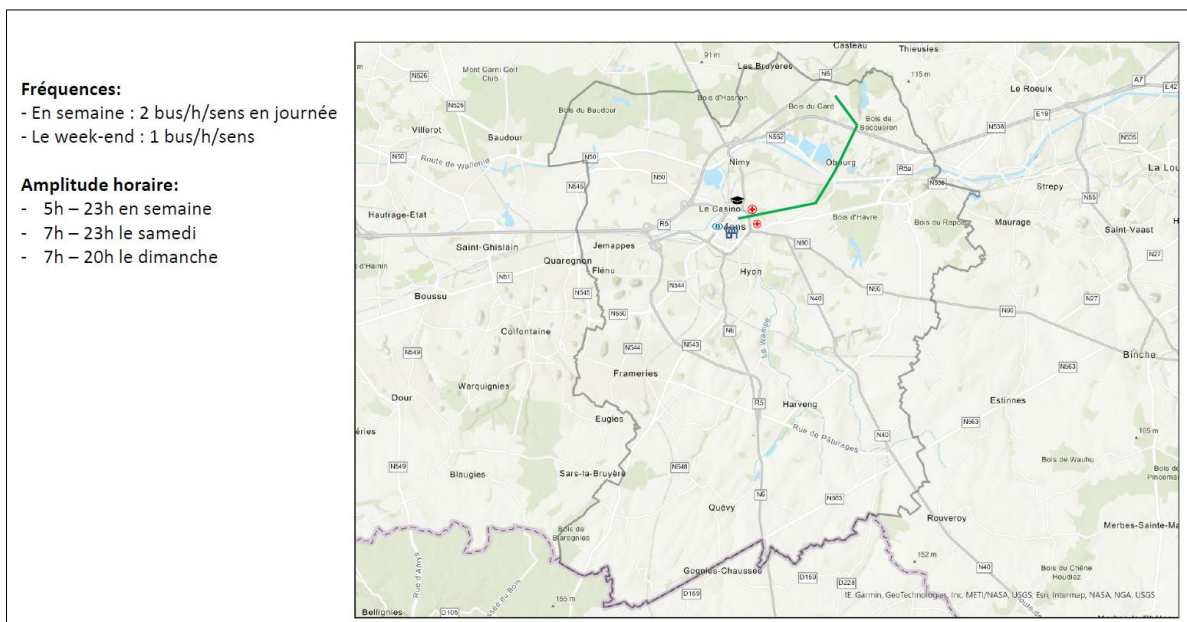
Liaison Mons – Grand Large - Ghlin – (PAE Ghlin)



La liaison Ghlin - Mons assure une desserte fine de Ghlin avec son principal pôle d'emploi et scolaire : Mons. Elle dessert le Grand Large et assure, en semaine, une connexion entre le PAE de Ghlin et la gare de Mons.

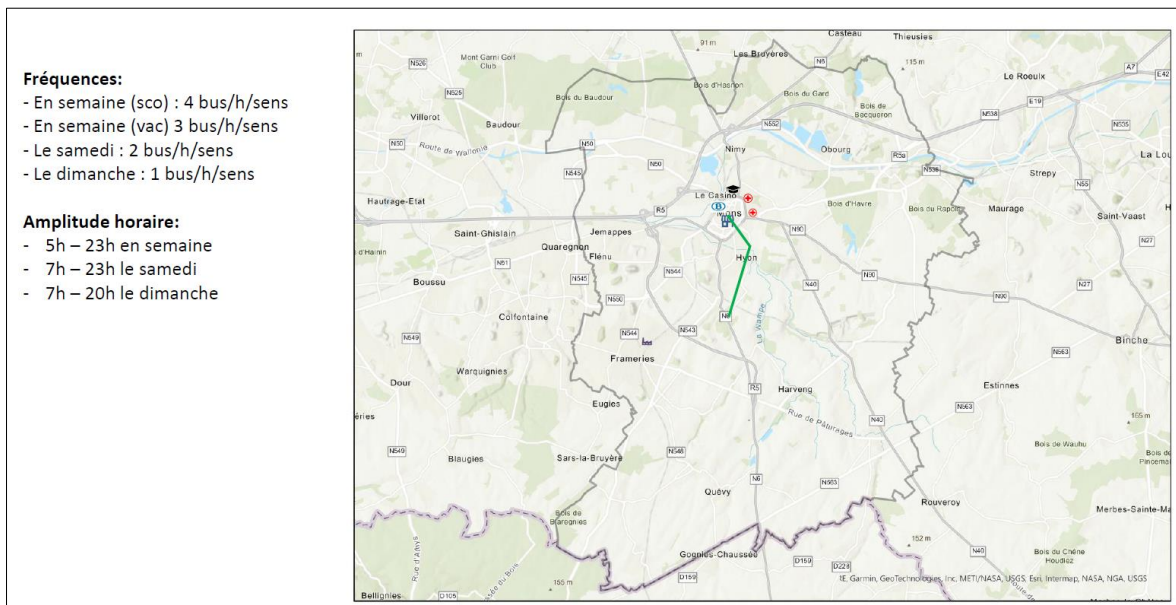
Elle permet d'assurer, avec la liaison urbaine structurante Mons - Ghlin, la desserte de Ghlin.

Liaison La Brisée – Saint Denis – Obourg – Mons



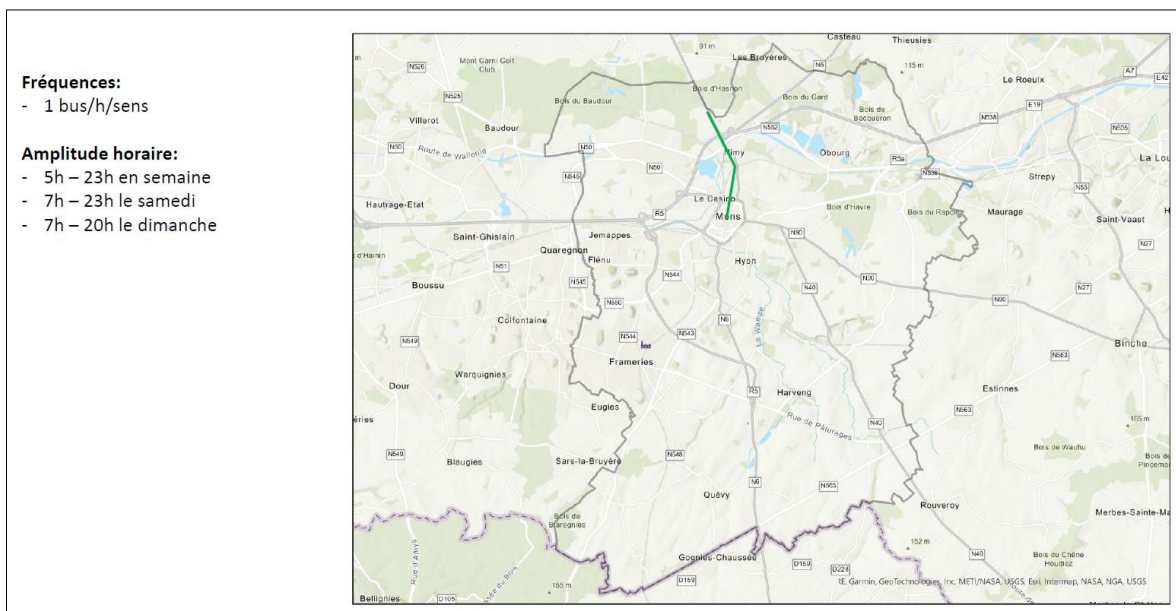
La liaison La Brisée – Saint Denis - Obourg - Mons assure une desserte fine d'Obourg. Elle connecte La Brisée, Saint Denis et Obourg à leur principal pôle d'emploi et scolaire : Mons.

Liaison Ciplly – Hyon – Mons



La liaison Ciplly – Hyon - Mons assure une desserte fine de cette zone dense au sud de Mons et la relie, avec une fréquence et une amplitude horaire importante, à leur principal pôle d'emploi et scolaire : Mons.

Liaison Nimy Nord – Nimy – Mons



La liaison Nimy Nord – Nimy - Mons assure une desserte fine de Nimy. Elle connecte Nimy à son principal pôle d'emploi et scolaire : Mons.

6.3. Liaisons structurantes intercommunales

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

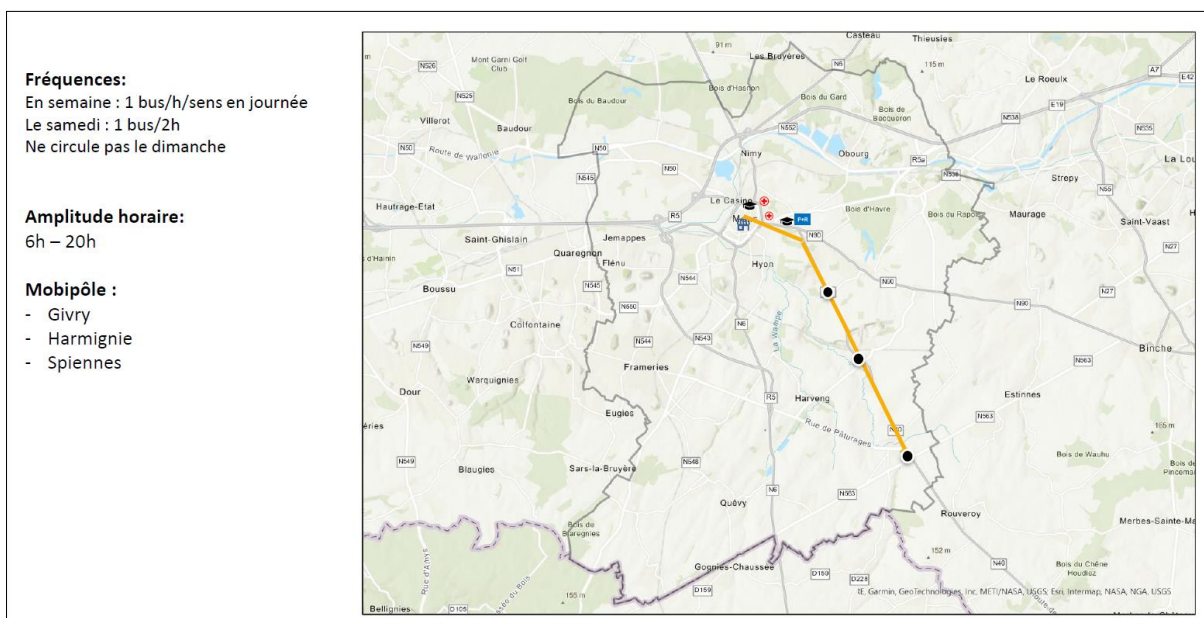
Leurs principales caractéristiques sont :

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

Elles circulent entre 6h et 20h.

Les liaisons structurantes intercommunales représentent **4,5%** de l'offre kilométrique régionale cible sur la zone.

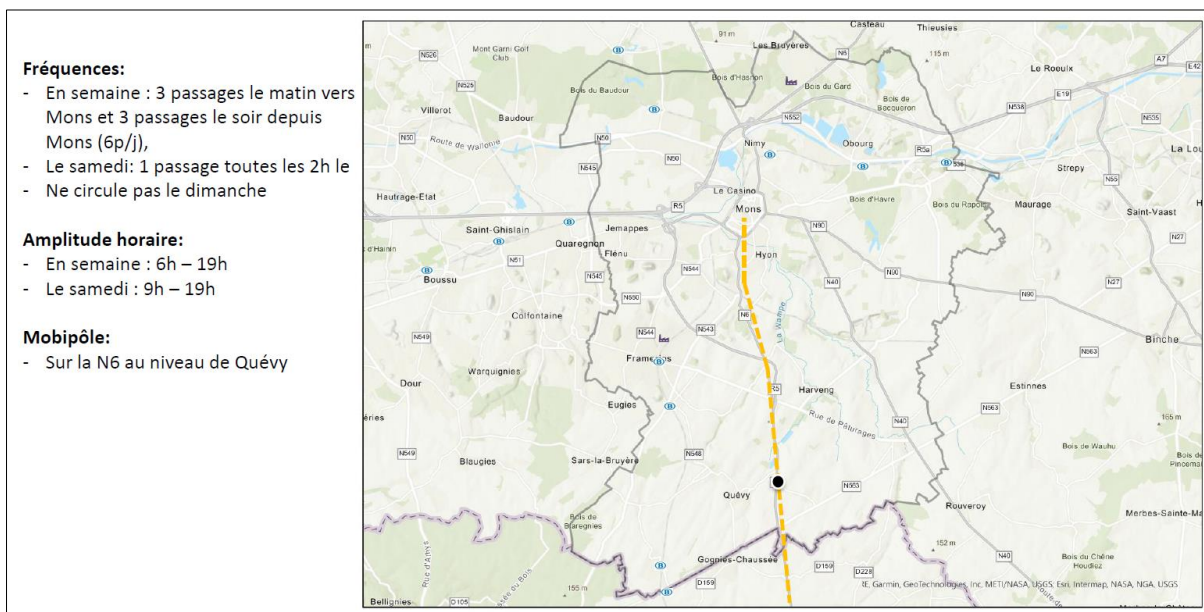
Liaison Givry – Harmignies – Spiennes – Mons



Cette liaison permet d'offrir aux localités de Givry, Spiennes et Harmignies une connexion rapide vers Mons.

Le rabattement vers les arrêts de ce réseau structurant devrait être organisé par l'aménagement de cheminements sécurisé vers ces mobipôles potentiels.

Liaison transfrontalière Maubeuge- Quévy – Mons



Outre la connexion à Mons depuis Maubeuge visée par cette liaison, elle permet aussi d'offrir à Quévy une connexion rapide vers Mons.

Le rabattement vers l'arrêt de ce réseau structurant devrait être organisé par l'aménagement de cheminements sécurisé vers ce mobipôle.

6.4. Liaisons secondaires intercommunales

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

Elles circulent entre 6h et 20h.

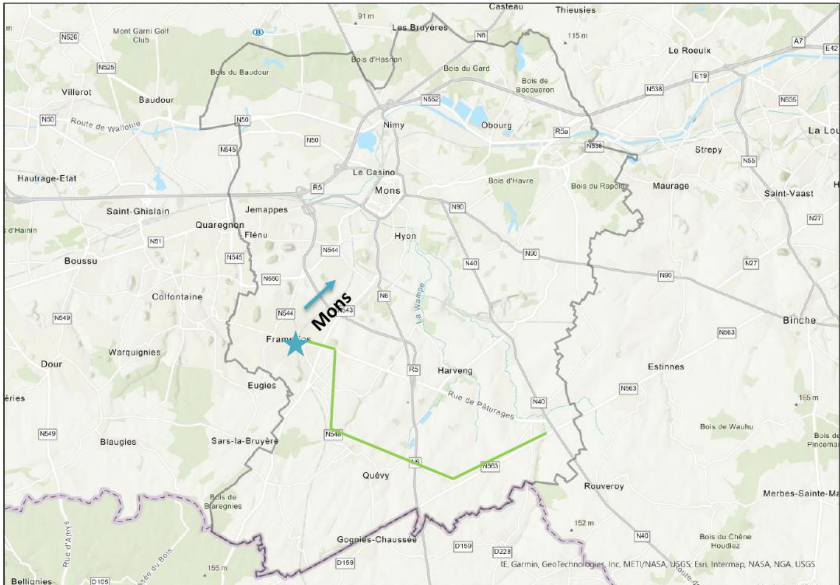
Les liaisons secondaires intercommunales représentent **7,5%** de l'offre kilométrique régionale cible sur la zone.

Givry – Havay – Quévy – Bougnies – Frameries

Fréquences:
En semaine : 1 bus/h/sens en journée
Le samedi : 1 bus/2h
Ne circule pas le dimanche

Amplitude horaire:
En semaine : 6h – 20h
Le samedi : 7h – 19h
Ne circule pas le dimanche

Correspondance :
- En gare de Frameries vers Mons



Cette liaison bénéficie d'une correspondance systématique organisée à Frameries avec le train vers/de Mons.

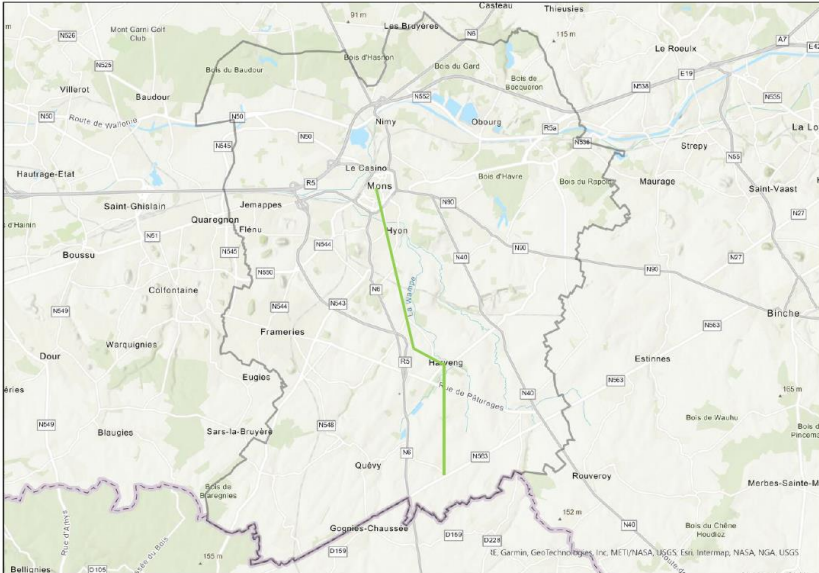
Elle permet de connecter les villages de l'entité de Quévy à leur pôle administratif : Givry.

La gare de Frameries devrait être réaménagée comme mobipôle.

Havay – Harveng – Asquillies – Nouvelles – Mons

Fréquences:
En semaine : 1 bus/h/sens en HP, 1 bus/2h/sens en HC
Le samedi : 1 bus/2h
Ne circule pas le dimanche

Amplitude horaire:
En semaine : 6h – 20h
Le samedi : 7h – 19h
Ne circule pas le dimanche



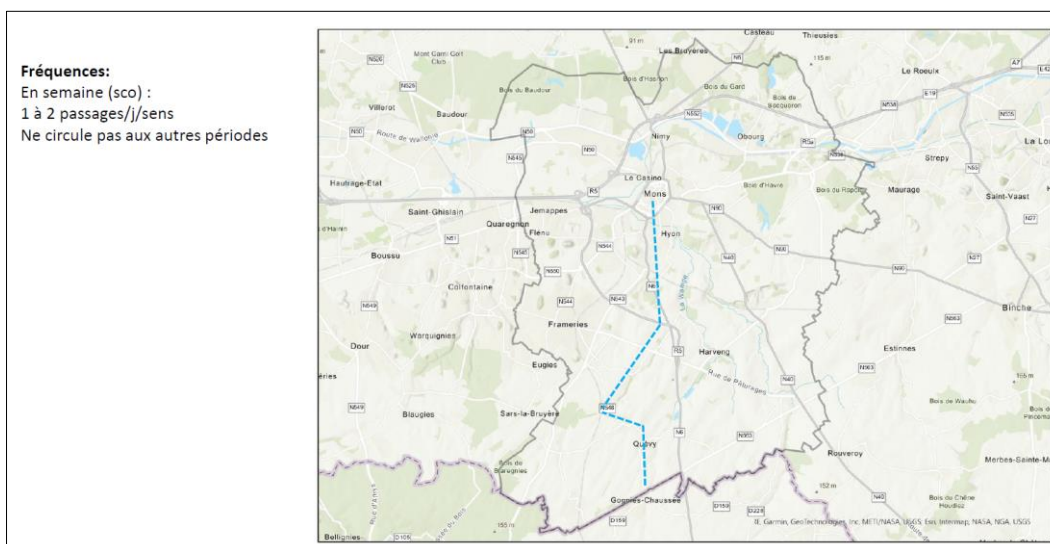
Cette liaison permet de connecter des villages de l'entité de Quévy à leur pôle d'emploi et scolaire (Mons) de manière directe et de manière complémentaire à la liaison structurante intercommunale « Maubeuge – Quévy – Mons » plus rapide.

6.5. Liaisons scolaires

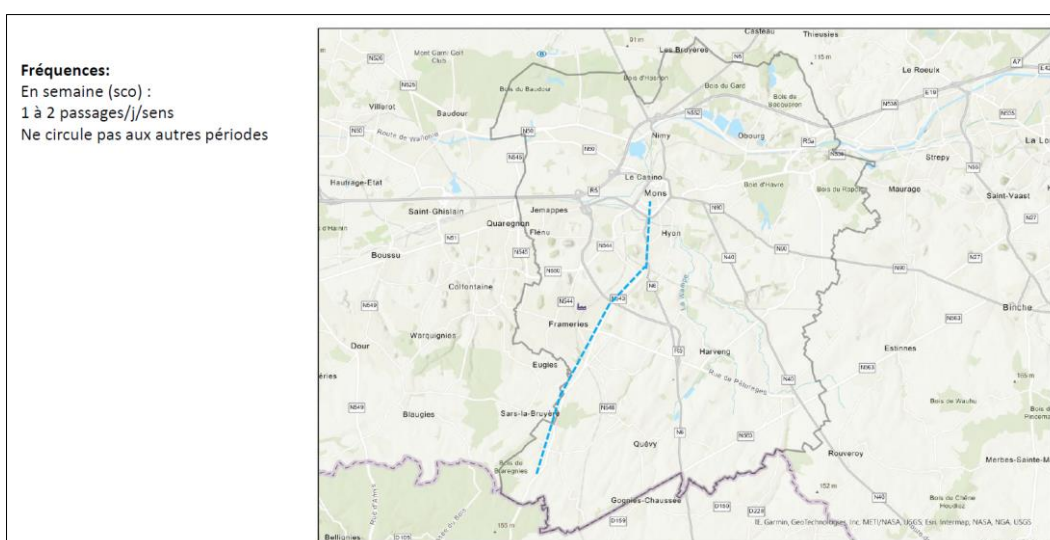
4 liaisons scolaires unidirectionnelles seraient nécessaires pour compléter le réseau cible. Elles circulent uniquement en heures de pointe en période scolaire.

Ces liaisons permettent aux élèves de rejoindre le pôle scolaire de Mons avec les niveaux de service d'environ 1-2 passages/jour, sans préjudice pour l'Opérateur de renforcer la capacité de l'offre en fonction des besoins évolutifs (capacité du matériel roulant, dédoublement).

Liaison Goegnies-Chaussée – Quévy Le grand – Quévy le Petit – Bougnies – Mons



Liaison Blaregnies – Mons



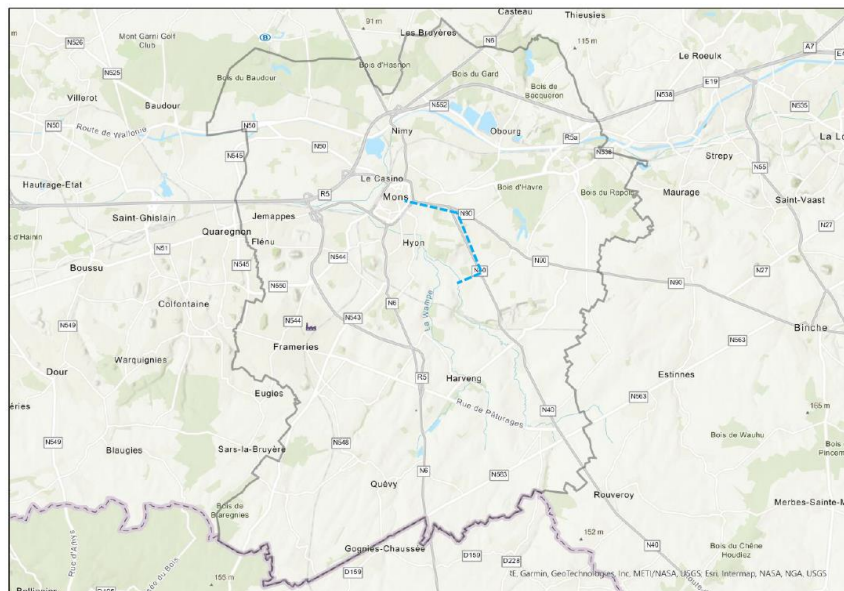
Liaisons Spiennes – Mons

Fréquences:

En semaine (sco) :

1 à 2 passages/j/sens

Ne circule pas aux autres périodes



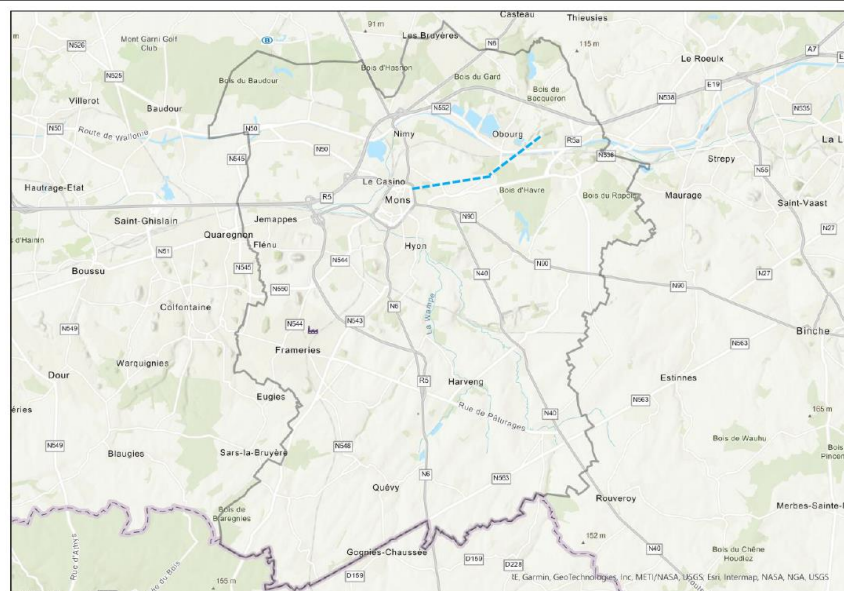
Liaison Havré (cité du Congo) – Mons

Fréquences:

En semaine (sco) :

1 à 2 passages/j/sens

Ne circule pas aux autres périodes



6.6. Mobilité locale et intermodalité

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

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

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

- Le rabattement vers les réseaux structurants (ferroviaire, express et principal) ;
- Une offre de mobilité complémentaire aux réseaux de transport public régulier :
 - o Dans des zones non-desservies ;
 - o Dans des plages horaires non-desservies.

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

- *Géographique* :
 - o Pour permettre la connexion des villages de Blaregnies et Goegnies chaussée au réseau structurant ;
 - o Comme solution de proximité pour l'hypercentre de Mons afin de faciliter les déplacements courte distance et prendre en compte le dénivelé ;
- *Temporel* : en soirée (après 23h) depuis Mons pour les zones desservies par les lignes urbaines et structurantes intercommunales.

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

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

7. PROPOSITION D'AVIS DE L'ORGANE

L'Organe émet un avis favorable au niveau tactique sur le 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.

Il recommande à l'AOT d'officialiser sur cette base le Plan Régional de Transport Public de la zone de Mons (qui comprend les communes de Mons et Quévy et les anciennes communes de Frameries, Noirchain et La Bouverie) afin de permettre à l'OTW de mener la phase suivante d'études opérationnelles fines des évolutions à apporter aux lignes TEC desservant actuellement la zone. Il demande que les experts mobilité (supra-)locaux soient concertés par l'OTW sur les scénarios opérationnels étudiés avant la mise en œuvre de la démarche d'information publique et de participation citoyenne souhaitée par le Ministre Henry, en coordination avec les communes concernées.

L'objectif est de présenter le scénario préférentiel d'évolution du réseau TEC sur la zone (évolution, création, suppression de lignes, modification de niveaux de service ou d'itinéraires et d'arrêts desservis, des impacts sur les usagers actuels et potentiels,...) et la planification de la mise en œuvre des modifications de l'offre lors d'une session de l'OCBM du Hainaut en 2023, avant validation régionale du scénario final de redéploiement qui sera mise en œuvre par l'OTW sur la zone en 2025.