



ORGANE DE CONSULTATION DU BASSIN DE MOBILITÉ DU HAINAUT

Jeudi 25 novembre 2021
9h30-12h30

ORDRE DU JOUR

1. Introduction

5'

2. Redéploiement réseau TEC

2.1. Réseau cible proposé pour la zone d'Ath en vue de l'édition d'un Plan Régional de Transport Public (ambitions tactiques), incluant le bilan et l'ajustement tactique de la ligne E40 Péruwelz-Ath

40'

2.2. Réseau urbain montois : diagnostic et kick-off de l'étude de redéploiement

30'

2.3. Projet BHNS Borinage

30'

2.4. Mise à jour de la programmation des redéploiement dans le bassin du Hainaut: intégration d'une zone de redéploiement du Borinage et report du redéploiement de la zone de Soignies

30'

2.5. Réseau cible proposé pour la zone Nord-Ouest de l'agglomération de Charleroi en vue de l'édition d'un Plan Régional de Transport Public (ambitions tactiques)

30'



3. Développement du réseau structurant intercommunal

Fiche tactique pour la liaison transfrontalière Mons-Maubeuge

20'

4. Follow up des avis précédents de l'Organe

5'

5. Divers

1. INTRODUCTION

1.1. TOUR DES PARTICIPANTS

MEMBRES

- Un membre des Collèges communaux de chaque commune du bassin de mobilité
- **SPW Mobilité et Infrastructures**
 - Autorité Organisatrice du Transport : Florianne MOSSOUX (secrétariat OCBM), Justine MARNEFFE, Marie BAUWELINCKX, Marie VIDOTTO (intervenants).
 - Direction des routes de Mons : Yves FOBELETS (Directeur)
- **Opérateur de Transport de Wallonie (TEC)**
 - Benoît VANDER PUTTEN (Direction générale)
 - Isabelle DESPEGHEL (Directrice d'exploitation DT Hainaut)
 - Rémy PREVOT (Directeur exécutif DT Hainaut)
 - Denis CORNET (Responsable développement réseau, DT Hainaut)
- **Cabinet du Ministre Philippe HENRY**

INVITES

- **SPW Mobilité et Infrastructures**
 - Raquel ROMERO LARA (Direction des routes de Mons)
 - Direction de la Planification de la Mobilité
 - Christiane CHERMANNE (gestionnaire en mobilité)
 - Charline MINON (gestionnaire en mobilité)
 - Alain PIRON (chef de programme bassins de mobilité)
- **Opérateur de Transport de Wallonie (TEC):**
administrateurs.trices
- **SNCB:** Mourad Baouche
- **Représentants des usagers**
 - CAWAB
 - Tous à pied: Rémy Huon
 - Navetteurs.be
- **Forem:** Marc VAERNEWYCK

2. REDÉPLOIEMENT RÉSEAU

2.1. RÉSEAU CIBLE PROPOSÉ POUR LA ZONE D'ATH

Pour avis, document préparatoire transmis

2.1. RÉSEAU CIBLE PROPOSÉ POUR LA ZONE D'ATH

Documents préparatoires transmis

Communes dont on étudie les flux internes, ainsi qu'entrants et sortants :

Ath

Beloeil

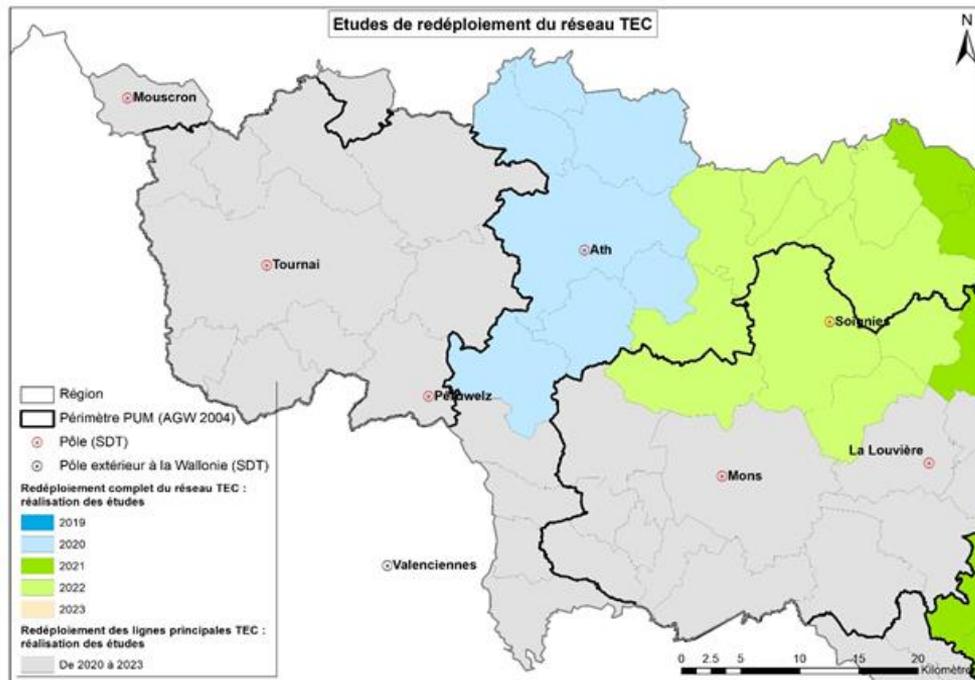
Brugelette

Chièvres

Ellezelles

Flobecq

Lessines



2.1. RÉSEAU CIBLE PROPOSÉ POUR LA ZONE D'ATH

Evolution depuis l'OCBM de printemps 2021

Avis du 25 mai 2021 : *L'Organe recommande de présenter, lors de sa session d'automne 2021, les améliorations du Plan Régional de Transport Public sur la zone d'Ath en :*

- *clarifiant le périmètre et l'ampleur kilométrique de ce PRTP au regard de l'offre actuelle ;*
- *clarifiant le type d'offres complémentaires pour les villages et pour les plages horaires non desservis ;*
- *affinant les liaisons scolaires nécessaires sur la zone ;*
- *conviant les communes voisines de Leuze et Saint-Ghislain aux ateliers utiles. »*

Par rapport à la première proposition, trois modifications principales sont intégrées :

- toute la zone sud a été modifiée pour davantage correspondre aux attentes locales et prendre en compte le bilan de la ligne Express E40 Peruwelz-Ath
- les liaisons desservant Orientis ont été redessinées
- les niveaux de service des liaisons desservant le nord de la zone ont été revus à la hausse.

En outre, les liaisons scolaires, complémentaires au réseau principal et secondaire, ont également pu être affinées.

2.1. RÉSEAU CIBLE PROPOSÉ POUR LA ZONE D'ATH

Rappel de la vision du système de transport public régional 2030

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
	Tram - BHNS	Rapide (min. 20 km/h) ; Direct ; Capacitaire ; Fréquent et fiable
Réseaux urbains	Structurant principal	Rapide (min. 20 km/h) ; Direct ; Fréquent
	Secondaire	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 heures de pointe par jour scolaire
	Transport scolaire	Circuits de carence ¹



= Types d'offre intégrés au réseau cible de la zone d'Ath

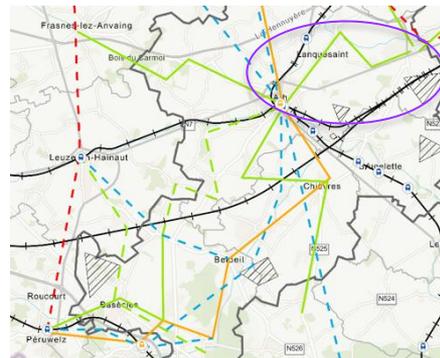
2.1. RÉSEAU CIBLE PROPOSÉ POUR LA ZONE D'ATH

Premier bilan de la récente ligne Express E40 Peruwelz-Ath

Premier bilan de la ligne Express globalement positif avec un accroissement constant de la fréquentation :

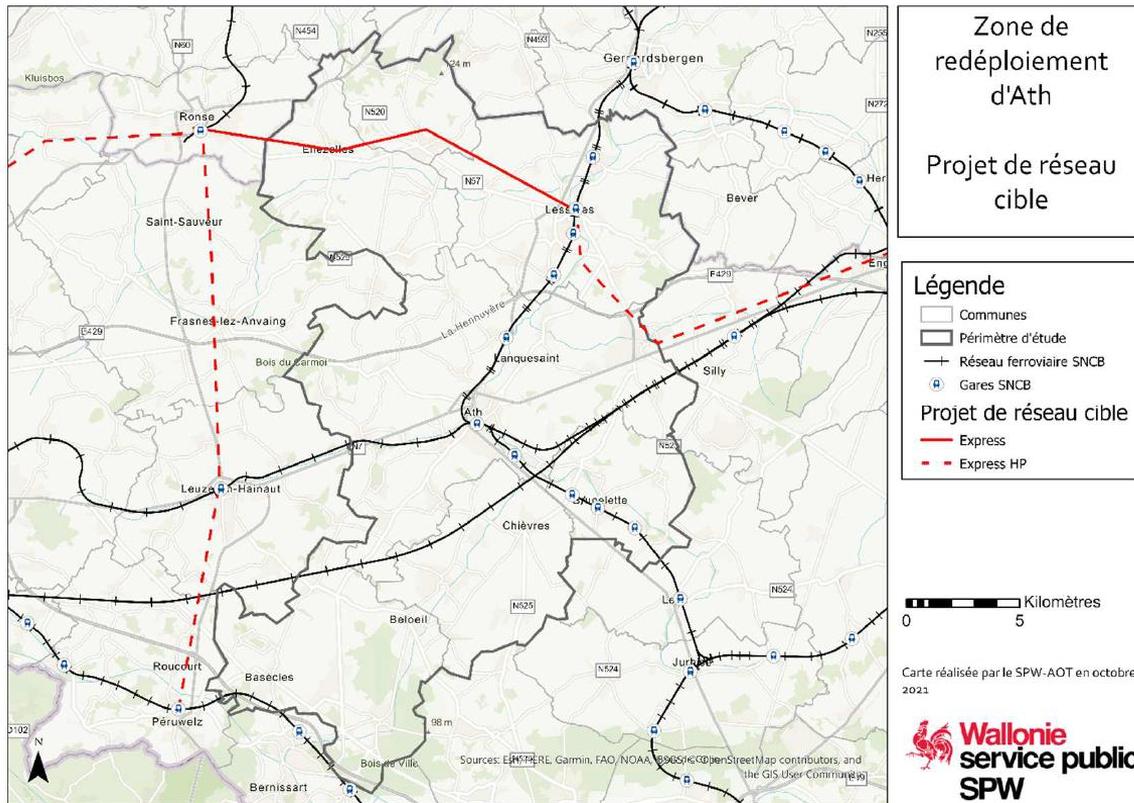
- ➔ Confirmation de la pertinence d'une offre structurante sur cette liaison entre Peruwelz et Ath mais un important potentiel de transfert modal reste à conquérir.
- ➔ Adaptation de la hiérarchisation de l'offre entre Péruwelz, Bernissart, Beloeil, Chièvres et Ath en **structurante principale** (et non express), de manière à desservir chaque localité traversée, en incluant la desserte des villages de Huissignies et Ladeuze et en renforçant le niveau de service cible (plus de fréquence à l'heure de pointe et de l'offre dominicale).

La desserte du **PAE Orientis** en heures creuses sera réalisée via la liaison secondaire « Ath – Lanquesaint – Isières – Meslin – Orientis ».



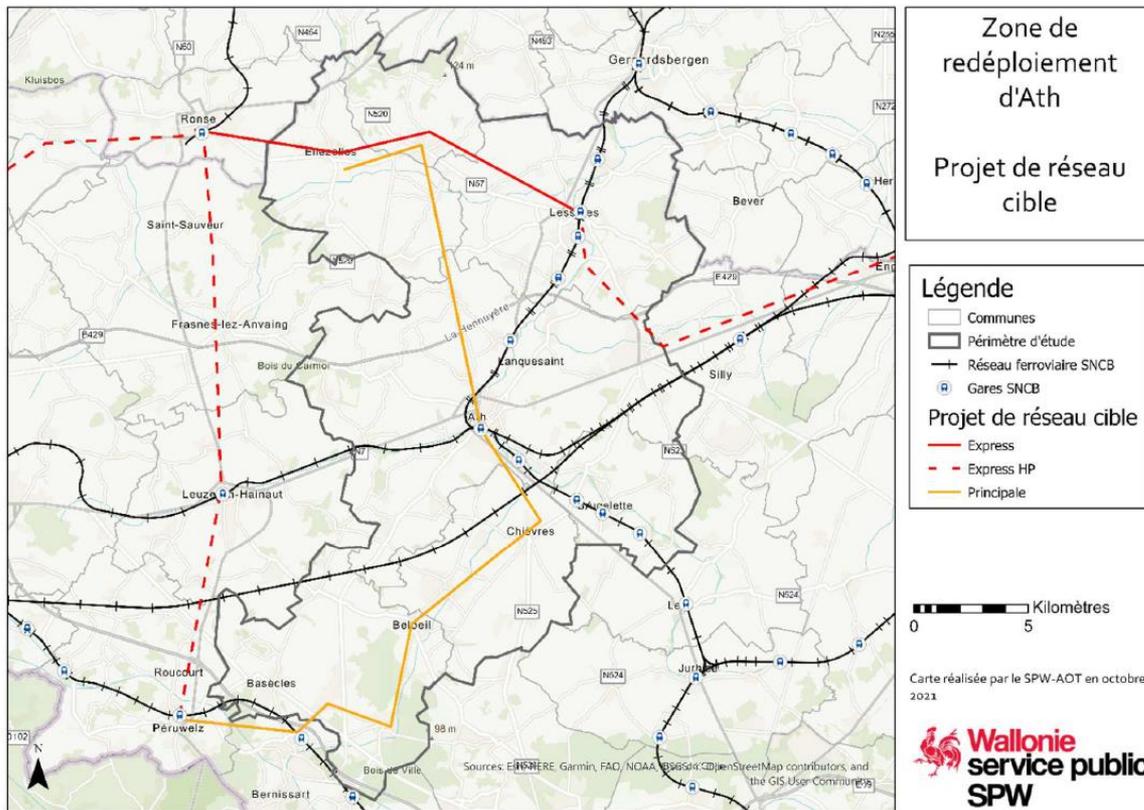
2.1. RÉSEAU CIBLE PROPOSÉ POUR LA ZONE D'ATH

Documents préparatoires transmis



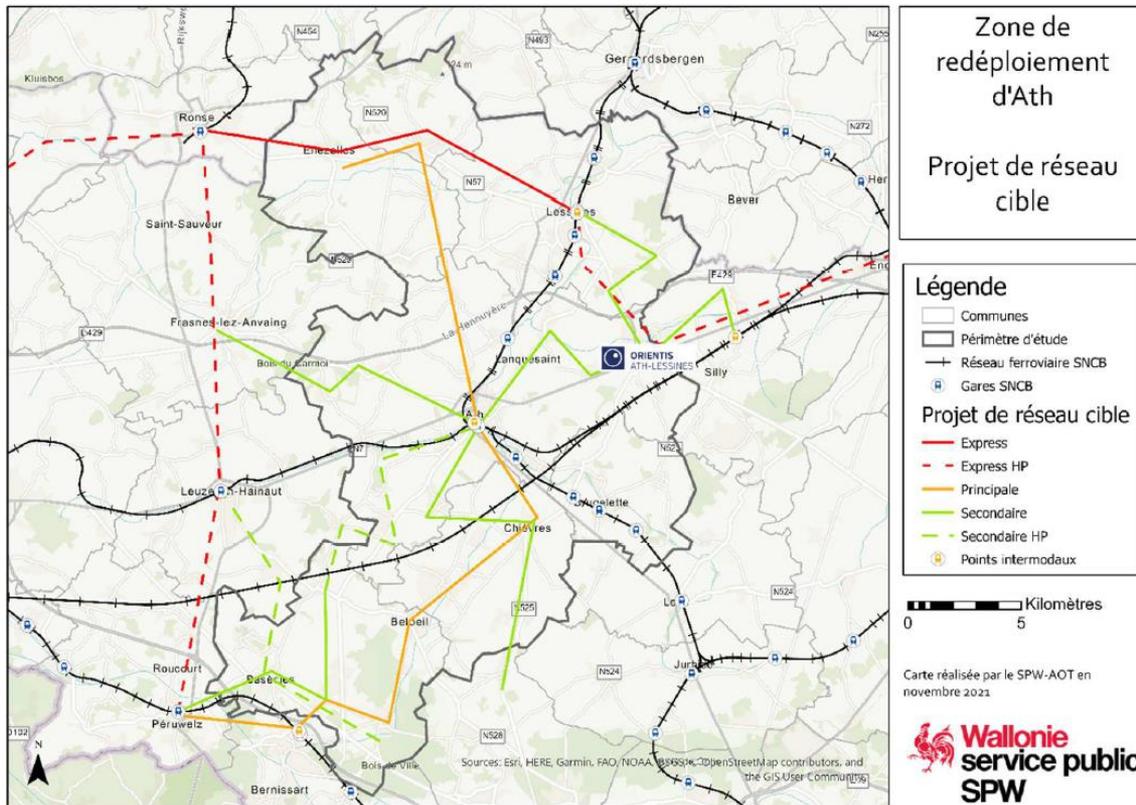
2.1. RÉSEAU CIBLE PROPOSÉ POUR LA ZONE D'ATH

Documents préparatoires transmis



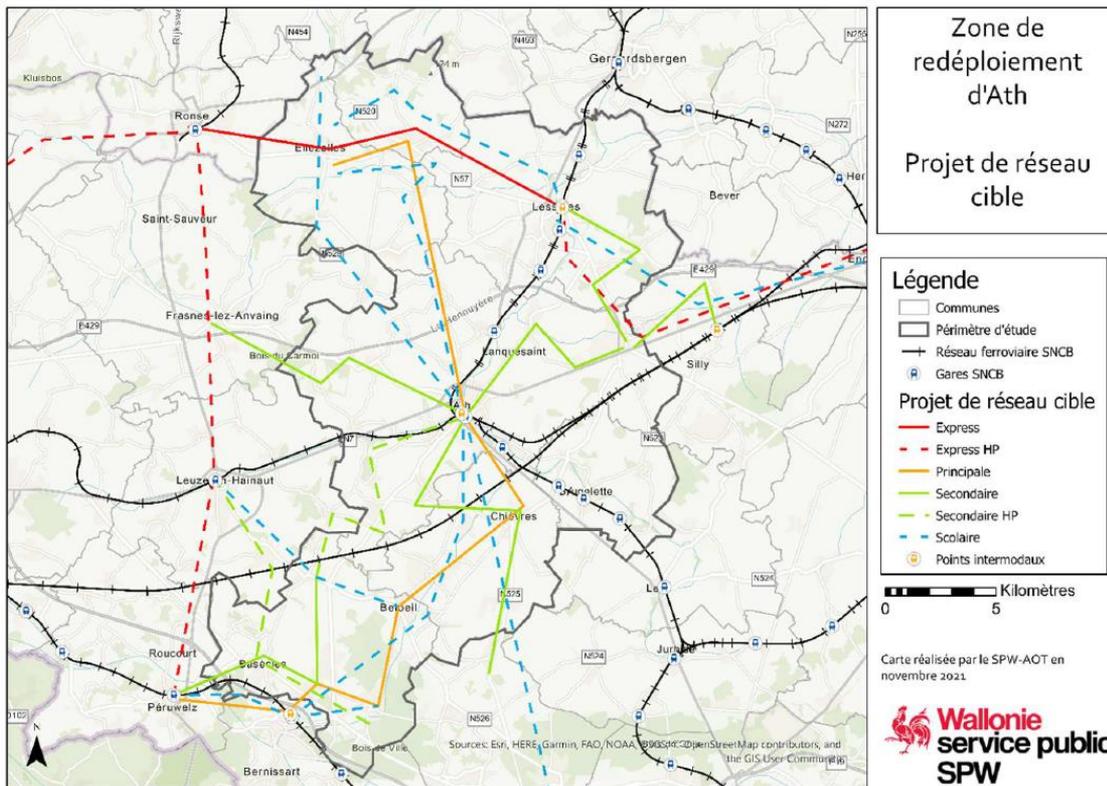
2.1. RÉSEAU CIBLE PROPOSÉ POUR LA ZONE D'ATH

Documents préparatoires transmis



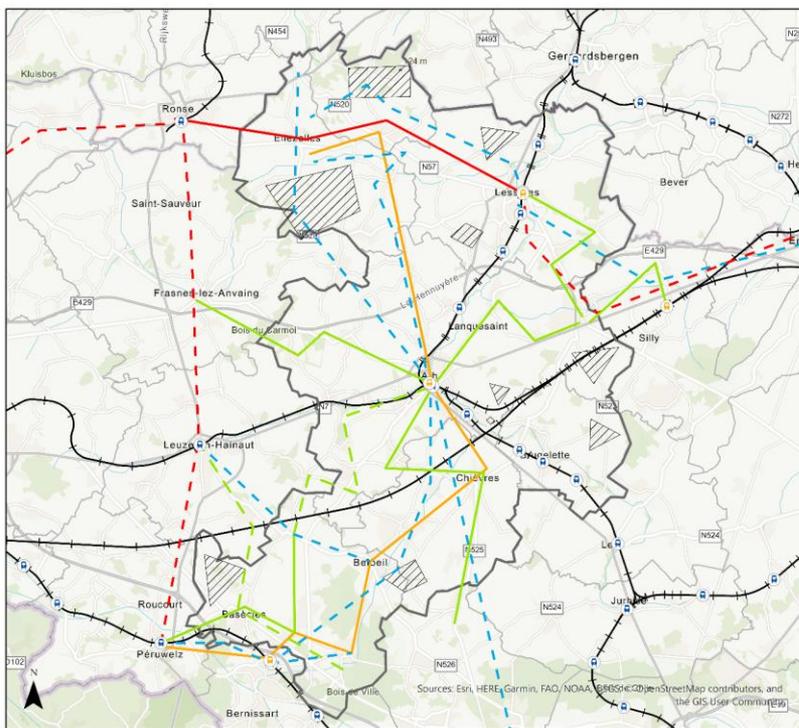
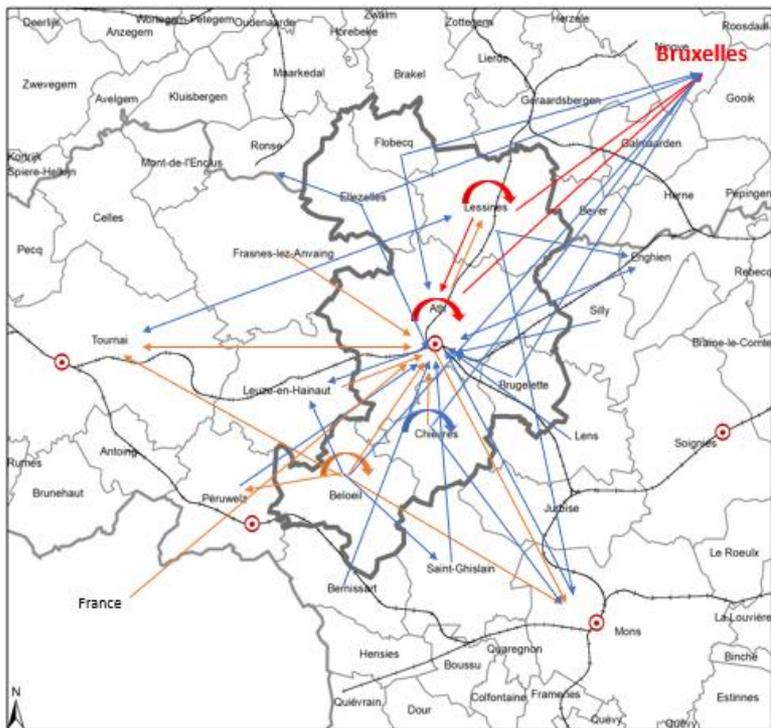
2.1. RÉSEAU CIBLE PROPOSÉ POUR LA ZONE D'ATH

Documents préparatoires transmis



2.1. RÉSEAU CIBLE PROPOSÉ POUR LA ZONE D'ATH

Documents préparatoires transmis



Zone de redéploiement d'Ath

Projet de réseau cible

Légende

- Comunes
- Périmètre d'étude
- Réseau ferroviaire SNCB
- Gares SNCB
- Projet de réseau cible
 - Express
 - Express HP
 - Principale
 - Secondaire
 - Secondaire HP
 - Scolaire
- Zones de mobilité locale
- Points intermodaux

0 5 Kilomètres

Carte réalisée par le SPW-AOT en novembre 2021



2.1. RÉSEAU CIBLE PROPOSÉ POUR LA ZONE D'ATH

Liaisons	Hiérarchisation	Jours de semaine	Jours de vacances	Samedi	Dimanche
Renaix – Ellezelles – Flobecq – Lessines	Express bidirectionnelle	1 bus/h, de 6h à 20h	1 bus/h, de 6h à 20h	1 bus/h, de 9h à 19h	1 bus/2h, de 9h à 19h
Extension vers PAE Ghislenghien – Enghien	Express unidirectionnelle	3 bus en HP matin et soir	3 bus en HP matin et soir		
Ellezelles-Flobecq-Wodecq-Ostiches-Bouvignies-Ath	Principale	1 bus/h/sens, de 6h à 20h	1 bus/h/sens ; de 6h à 20h	1 bus/h/sens, de 9h à 19h	1 bus/2h/sens, de 9h à 19h
Péruwelz – Blaton – Quevaucamps – Stambruges – Beloeil – Huissignies – Ladeuze – Chièvres – Ath	Principale	1 bus/h/sens, de 6h à 20h (2/h en HP)	1 bus/h/sens ; de 6h à 20h (2/h en HP)	1 bus/h/sens, de 9h à 19h	1 bus/2h/sens, de 9h à 19h
Lessines – Bois-de-Lessines – Ollignies – Ghislenghien – PAE Orientis	Secondaire	1 bus/2h/sens (1/h en HP) de 6h à 20h + 1 passage avant 5h et 1 passage à 22h (Orientis)	1 bus/2h/sens (1/h en HP) de 6h à 20h + 1 passage avant 5h et 1 passage à 22h (Orientis)	1 bus/2h/sens, de 9h à 19h	/
Ath – Lanquesaint – Isières – Meslin-l'Évêque – PAE Orientis	Secondaire	1 bus/2h/sens (1/h en HP) de 6h à 20h + 1 passage avant 5h et 1 passage à 22h (Orientis)	1 bus/2h/sens (1/h en HP) de 6h à 20h + 1 passage avant 5h et 1 passage à 22h (Orientis)	1 bus/2h/sens, de 9h à 19h	/
Silly – Bassily – Hellebecq – PAE Orientis	Secondaire	1 bus/2h/sens (1/h en HP), de 6h à 20h	1 bus/2h/sens (1/h en HP), de 6h à 20h	1 bus/2h/sens, de 9h à 19h	/

2.1. RÉSEAU CIBLE PROPOSÉ POUR LA ZONE D'ATH

Liaisons	Hiérarchisation	Jours de semaine	Jours de vacances	Samedi	Dimanche
Frasnes – Houtaing - Mainvault – Ath	Secondaire	1 bus/2h/sens (1/h en HP), de 6h à 20h	1 bus/2h/sens (1/h en HP), de 6h à 20h	1 bus/2h/sens, de 9h à 19h	/
Neufmaison – Vaudignies – Chièvres - Tongres-Saint-Martin – Ormeignies – Irchonwelz – Ath	Secondaire	1 bus/2h/sens (1/h en HP), de 6h à 20h	1 bus/2h/sens (1/h en HP), de 6h à 20h	1 bus/2h/sens, de 9h à 19h	/
Péruwelz – Basècles – Quevaucamps – Ellignies	Secondaire	1 bus/2h/sens (1/h en HP), de 6h à 20h	1 bus/2h/sens (1/h en HP), de 6h à 20h	1 bus/2h/sens, de 9h à 19h	/
Ellignies – Aubechies – Blicquy – Moulbaix – Ligne – Villers – Ath	Secondaire unidirectionnelle HP	1 bus/h, de 6h à 9h et de 16h à 19h + 1 A/R à midi	1 bus/h, de 6h à 9h et de 16h à 19h + 1 A/R à midi	/	/
Stambruges – Blaton - Quevaucamps – Basècles - Thumaide – Ramegnies – Ellignies – Tourpes – Leuze	Secondaire unidirectionnelle HP	1 bus/h, de 6h à 9h et de 16h à 19h + 1 A/R à midi	1 bus/h, de 6h à 9h et de 16h à 19h + 1 A/R à midi	/	/
Liaisons scolaires	Scolaire	1 à 2 A/R en HP (hors dédoublement)	0	0	0

2.1. RÉSEAU CIBLE PROPOSÉ POUR LA ZONE D'ATH

Avantages

- Adaptation à l'évolution de la **demande réelle de mobilité** ;
- **Meilleure appropriation du réseau** via sa clarification (en termes d'itinéraires et d'horaires) ;
- **Valorisation du réseau ferroviaire là où il est présent** ;
- Des **correspondances explicites** organisées entre bus et trains, afin de favoriser l'intermodalité;
- **Desserte améliorée de villages** et augmentation du niveau de service ;
- **Desserte des pôles d'emploi** : desserte des PAE Lessines-Ouest, Orientis 1-3-4, La Hurtrie et les PAE Leuze-Europe ;
- **Desserte des POI touristiques** : desserte du Château de Beloeil (Beloeil), du Musée de la vie rurale (Huissignies), de l'Hôpital Notre-Dame à la Rose (Lessines) et de la Maison des Géants (Ath). Vu leur proximité avec une gare, la desserte ferroviaire est privilégiée pour les POI suivants : Pairi Daiza, Château d'Attre (Brugellette), Musée de la Pierre (Ath).
- **Mise en œuvre de solutions de mobilité locale flexibles**

Processus de redéploiement de l'offre TEC

Etude tactique

Partage du **diagnostic mobilité** sur la zone en OCBM (AOT) ▶ Avis OCBM

Ateliers techniques de partage du diagnostic mobilité et de co-construction du réseau-cible *avec AOT, SPW M&I (Planification), OTW, SNCB, Communes, Ideta, UWE* (26 et 27/11/2020 et 2/03/2021)

Atelier technique de convergence avec les élus de la zone et OTW (AOT) (24/03/2021)

Présentation du réseau cible de la zone en OCBM (liaisons, niveaux de service, volume d'offre) par l'AOT ▶ Avis OCBM

Officialisation du **Plan Régional de Transport public par la Région (AOT)**

Analyse de scénario(s) opérationnel(s) sur la zone (itinéraire, arrêts, temps de parcours, commercialisation, correspondance, besoin d'infrastructures, ...) par l'OTW

Réunions techniques OTW-Communes (voiries, arrêts, cheminements, ...)

Participation citoyenne/stakeholders locaux/usagers via panels au plan réseau envisagé par l'OTW (copilotage par les pouvoirs locaux avec marché facilitateur régional et expertise-support OTW)

Proposition du **scénario opérationnel privilégié** de la zone par l'OTW en OCBM ▶ Avis OCBM

Choix du scénario final par la Région, amendant le cas échéant le PRTP (AOT)

Etude fine de mise en œuvre opérationnelle par l'OTW (graphicage, habillage, ...)

Approbation/avis sur les modifications opérationnelles transmises par l'OTW à la Région (AOT)

Mise en service des créations/modifications d'offre (régie/sous-traitées) + communication commerciale (OTW)

Evaluation(s) ▶ Avis OCBM

Etudes opérationnelles

Exploitation de l'offre

2.1 PROPOSITION D'AVIS DE L'ORGANE

L'Organe émet un avis favorable au niveau tactique sur le nouveau réseau cible proposé par l'AOT suite aux ateliers de co-construction menés depuis début 2021 et aux ajustements réalisés depuis sa séance du 25 mai 2021.

Il recommande à l'AOT d'officialiser sur cette base le Plan Régional de Transport Public de la zone pluricommunale d'Ath, Beloeil, Brugelette, Chièvres, Ellezelles, Flobecq et Lessines afin de permettre à l'OTW de piloter la phase suivante d'études opérationnelles fines des évolutions à apporter aux lignes TEC desservant actuellement la zone en vue d'en présenter le résultat (évolution, création ou suppression de lignes, modifications de niveaux de service ou d'itinéraires et d'arrêts desservis, identification des impacts sur les usagers actuels et potentiels, ...) et la planification de leur mise en œuvre lors de la session d'automne 2022 de l'OCBM de Hainaut.

L'Organe prend acte que cette échéance est à confirmer sur base de l'intention du Ministre Henry que soit organisé, en coordination avec les Communes concernées, une démarche d'information publique et de participation citoyenne, avant validation d'un scénario final de redéploiement à mettre en œuvre par l'OTW.

L'Organe souligne l'importance du développement simultané de solutions de mobilité locale flexible pour les zones qui ne seront pas desservies par les services réguliers de transport public.

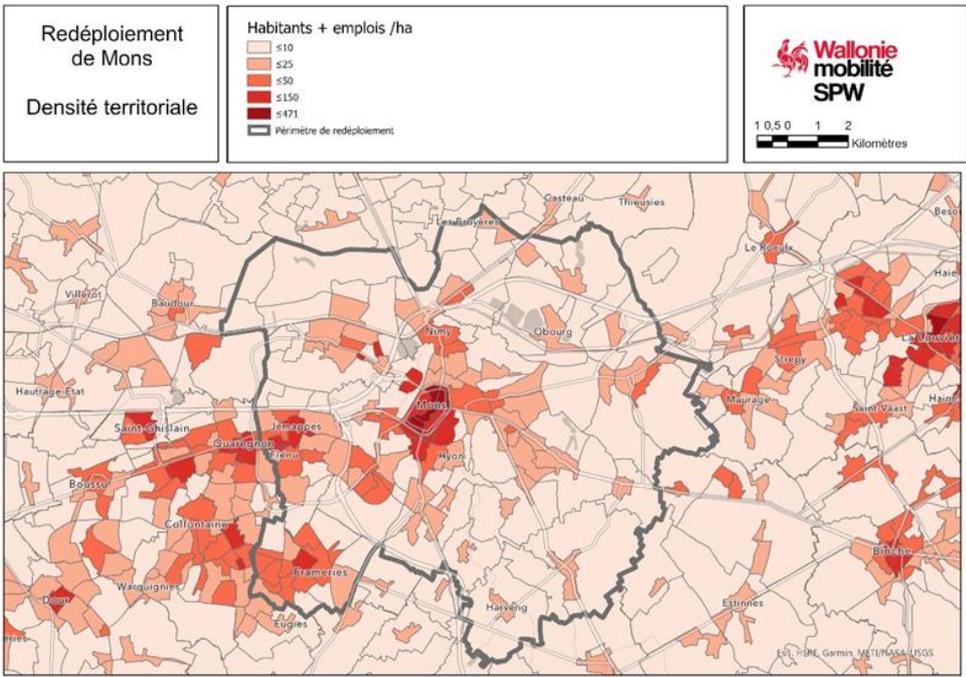
2.2. REDÉPLOIEMENT URBAIN MONTOIS – DIAGNOSTIC ET KICK-OFF DE L'ÉTUDE DE REDÉPLOIEMENT

Pour avis, document préparatoire transmis

2.2. REDÉPLOIEMENT CIBLÉ DU RÉSEAU URBAIN MONTOIS

PREMIERS ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

	Zone de redéploiement	Wallonie	Rapport situation actuelle de la zone de redéploiement /situation actuelle Wallonie
Emplois			
Nombre d'emplois	45333	1.145.273	3,96%
Densité d'emploi	288	68	
Population			
Nombre d'habitants	113.357	3.645.243	3,11%
Densité population (hab./km²)	721	216	
Offre de bus actuelle			
Km /an	2.400.400	91.604.883	2,62%



2.2. REDÉPLOIEMENT CIBLÉ DU RÉSEAU URBAIN MONTOIS

PREMIERS ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Flux de mobilité:
Déplacements domicile - travail
/ école secondaire
depuis et vers les
anciennes communes
de la zone de Mons

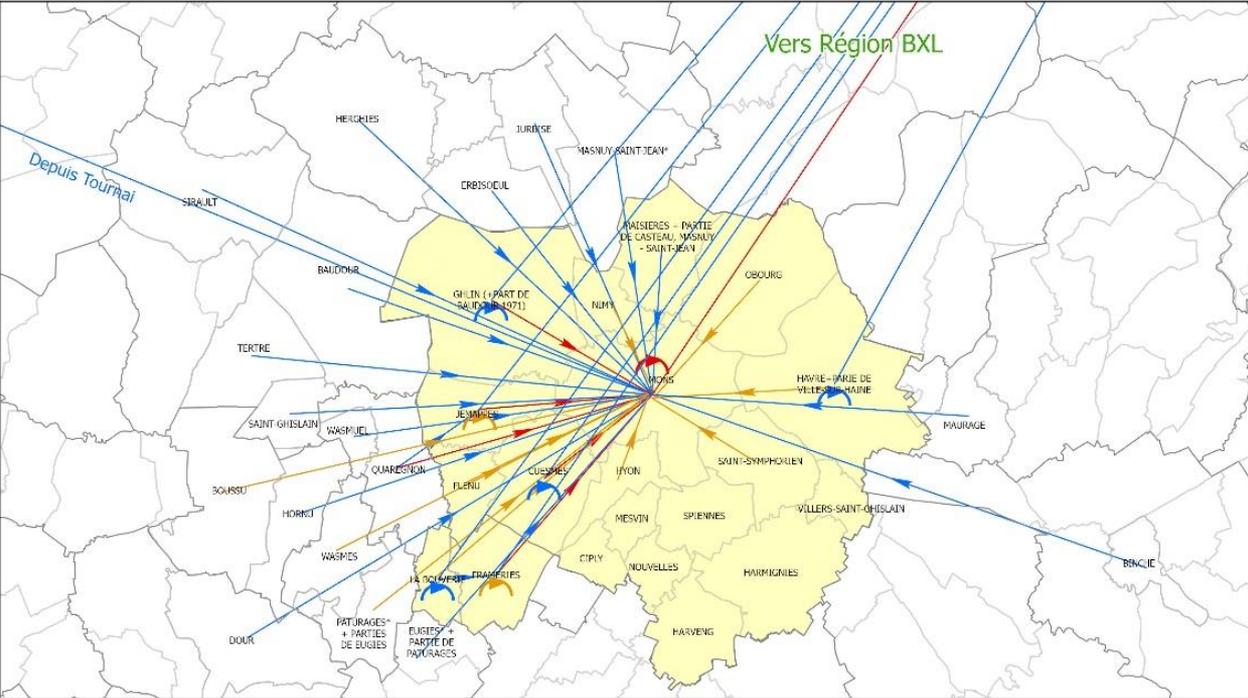
Limite communale
 Ancienne commune
 Perimetre étudié

Nombre de personnes

➔ 200 - 499
➔ 500 - 999
➔ > 1000

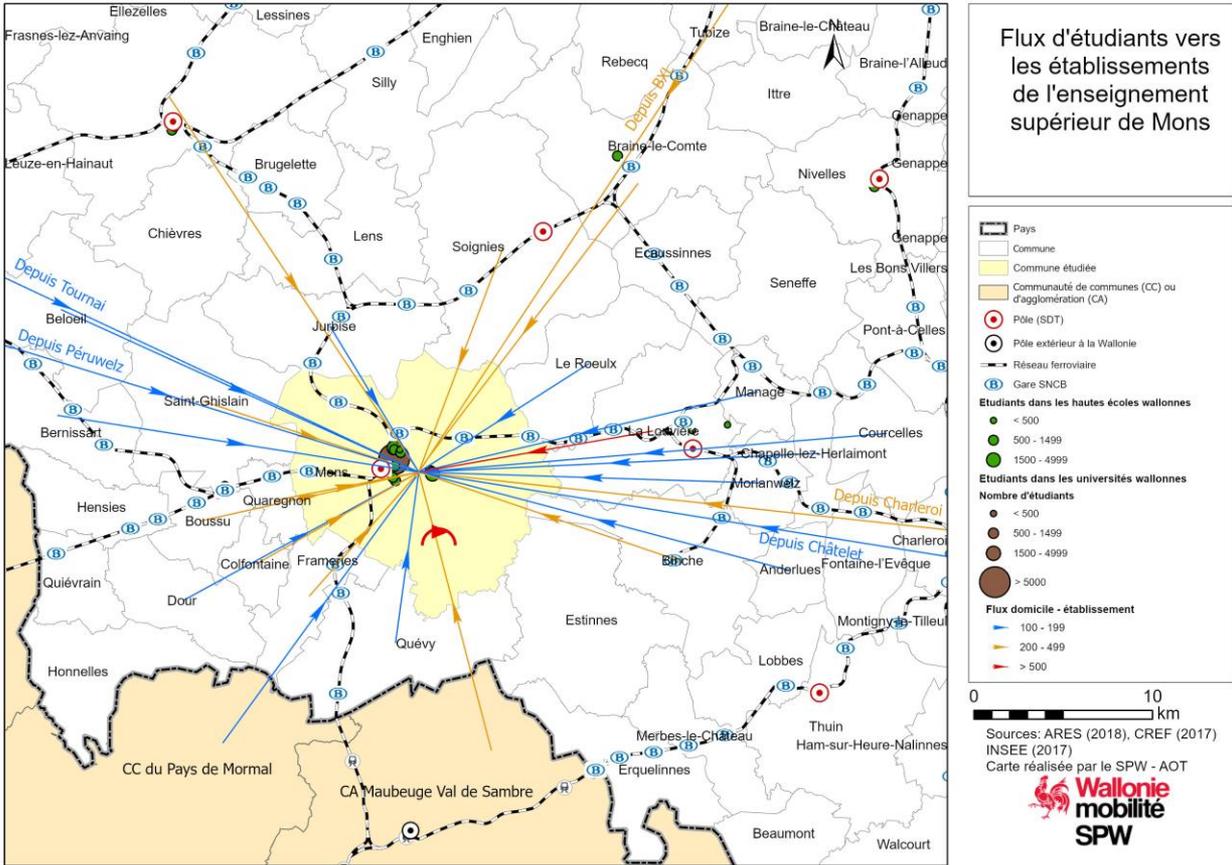


Source: Censur 2011, FWB 2020
Carte réalisée par le SPW - AOT



2.2. REDÉPLOIEMENT CIBLÉ DU RÉSEAU URBAIN MONTOIS

PREMIERS ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC



2.2. REDÉPLOIEMENT DU RÉSEAU URBAIN MONTOIS – PLANNING

Etude tactique

Partage du **diagnostic mobilité** sur la zone en OCBM (AOT) ► **Avis OCBM Automne 2021**

Ateliers techniques de partage du diagnostic mobilité et de co-construction du réseau-cible

Atelier technique de convergence avec les élus de la zone et OTW (AOT)

Présentation du réseau cible de la zone en OCBM (liaisons, niveaux de service, volume d'offre) par l'AOT ► **Avis OCBM**

Officialisation du **Plan Régional de Transport public par la Région (AOT)**

Analyse de scénario(s) opérationnel(s) sur la zone (itinéraire, arrêts, temps de parcours, commercialisation, correspondance, besoin d'infrastructures, ...) par l'OTW

Réunions techniques OTW-Communes (voiries, arrêts, cheminements, ...)

Participation citoyenne/stakeholders locaux/usagers via panels au plan réseau envisagé par l'OTW (copilotage par les pouvoirs locaux avec marché facilitateur régional et expertise-support OTW)

Proposition du **scénario opérationnel privilégié** de la zone par l'OTW en OCBM ► **Avis OCBM**

Choix du scénario final par la Région, amendant le cas échéant le PRTP (AOT)

Etude fine de mise en œuvre opérationnelle par l'OTW (graphicage, habillage, ...)

Approbation/avis sur les modifications opérationnelles transmises par l'OTW à la Région (AOT)

Mise en service des créations/modifications d'offre (régie/sous-traitées) + communication commerciale (OTW)

Evaluation(s) ► **Avis OCBM**

2.2. PROPOSITION D'AVIS DE L'ORGANE

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.

2.3. PROJET DE BHNS BORINAGE

Pour information



UN TRAM SUR ROUES RAPIDE ET CONFORTABLE

pour relier le Borinage à Mons toutes
les 5 à 10 minutes (en heure de pointe)



D'OÙ VIENT-ON ? (1/5)

PROBLÈME DE MOBILITÉ HISTORIQUE

sur toute la partie ouest de Mons



- Retombées néfastes sur l'environnement, le cadre de vie et l'économie de la région
- Phénomène de paupérisation et marginalisation

VOLONTÉ PARTAGÉE

des autorités



Fluidifier l'axe de la N51 = porte d'entrée vers le bassin de vie du Sud-Ouest du Cœur du Hainaut



D'OÙ VIENT-ON ? (2/5)

DÈS 2008

interpellation sur la nécessité de réaliser une étude globale sur la mobilité dans la zone ouest de Mons



Sont financés à l'époque dans la programmation FEDER 2007-2013 :

- le passage sur l'autoroute au niveau de Mons (desserte de Geothermia)
- le giratoire de Ghlin-Baudour nord

MARS 2014 – AVRIL 2016

dernière phase de l'étude de mobilité financée par le TEC et IDEA

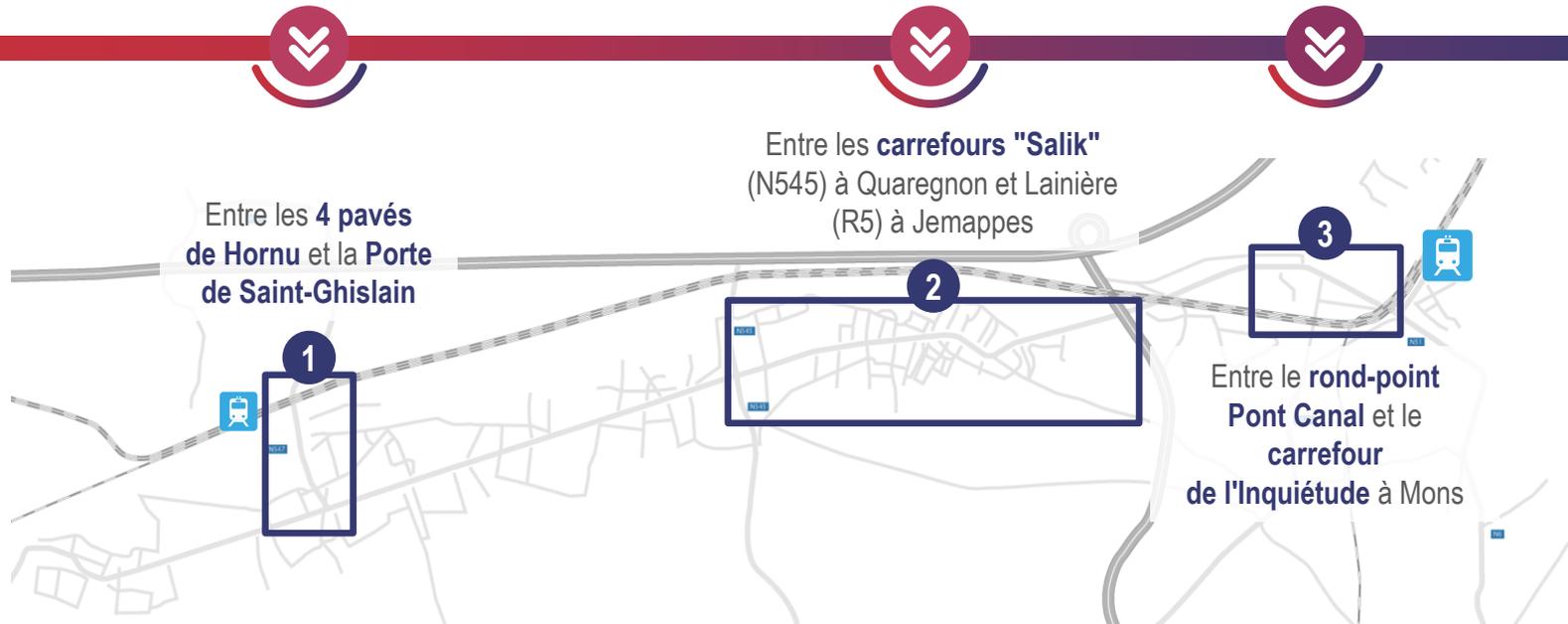


Recommandation finale partagée par tous les experts : **mise en place d'un BHNS sur la N51** entre Mons et Saint-Ghislain/Boussu

D'OÙ VIENT-ON ? (3/5)

ÉTUDE SUR LA MOBILITÉ DE LA N51 QUIÉVRAIN-MONS

→ 3 tronçons problématiques



D'OÙ VIENT-ON ? (4/5)

EN PARALLÈLE à la
dernière phase de l'étude



Introduction d'une demande pour la réalisation du BHNS et d'importants travaux connexes de création de voiries de délestage du trafic de transit sur la N51 (programmation FEDER 2014-2020)

MI-2017



- Aménagement du carrefour de la Porte de Saint-Ghislain → retenu dans la programmation FEDER
- Aménagement du giratoire en sortie de l'autoroute à Saint-Ghislain → repris dans le Plan des Infrastructures Wallonnes

D'OÙ VIENT-ON ? (5/5)

JUILLET 2020



Sont repris dans le Plan
des infrastructures wallonnes

- la 1ère phase du BHNS = 15,5 Mio €
- la voirie de liaison de Saint-Ghislain - Axiale boraine à Boussu (depuis la N547 jusqu'à la N550) = 8 Mio €

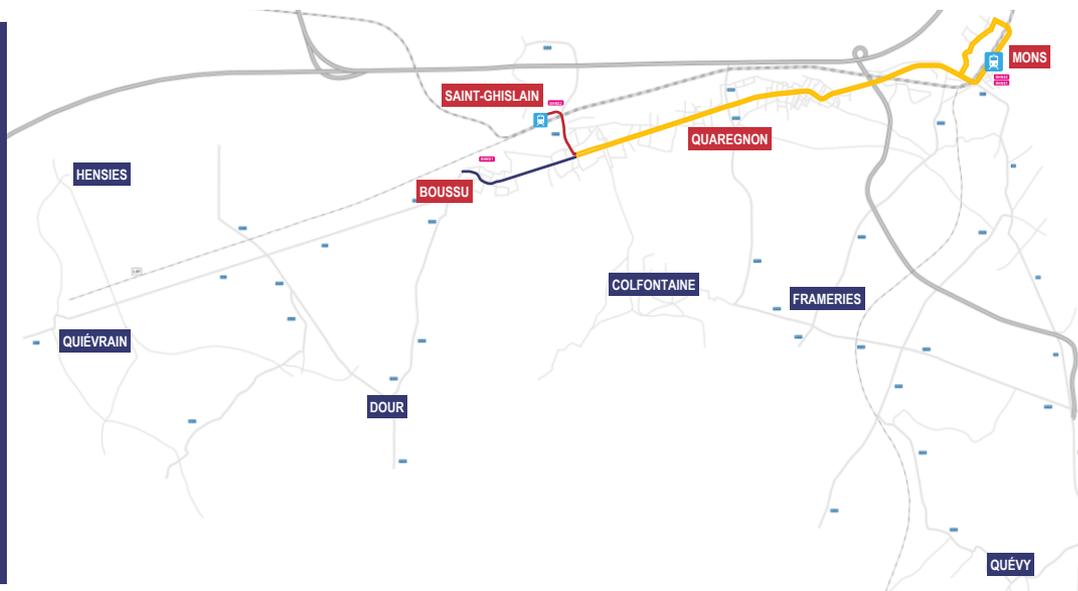
JUIN 2021



La Commission européenne approuve
la création du BHNS; le complément au
BHNS est repris dans le Plan de relance
(FRR) de la Région wallonne = 24,79 Mio
€

LES PARTIES PRENANTES

LES 4 COMMUNES
SE TROUVANT SUR
LE TRONÇON AINSI
QUE LES AUTRES
COMMUNES
DU BORINAGE
ASSOCIÉES SERONT
MIEUX DESSERVIES



Les
PARTENAIRES



LE BHNS, CONCRÈTEMENT (1/2)



Bus circulant sur une **infrastructure spécialement dédiée**, principalement en site propre



Bus ayant **une priorité maximale** aux carrefours
→ plus rapide



Bus plus **accessible** et plus **confortable**



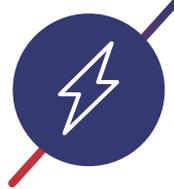
Rôle similaire à un tramway mais **2x moins cher**

- Réduit les déplacements en voiture, la pollution et les bruits en ville
- **Seule alternative crédible** pour des agglomérations de 100.000 à 300.000 habitants et dans les territoires péri-urbains

LE BHNS, CONCRÈTEMENT (2/2)



Volonté des autorités communales et régionales de mettre en œuvre un **BHNS “zéro émission”** en respect du principe de la Commission Européenne du “Do Not Significant Harm”



Avec un **moteur électrique** ou à **hydrogène** silencieux



+

LA CRÉATION D'UNE **UNITÉ FONCTIONNELLE** EST À PRÉVOIR POUR ENTREtenir, RAVITAILLER ET ENTREPOSER LES BHNS

LES 2 LIGNES DU BHNS (1/2)

DEUX LIGNES :

Tronc commun entre la gare de Mons jusqu'au « 4 Pavés d'Hornu »

A partir des 4 Pavés d'Hornu : 2 directions :

La Ligne A : jusqu'à la gare de Saint-Ghislain

Ligne B : jusqu'à Boussu

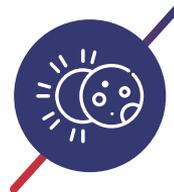


LES 2 LIGNES DU BHNS (2/2)



Bus à **fréquences renforcées**

- hyperpointe (7h-8h30 et 15h30-17h30) : toutes les 5'
- heures normales : toutes les 10'
- heures très creuses (4h30-5h30 – 21h00-23h30) : toutes les 20'



Bus à **large amplitude horaire**

de 4h30 du matin jusqu'à 23h30



SYSTÈME DE TRANSPORT DE BUS MODERNE, RAPIDE, RÉGULIER ET EFFICACE

POURQUOI UN BHNS EN CŒUR DU HAINAUT ? (1/2)



Rendre le **trafic plus fluide**
sur l'axe de la N51



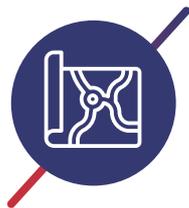
Améliorer la qualité de l'air
et de l'environnement



Encourager **l'usage des transports publics** grâce
à un service de transport de qualité plus attractif :

- des bus plus nombreux, plus fréquents,
plus rapides et plus confortables ;
- une meilleure gestion des correspondances

POURQUOI UN BHNS EN CŒUR DU HAINAUT ? (2/2)



Desservir des zones plus éloignées
à partir d'un réseau fonctionnel et des
correspondances assurées



Améliorer la mobilité inclusive
avec un service accessible à tous,
quel que soit l'âge, les moyens ou
la mobilité (accès garanti aux PMR)



Améliorer le cadre de vie
le long de l'axe, revaloriser l'espace
public et redynamiser ce territoire

UNE MOBILITÉ GLOBALE PLUS FLUIDE

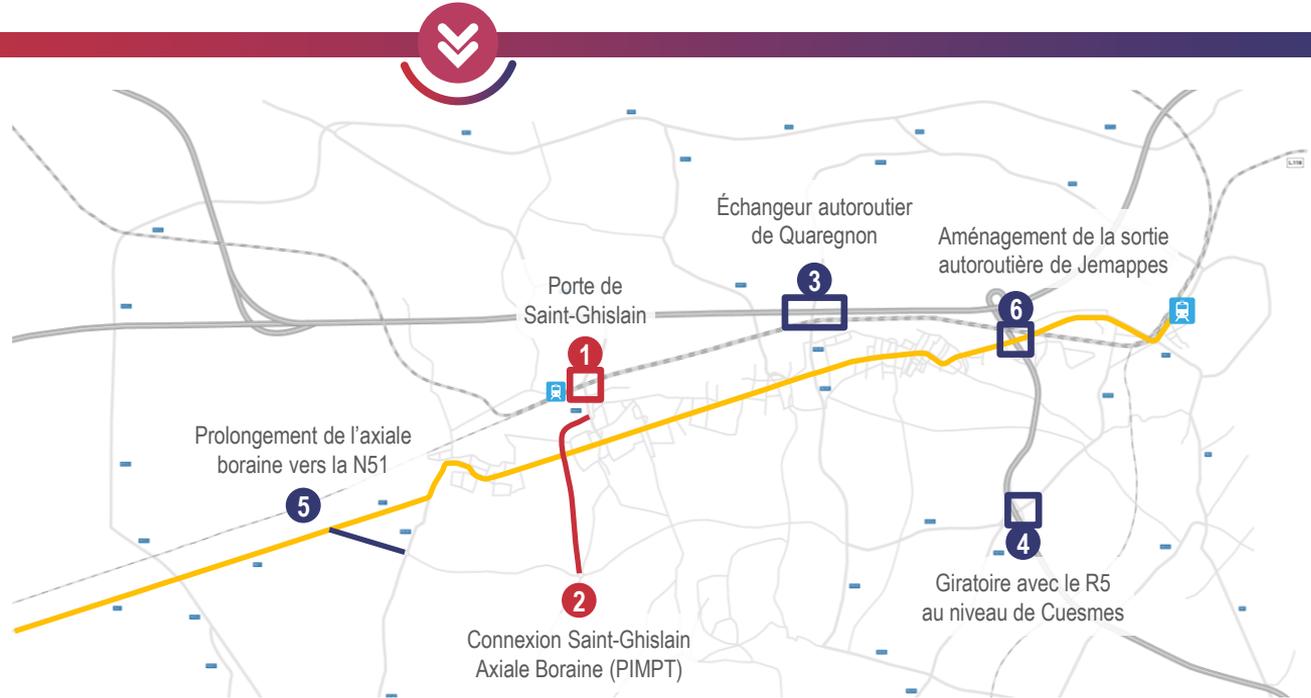
Liaisons verticales en cours de **réalisation** ou **d'étude**



OBJECTIFS

Encourager des trajets
alternatifs + directs

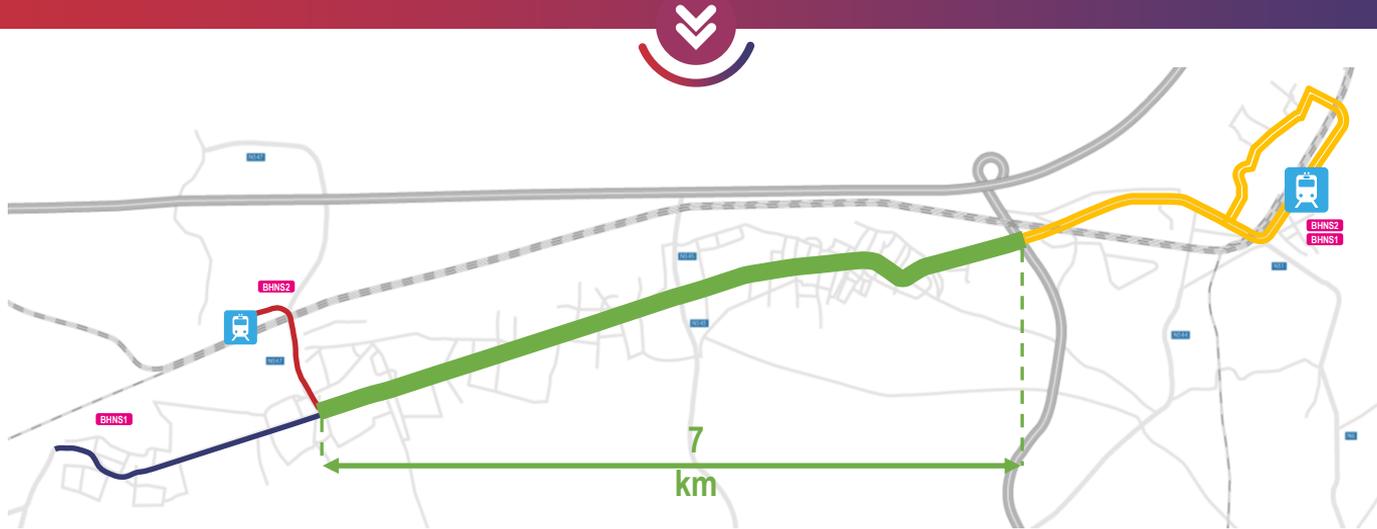
Délester la N51



AMÉNAGEMENTS SPÉCIFIQUES :

TRAVAUX D'INFRASTRUCTURES (1/3)

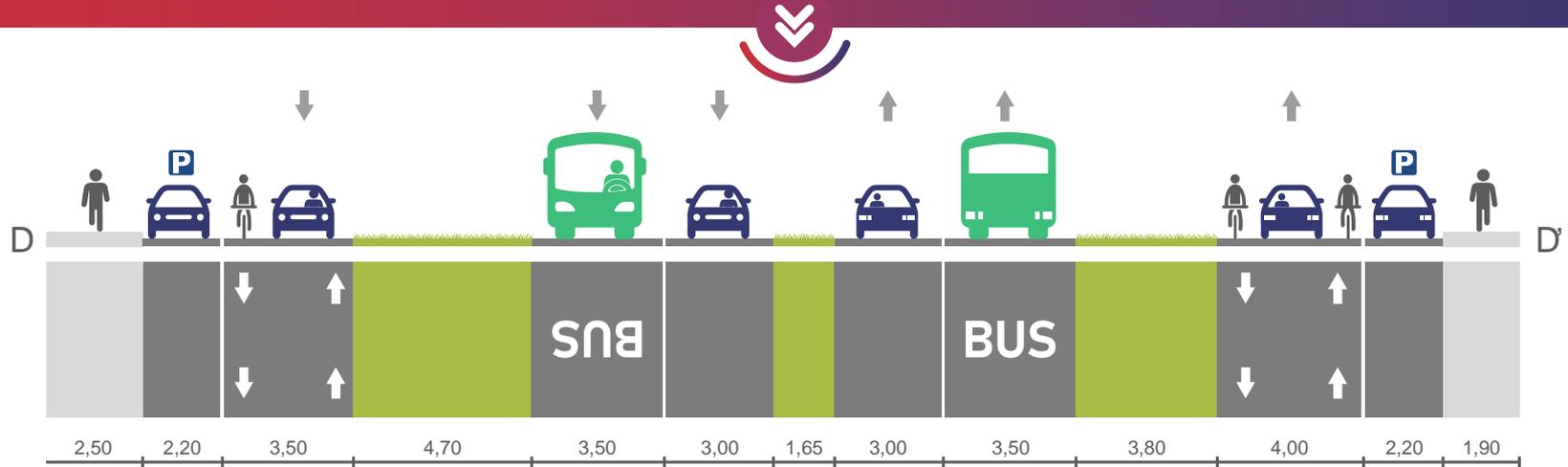
Réaménagement nécessaire de tous les carrefours, avec un réaménagement intégral de la voirie (de façade à façade) sur 7 km les plus problématiques du parcours entre Mons et Saint-Ghislain/Boussu



AMÉNAGEMENTS SPÉCIFIQUES :

TRAVAUX D'INFRASTRUCTURES (2/3)

Nécessité de revoir le profil de voirie sur plusieurs sections de la N51
entre Saint-Ghislain et Hornu, et entre Boussu et Mons



AMÉNAGEMENTS SPÉCIFIQUES :

TRAVAUX D'INFRASTRUCTURES (3/3)

Aménagements plus légers (ex. marquage au sol) pour le solde du parcours (entre Jemappes Lainière et Mons) et entre les 4 Pavés d'Hornu et Boussu



AMÉNAGEMENTS SPÉCIFIQUES :

CRÉATION DE BANDES BUS

- Création de feux intelligents qui détectent les BHNS et leur donnent la priorité
- Choix réalisé : pas en site propre intégral (maintien du trafic à double sens pour tous les usagers sur la plupart des tronçons)

LORSQUE CELA EST POSSIBLE ET NÉCESSAIRE : CRÉATION DE BANDES BUS



Aux carrefours



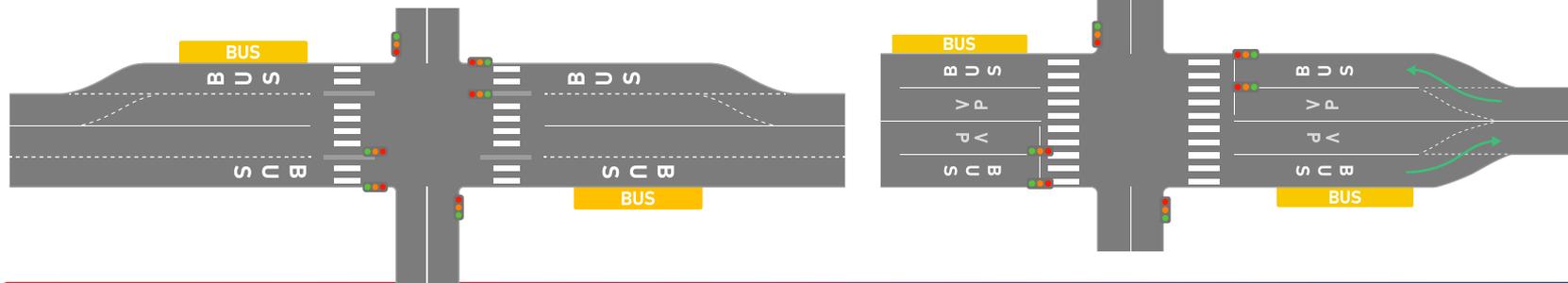
En amont
des arrêts



Aux tronçons où la
circulation routière
est plus intense



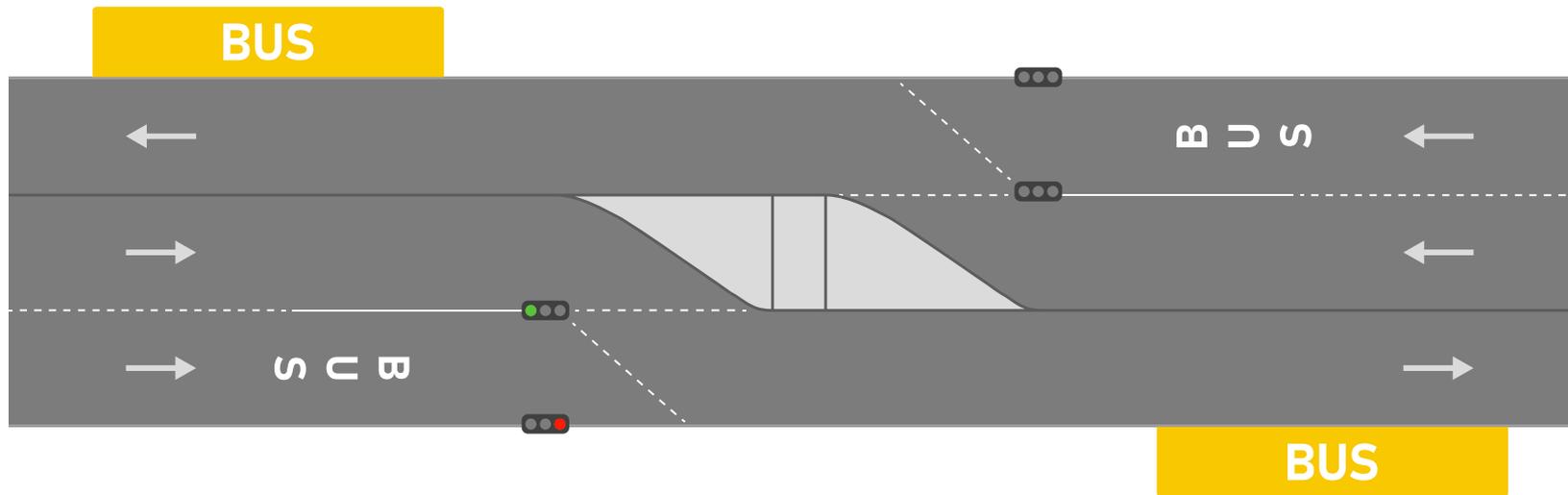
Là où l'espace
public le permet



AMÉNAGEMENTS SPÉCIFIQUES :

FRANCHISSEMENT À L'APPROCHE DES CARREFOURS À FEUX (1/5)

Au départ en l'absence de bus, les voitures circulent librement.
Elles sont dévoyées sur la droite au niveau du feu tricolore qui est vert

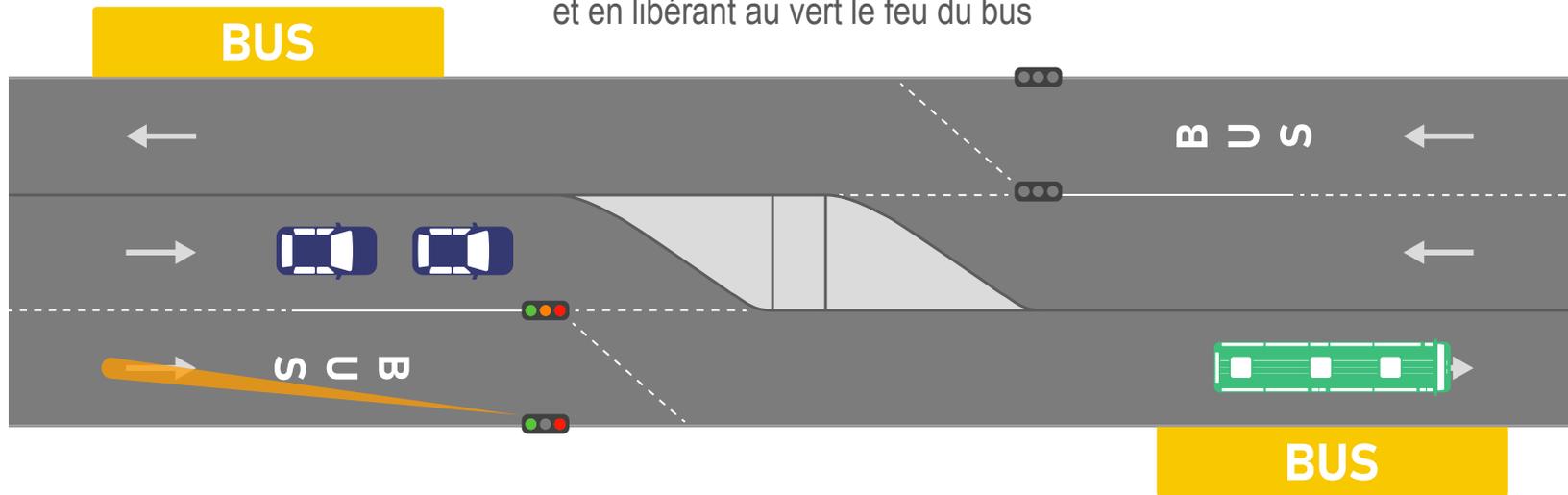


AMÉNAGEMENTS SPÉCIFIQUES :

FRANCHISSEMENT À L'APPROCHE DES CARREFOURS À FEUX (2/5)

Un bus approche du carrefour, il est détecté par le feu qui agit en arrêtant la circulation automobile (leur feu passe au rouge)

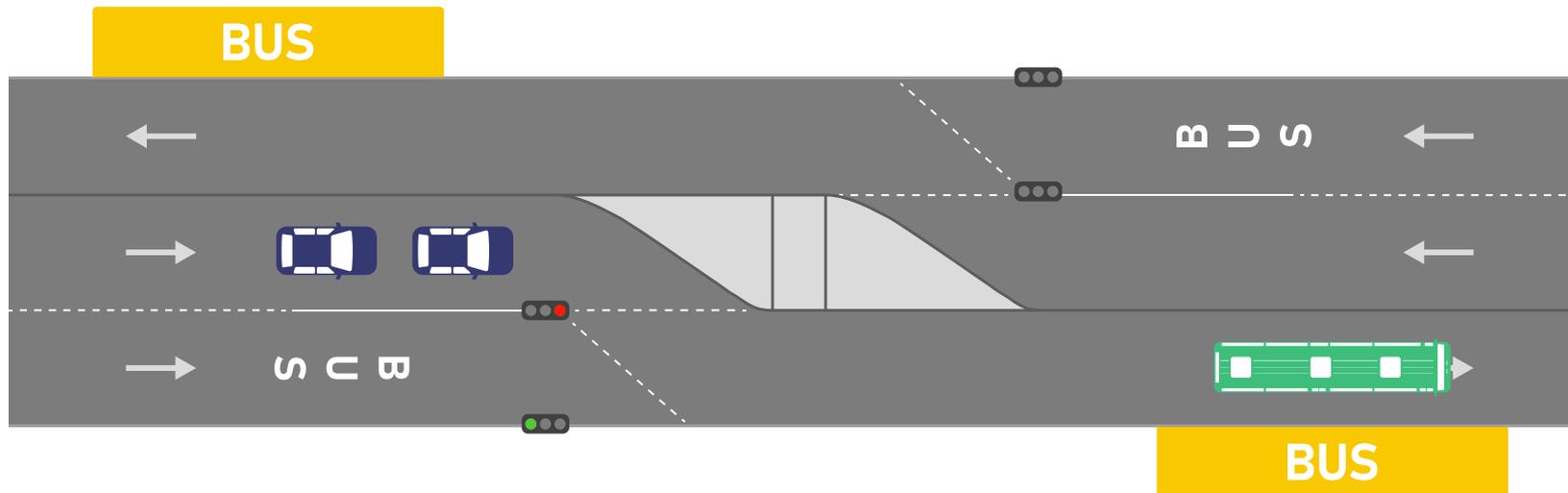
et en libérant au vert le feu du bus



AMÉNAGEMENTS SPÉCIFIQUES :

FRANCHISSEMENT À L'APPROCHE DES CARREFOURS À FEUX (3/5)

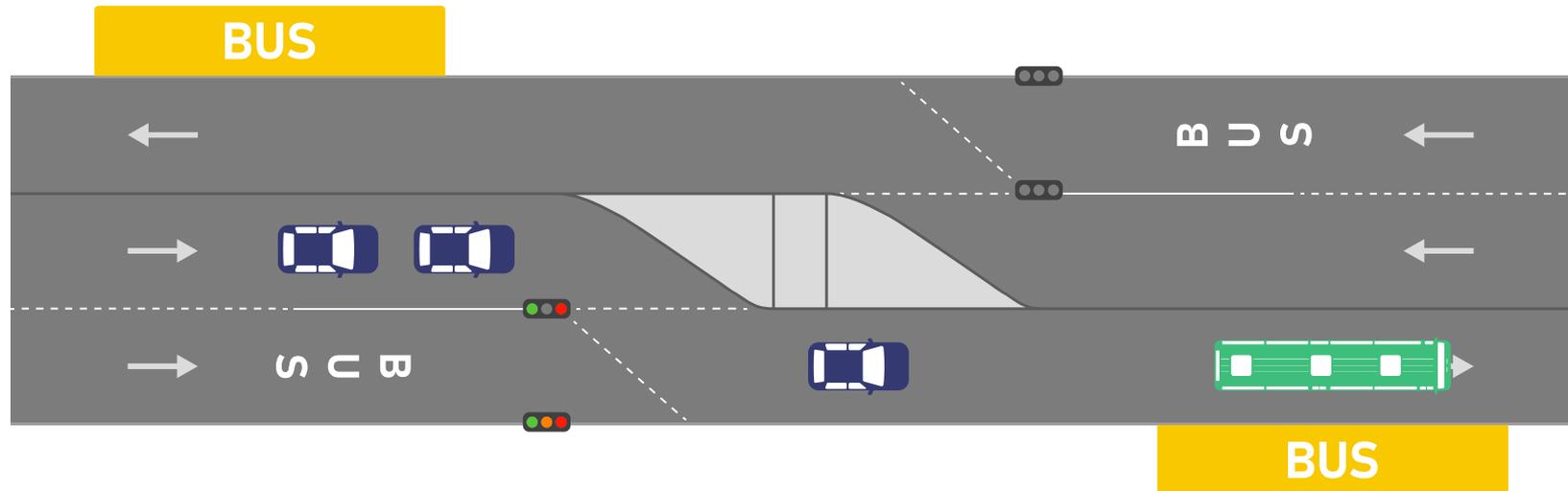
Le bus franchit le carrefour et vient s'arrêter à l'arrêt placé juste en aval du carrefour



AMÉNAGEMENTS SPÉCIFIQUES :

FRANCHISSEMENT À L'APPROCHE DES CARREFOURS À FEUX (4/5)

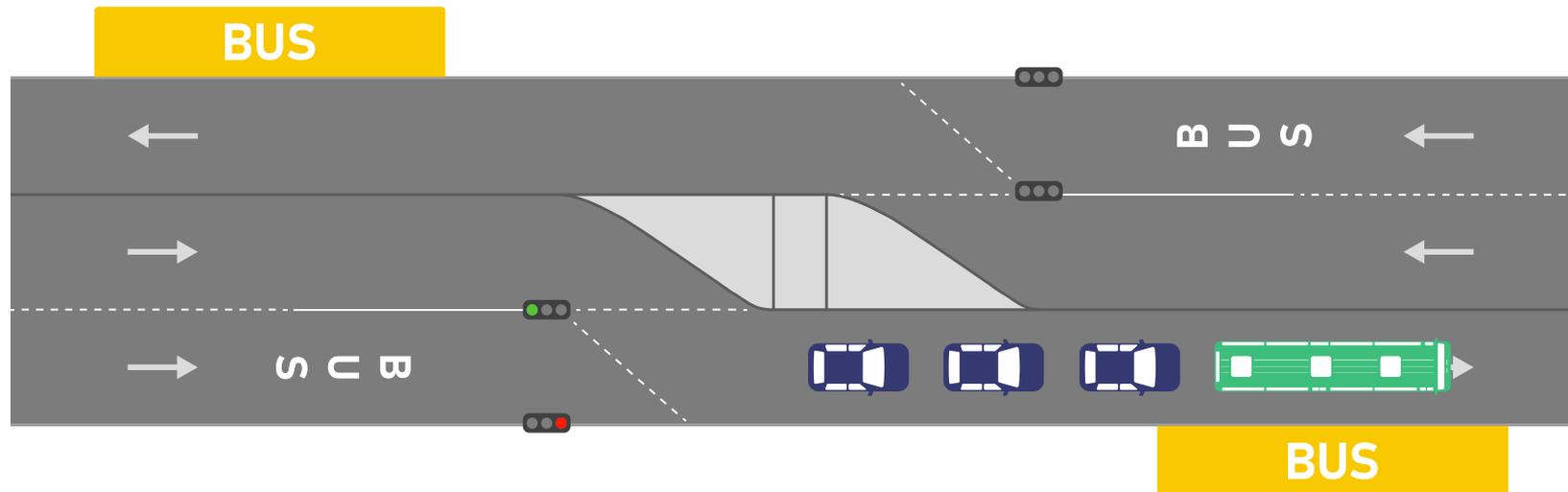
Le feu des voitures repasse au vert, elles peuvent donc venir se placer à l'arrière du bus



AMÉNAGEMENTS SPÉCIFIQUES :

FRANCHISSEMENT À L'APPROCHE DES CARREFOURS À FEUX (5/5)

Pour ensuite continuer leur chemin au même rythme que le bus

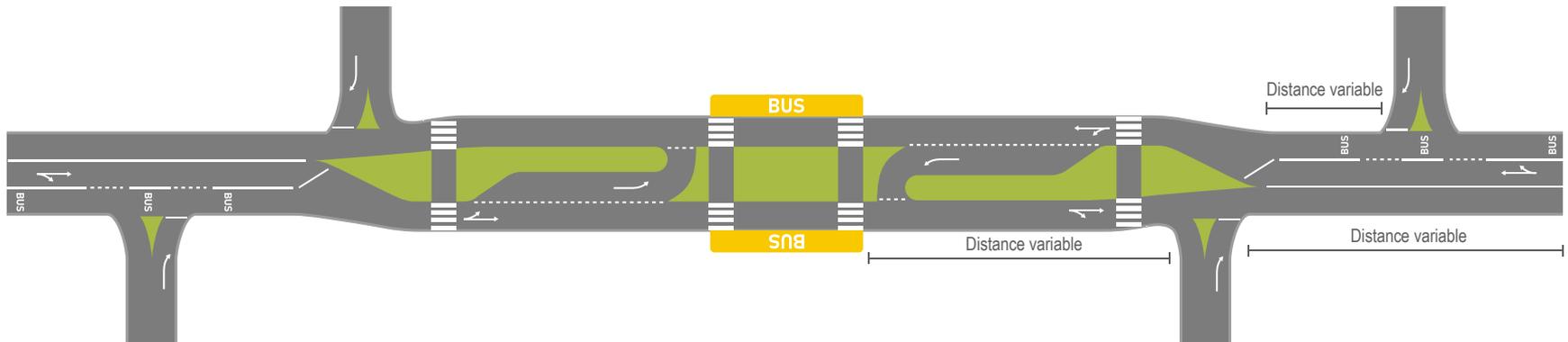


AMÉNAGEMENTS SPÉCIFIQUES : SUPPRESSION DES MOUVEMENTS DE TOURNE-À-GAUCHE DEPUIS LES VOIRIES TRANSVERSES

Pour pallier le **problème de coupure de la circulation du BHNS** par des voitures venant des voiries secondaires

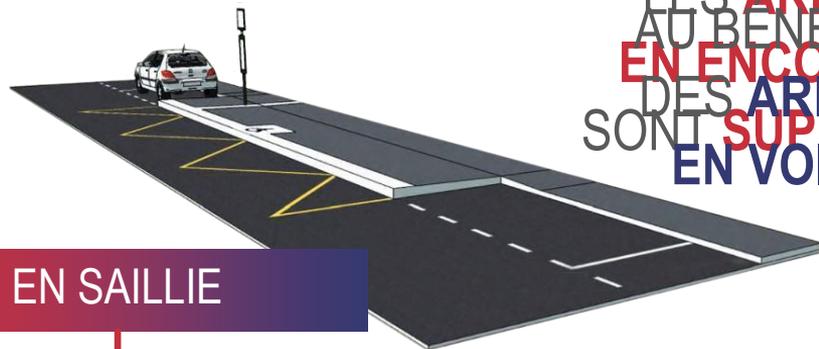


les véhicules sont **contraints de tourner à droite** jusqu'à ce que le terre-plein central leur permette de repartir dans l'autre sens



LES ARRÊTS DE BUS BHNS (1/2)

LES ARRÊTS
AU BÉNÉFICE
EN ENCOCHES
DES ARRÊTS
SONT SUPPRIMÉS
EN VOIRIE



→ **LES BUS, DEVANT LES VOITURES, RYTHMENT LE TRAFIC** ←

- Plus de parking parasite sur les arrêts
- Les traversées sont sécurisées
- Le parcours du bus est plus fluide car il n'a pas à faire la manœuvre de se réinsérer dans le trafic

LES ARRÊTS DE BUS BHNS (2/2)

Les portes du BHNS étant **beaucoup plus larges** que celles d'un bus normal

Garantit la **fluidité du trafic** sur le parcours



Le **trottoir** au niveau des arrêts est **reprofilé** pour être surélevé et venir ainsi correspondre au niveau du plancher des bus qui est lui-même surbaissé au niveau des portes

Montées et descentes **+ rapides** et **+ faciles**, notamment pour les PMR

LE STATIONNEMENT (1/3)

Le stationnement en voirie est **préservé au maximum** pour permettre l'accès aux riverains, aux commerces et aux pôles d'attractivité.

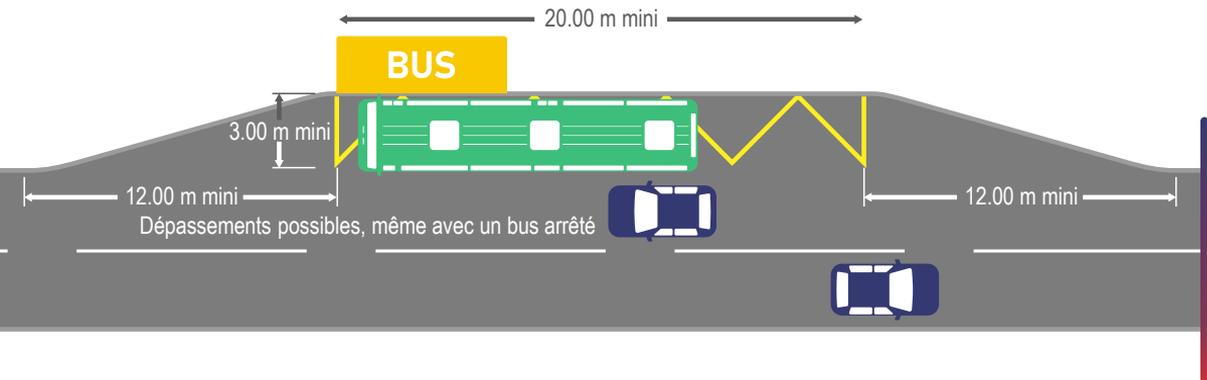
Les **arrêts de bus en saillie** prennent moins d'espace → création de + d'emplacements de parking

Certaines **places de stationnement** seront déplacées, de nouvelles seront créées par poches pour répondre à des **besoins locaux**



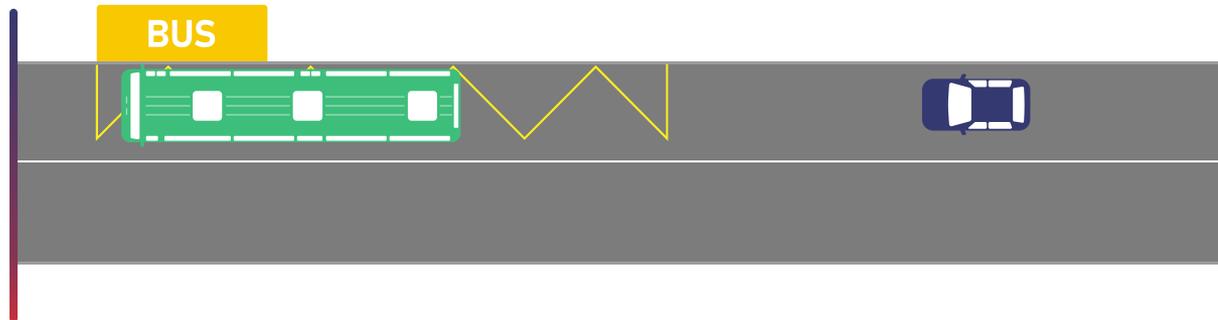
L'ESPACE PUBLIC EST REDISTRIBUÉ AFIN D'ÊTRE PLUS CONVIVAL POUR TOUS

LE STATIONNEMENT (2/3)



ARRÊT EN ENCOCHE : utilisant 20 m + la longueur du bus + 15 m de part et d'autre pour la manœuvre du bus...

contre les seuls 20m nécessaires aux **ARRÊTS EN LIGNE OU SAILLIE** correspondants à la longueur du bus

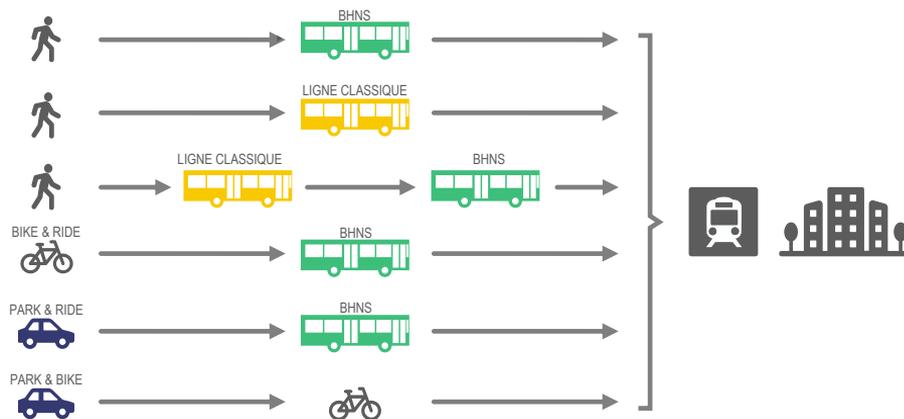


LE STATIONNEMENT (3/3)

Des

PARK AND RIDE

seront créés à différents
endroits stratégiques du
parcours



LE BUDGET

PIMPT (PLAN INFRASTRUCTURES ET MOBILITÉ POUR TOUS) 2020-2026	15,5 Mio	Dont 4 Mio études
PLAN DE RELANCE ET RÉSILIENCE	24,9 Mio	
FEDER 2014-2020 « N51 MOBILITÉ & CADRE DE VIE »	1 Mio	Aménagement du carrefour de la Porte de Saint-Ghislain
PIMPT (PLAN INFRASTRUCTURES ET MOBILITÉ POUR TOUS) 2020-2026	8 Mio	Réalisation de la connexion (route & piste cyclable) entre Saint-Ghislain et Boussu
PIMPT (PLAN INFRASTRUCTURES ET MOBILITÉ POUR TOUS) 2020-2026	0,9 Mio	Par SOFICO aménagement du giratoire en sortie d'autoroute à Saint-Ghislain (travaux terminés)

CONCERTATION AVEC LES HABITANTS

Concertation avec les **autorités locales** :
via le comité de pilotage du projet



Mise en place d'un **comité de riverains** composé de représentants des riverains, des commerçants, de l'Horeca, des usagers, ... + des représentants des autorités locales et de l'entreprise qui sera chargée de coordonner les travaux

↳ Dans le cadre du **marché public** qui sera lancé par le SPW = **marché d'étude** avec accompagnement des travaux et volet communication

Rencontres citoyennes et possibilités de s'exprimer avant le lancement des travaux, dont notamment dans les procédures classiques de demandes de permis d'urbanisme

CALENDRIER

FIN 2021

Sélection d'un
bureau d'études



2022

Consultation
des riverains
et des autorités
locales



2021 - 2023

Préparation
du dossier en vue de
l'obtention d'un permis
(avant-projet, marchés publics, etc.)

2023 - 2026

Réalisation
des travaux en
plusieurs phases



2026

Mise en service
du BHNS





MERCI POUR
VOTRE ATTENTION !



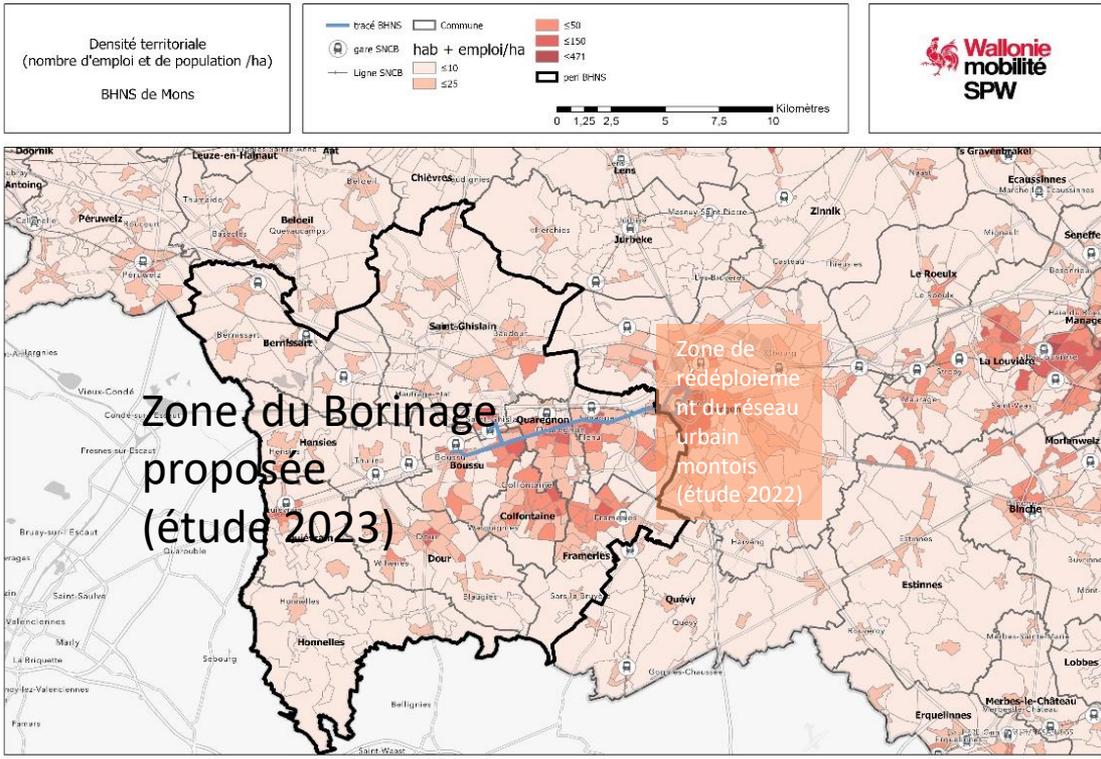
2.4. MISE À JOUR DE LA PROGRAMMATION DES REDÉPLOIEMENTS DANS LE BASSIN DU HAINAUT : INTÉGRATION D'UNE ZONE DE REDÉPLOIEMENT DU BORINAGE ET REPORT DU REDÉPLOIEMENT DE LA ZONE DE SOIGNIES

Pour avis, document préparatoire transmis

2.4. MISE À JOUR DE LA PROGRAMMATION DES REDÉPLOIEMENTS DANS LE BASSIN DE MOBILITÉ DU HAINAUT – CONTEXTE ET PÉRIMÈTRE

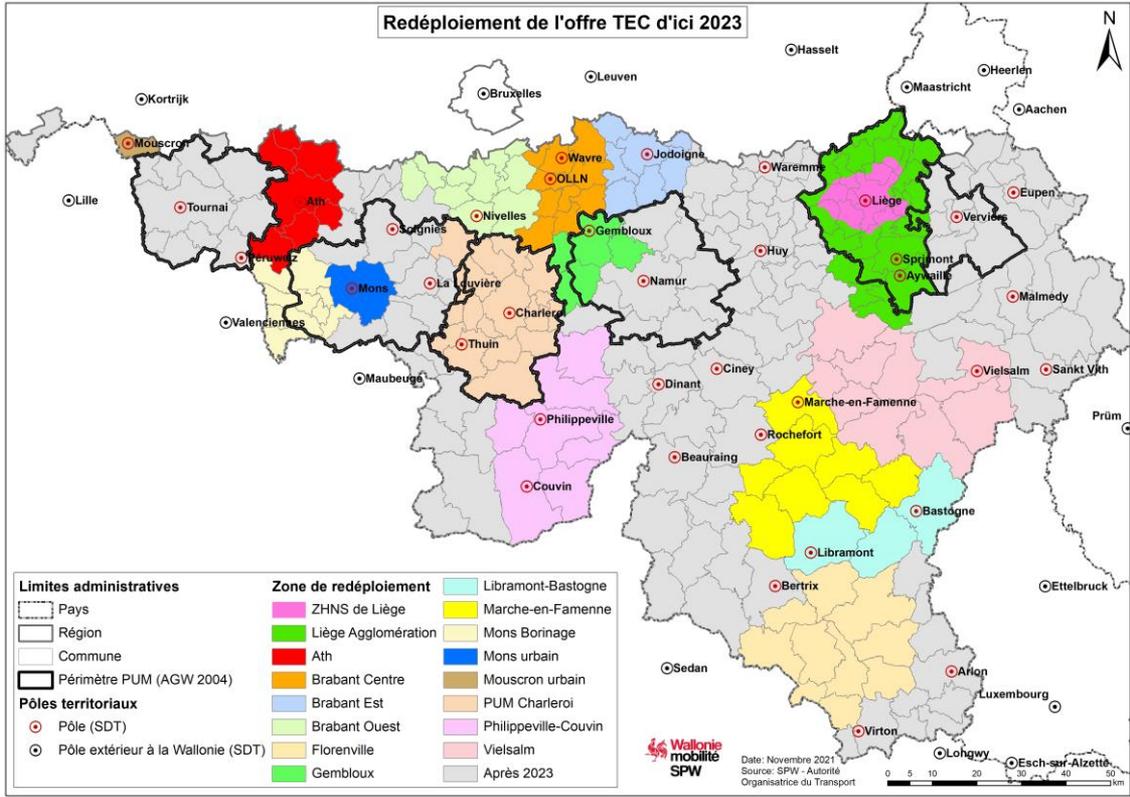
- Projet de bus à haut niveau de service (BHNS) sur l'axe de la N51
- Pour bénéficier des fonds européens, il est impératif que **l'entièreté du projet soit réalisée pour 2026.**
- L'AOT pilote un travail de redéfinition de l'offre TEC autour de ces réseaux structurants urbains et interurbains.

- **Redéploiement de l'offre bus autour de ce BHNS** pour définir
- l'offre **sur** ce BHNS,
 - organiser l'offre de bus **autour** de cette offre structurante et sur l'ensemble du périmètre étudié
 - aligner le réseau cible avec les flux de mobilité tous modes (train, voiture, ...) et tous motifs (travail, école, loisirs, ...) ainsi qu'avec l'évolution attendue



2.4. MISE À JOUR DE LA PROGRAMMATION DES REDÉPLOIEMENTS DANS LE BASSIN DE MOBILITÉ DU HAINAUT – PLANIFICATION

- Redéploiement de la **zone urbaine de Mons** :
 - diagnostic et kick-off : automne 2021
 - réseau urbain cible : automne 2022.
- Redéploiement de la **zone urbaine de Mouscron** :
 - diagnostic et kick-off : printemps 2022
 - réseau urbain cible : automne 202
- Redéploiement du **Borinage (//BHNS)** :
 - diagnostic et kick-off : automne 2022
 - réseau cible: printemps 2023
- → report du redéploiement de la zone de **Soignies** (communes de Soignies, Enghien, Silly, Lens, Jurbise, Soignies, Le Roeulx, Ecaussinnes, Braine-le-Comte).



2.4. PROPOSITION D'AVIS DE L'ORGANE

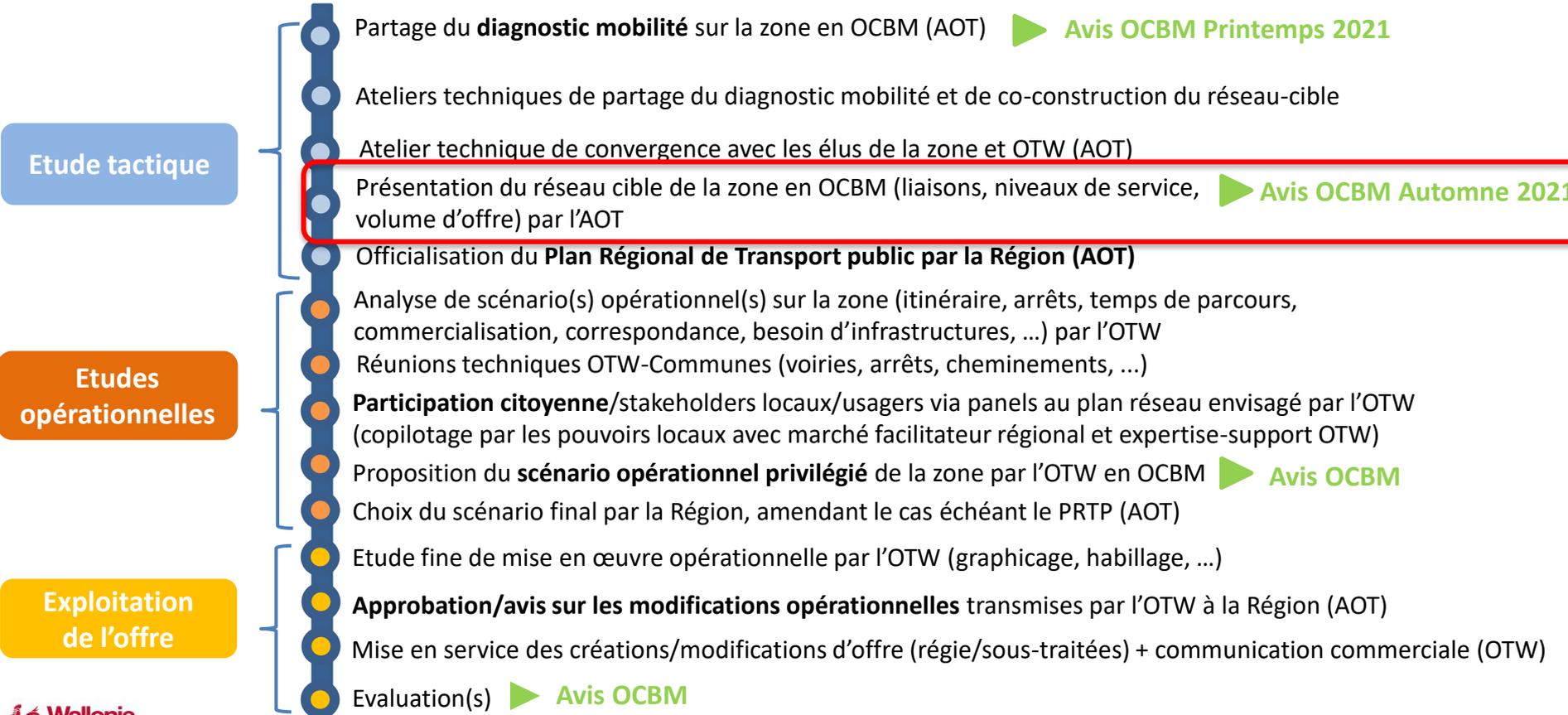
Conscient de l'enjeu stratégique que représente l'arrivée du BHNS du Borinage d'ici 2026 grâce aux financements européens, l'Organe émet un avis favorable sur l'évolution du planning de redéploiement de l'offre de transport en commun sur son bassin, à savoir :

- Redéploiement de la zone urbaine de Mons : présentation d'un diagnostic à l'OCBM d'automne 2021 en vue de soumettre à l'avis de l'OCBM d'automne 2022 le projet de réseau urbain cible (ambitions tactiques)
- Redéploiement de la zone urbaine de Mouscron : présentation d'un diagnostic à l'OCBM de printemps 2022 en vue de soumettre à l'avis de l'OCBM d'automne 2022 le projet de réseau urbain cible (ambitions tactiques)
- Redéploiement du Borinage : présentation d'un diagnostic à l'OCBM d'automne 2022 en vue de soumettre à l'avis de l'OCBM de printemps 2023 le projet de réseau cible pour la zone du Borinage (ambitions tactiques), dont le périmètre comprend les communes de Saint-Ghislain, Colfontaine, Quaregnon, Dour, Honnelles, Bernissart, Quiévrain, Boussu, Hensies et des parties de Mons et Frameries (non étudiées dans l'étude de redéploiement urbain initiée)
- Report après 2023 de l'étude de redéploiement de la zone de Soignies.

2.5. RÉSEAU CIBLE PROPOSÉ POUR LA ZONE NORD-OUEST DE L'AGGLOMÉRATION DE CHARLEROI

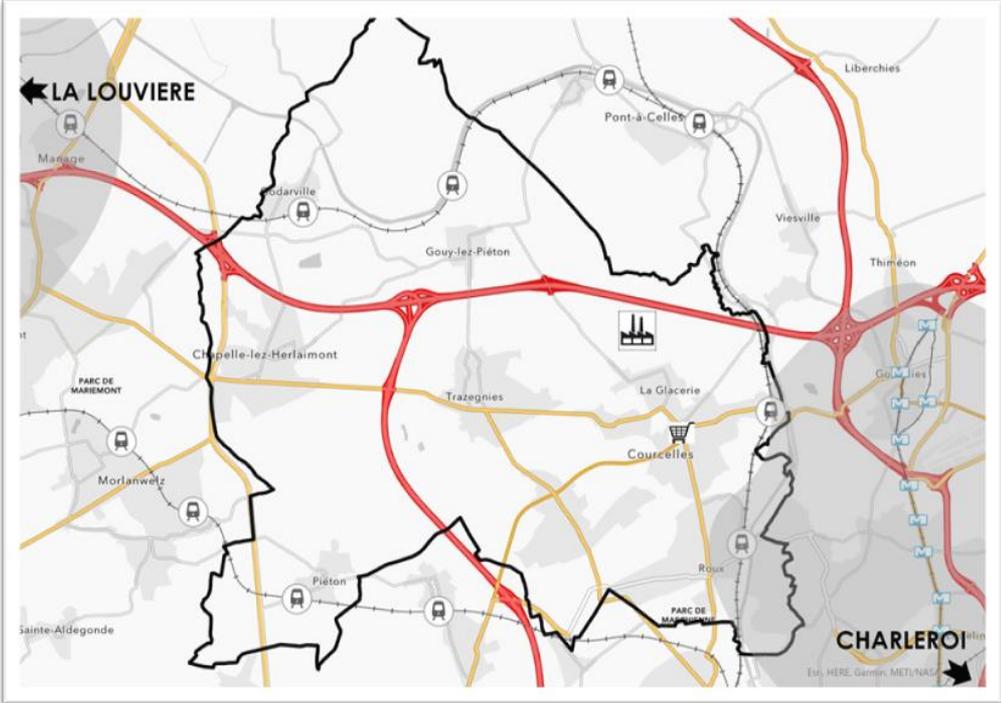
Pour avis, document préparatoire transmis

2.5. REDÉPLOIEMENT CIBLÉ ZONE NORD OUEST DE CHARLEROI

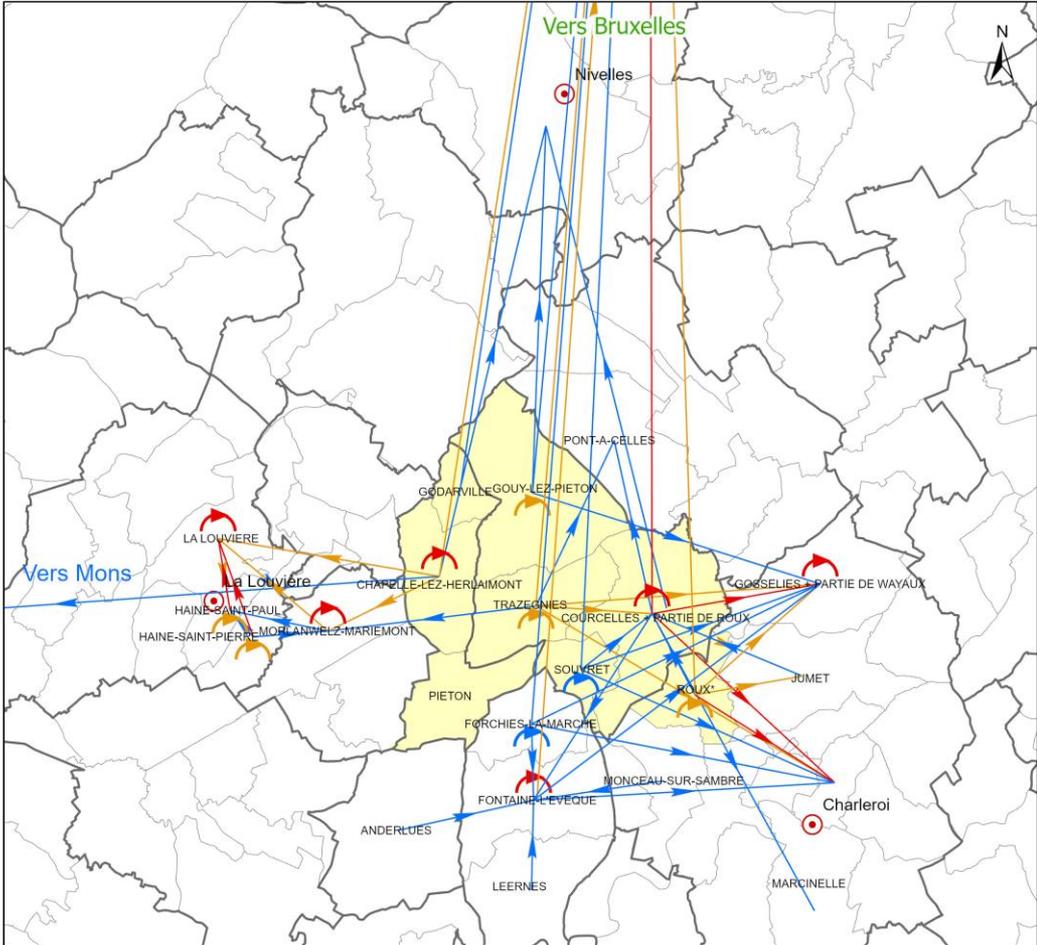


2.5. REDÉPLOIEMENT CIBLÉ ZONE NORD OUEST DE CHARLEROI - PÉRIMÈTRE

	Zone de redéploiement	Wallonie	Rapport situation actuelle de la zone de redéploiement /situation actuelle Wallonie
Emplois			
Nombre d'emplois	9089	1.145.273	0,79%
Densité d'emploi	133	68	
Population			
Nombre d'habitants	54.985	3.645.243	1,51%
Densité population (hab/km²)	806	216	



2.5. REDÉPLOIEMENT CIBLÉ ZONE NORD OUEST DE CHARLEROI – FLUX



Zone de Courcelles

Flux de déplacements
du lieu de résidence
vers le lieu de travail
ou vers
l'école secondaire

- Pôle (SDT)
- Limite communale
- Ancienne commune étudiée
- Limite ancienne commune

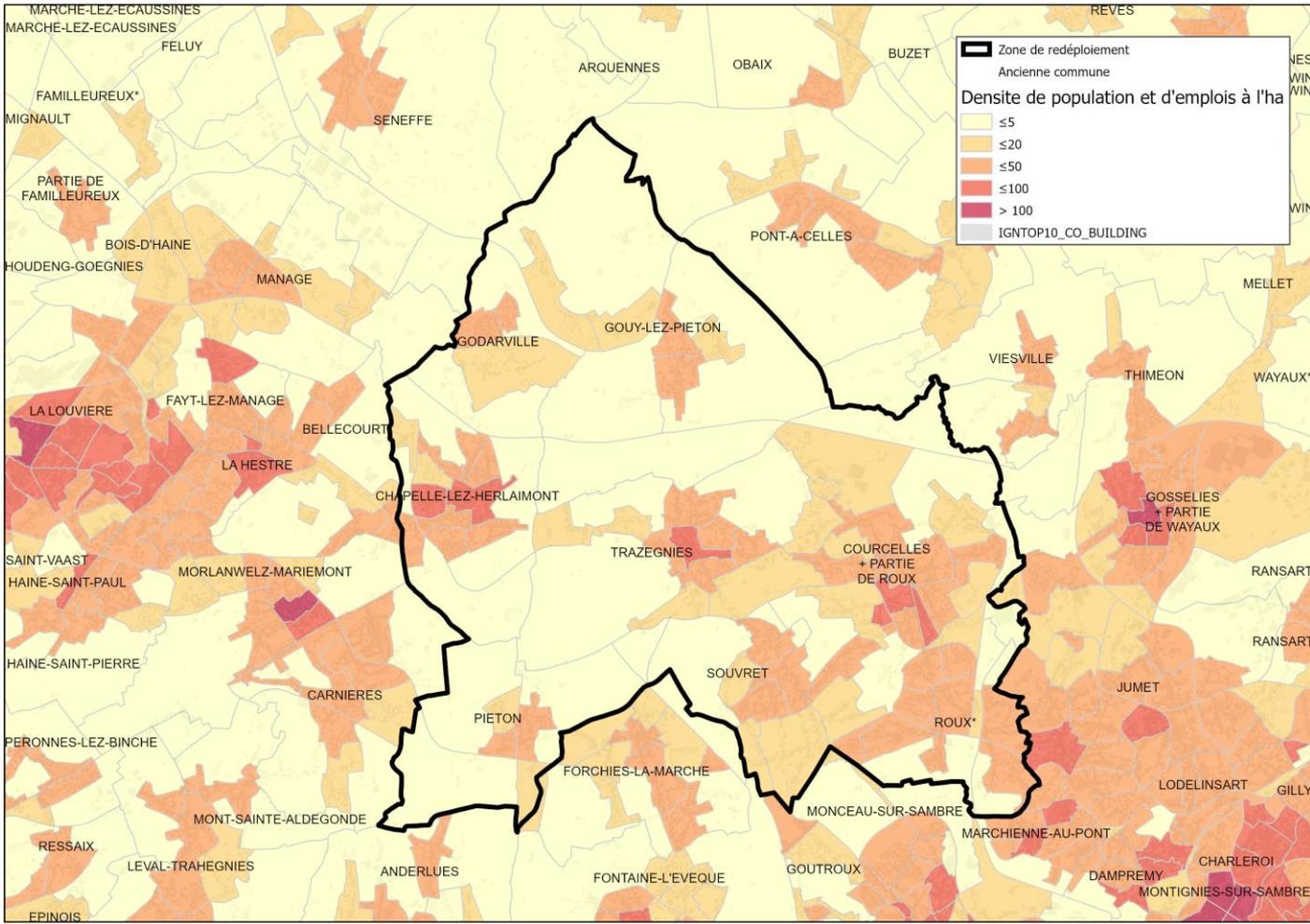
Nombre de déplacements

- 100 - 199
- 200 - 499
- > 500

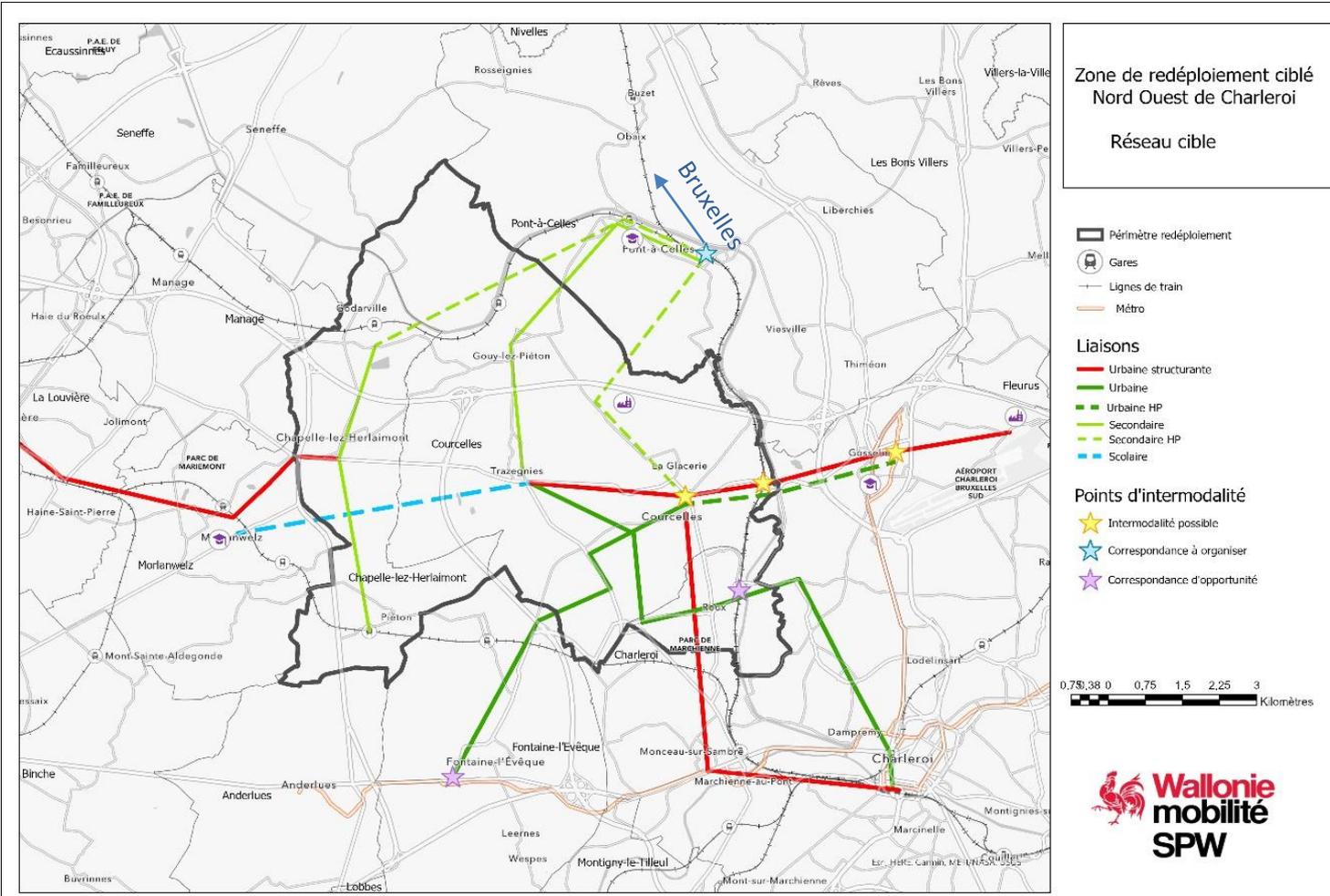


Sources: FWB (2019-2020),
SPF Economie (Census 2011)
Carte réalisée par le SPW - AOT

2.5. REDÉPLOIEMENT CIBLÉ ZONE N-O DE CHARLEROI – DENSITÉ TERRITORIALE



2.5. REDÉPLOIEMENT CIBLÉ ZONE NORD-OUEST DE CHARLEROI – RÉSEAU CIBLE



2.5. REDÉPLOIEMENT CIBLÉ ZONE NORD-OUEST DE CHARLEROI – RÉSEAU CIBLE

Liaisons urbaines structurantes

Liaisons urbaines

Liaisons secondaires

Liaisons secondaires HP

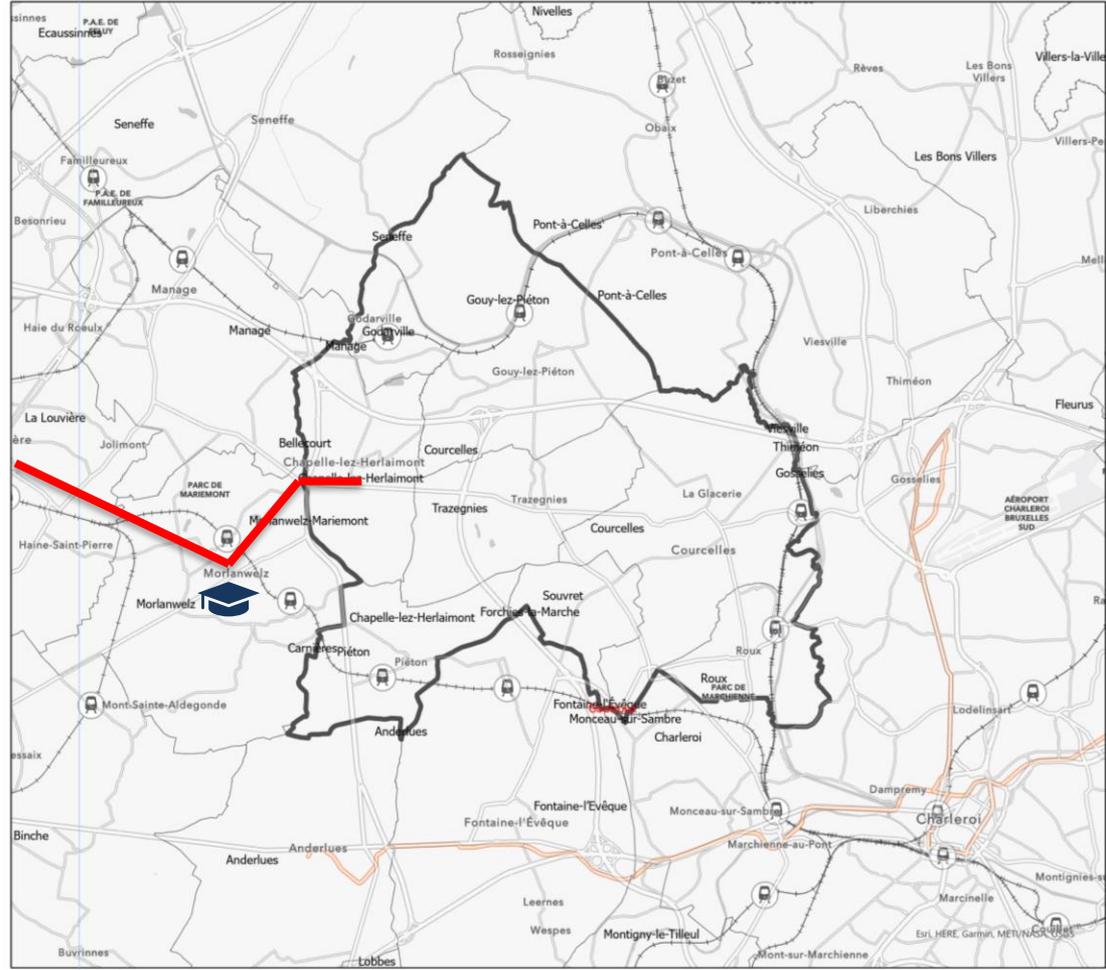
Liaisons scolaires

- Rapide (min 20 km/h)
- Sur voiries principales, itinéraire simple et direct
- Fréquences élevée (*SRM : « entre 2 et 4 bus /heure pour les faubourg et proches banlieue »*)
- Circulent à toutes les périodes
- Amplitude horaire élevée

LIAISON LA LOUVIÈRE – MORLANWELZ - CHAPELLE

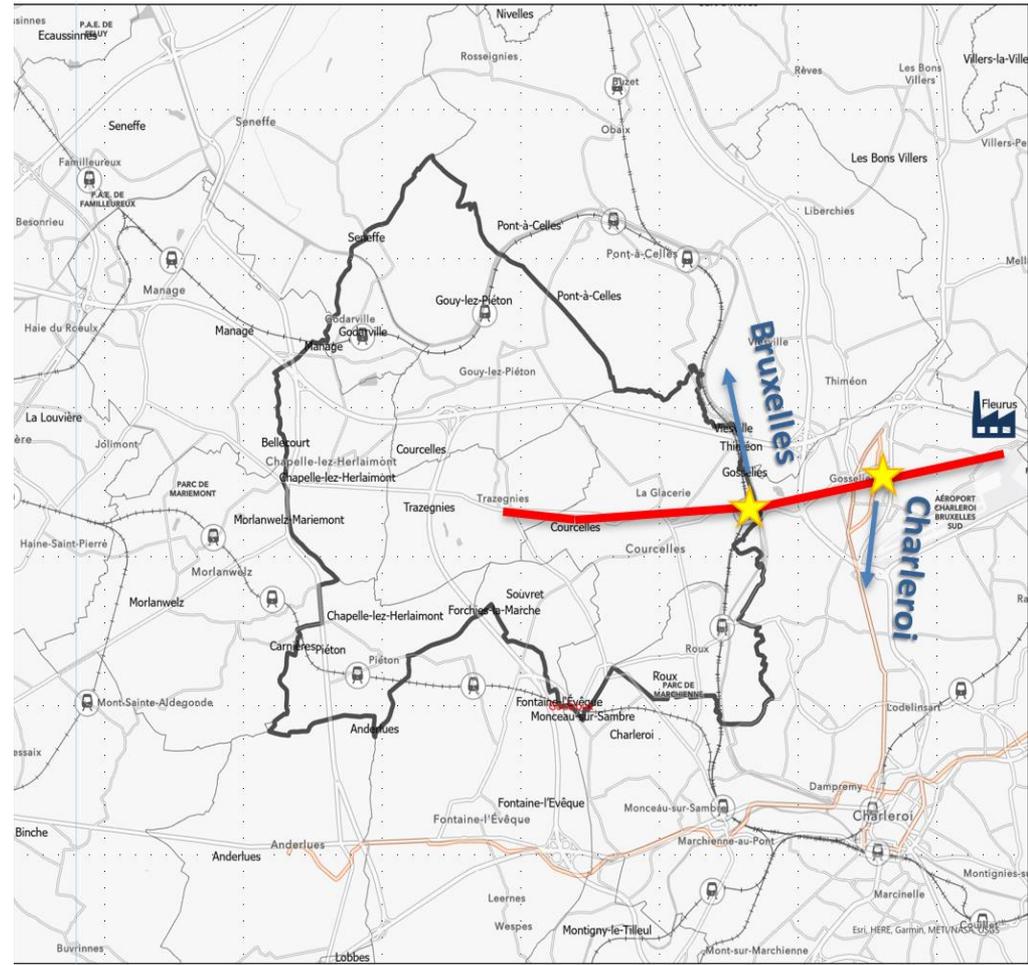
Liaison	La Louvière - Morlanwelz - Chapelle
Hiérarchisation	Urbaine structurante
Amplitude horaire (période scolaire)	5h - 23h
Jour de semaine (scolaire)	4 bus/h/sens en journée 2 bus/h/sens tot le matin et en soirée
Jour de semaine (vacances)	3 bus/h/sens en journée 2 bus/h/sens tot le matin et tard le soir
Samedi	2 bus/h/sens en journée et en soirée 1 bus /h/sens tot le matin
Dimanche	2 bus/h/sens en journée 1bus/h/sens tot le matin et en soirée
Correspondance	/

Résultats étude OD et évaluation de la ligne 82 « Mons – La Louvière – Morlanwelz – Trazegnies » prévue en 2022 pourrait amener évolution réseau cible.



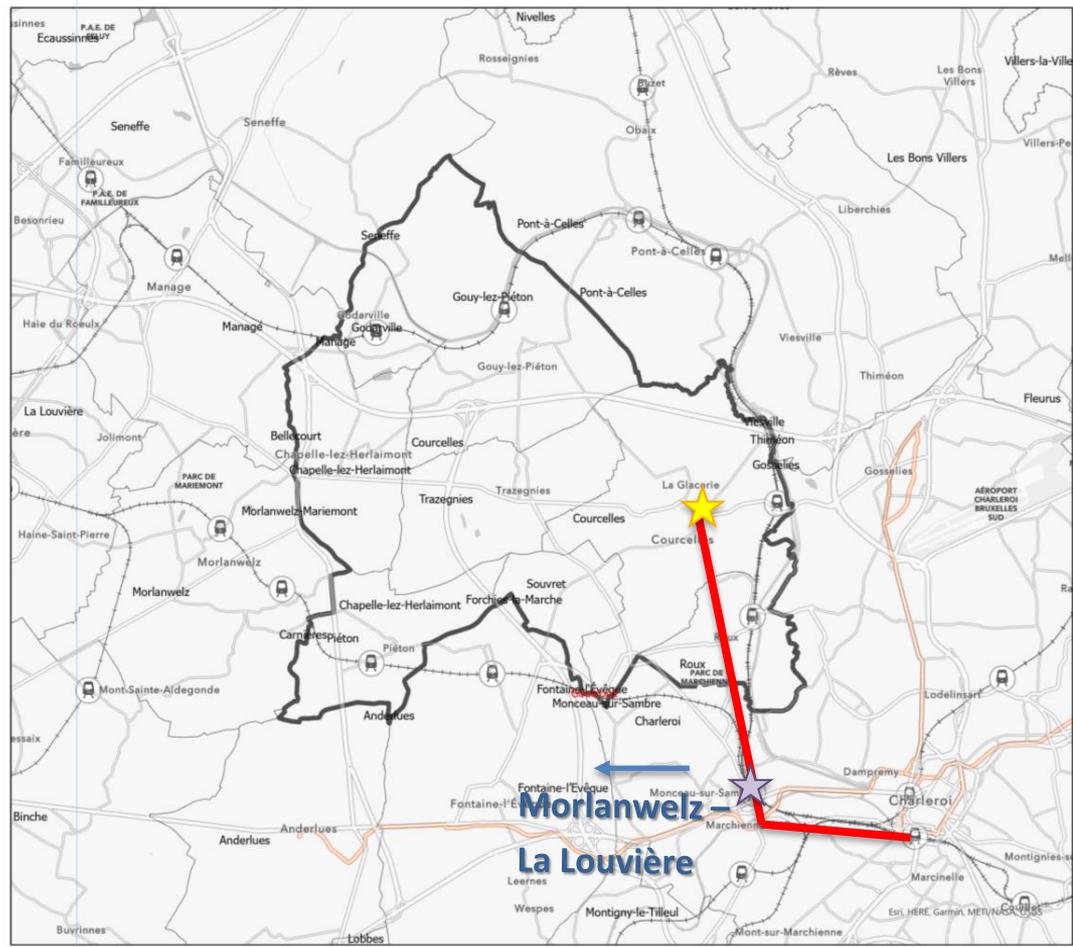
LIAISON TRAZEGNIES – COURCELLES – GOSSELIES – BIOPARK

Liaison	Trazegnies - Courcelles - Gosselies - (Biopark)
Hiérarchisation	Urbaine structurante
Amplitude horaire (période scolaire)	5h - 23h
Jour de semaine (scolaire)	4 bus/h/sens en journée 2 bus/h/sens tot le matin et en soirée prolongation jusqu'au biopark
Jour de semaine (vacances)	3 bus/h/sens en journée 2 bus/h/sens tot le matin et tard le soir Prolongation jusqu'au biopark
Samedi	2 bus/h/sens en journée et en soirée 1 bus /h/sens tot le matin
Dimanche	2 bus/h/sens en journée 1bus/h/sens tot le matin et en soirée
Correspondance	Intermodalité possible à Gosselies avec le Metro vers Charleroi et en gare de Courcelles Motte avec le train vers Bruxelles



LIAISON COURCELLES – ROUX – MARCHIENNE AU PONT – (CHARLEROI)

Liaison	Courcelles - Roux - Marchienne au Pont - Charleroi
Hierarchisation	Urbaine structurante
Amplitude horaire (période scolaire)	5h - 23h
Jour de semaine (scolaire)	4 bus/h/sens en journée 2 bus/h/sens tot le matin et en soirée
Jour de semaine (vacances)	3 bus/h/sens en journée 2 bus/h/sens tot le matin et tard le soir
Samedi	2 bus/h/sens en journée et en soirée 1 bus /h/sens tot le matin
Dimanche	2 bus/h/sens en journée 1 bus/h/sens tot le matin et en soirée
Correspondance	Inte modalité possible à Courcelles avec la ligne urbaine structurante "Trazegnies - Courcelles - Gosselies" Correspondance d'opportunité en gare de Marchienne-au-Pont vers Morlanwelz et La Louvière



2.5. REDÉPLOIEMENT CIBLÉ ZONE NORD-OUEST DE CHARLEROI – RÉSEAU CIBLE

Liaisons urbaines structurantes

Liaisons urbaines

Liaisons secondaires

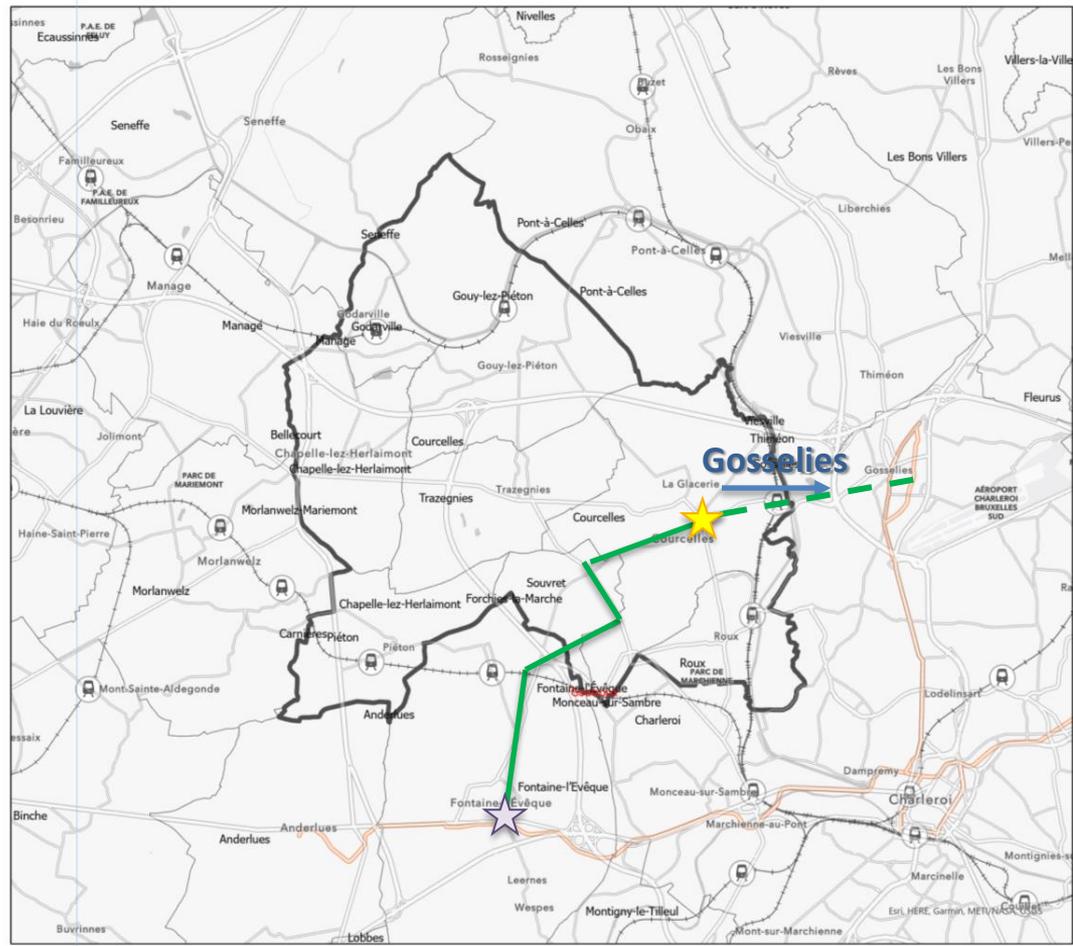
Liaisons secondaires HP

Liaisons scolaires

- Desserte fine des quartiers
- Complètent le réseau urbain structurant
- Circulent à toutes les périodes
- Amplitude horaire élevée

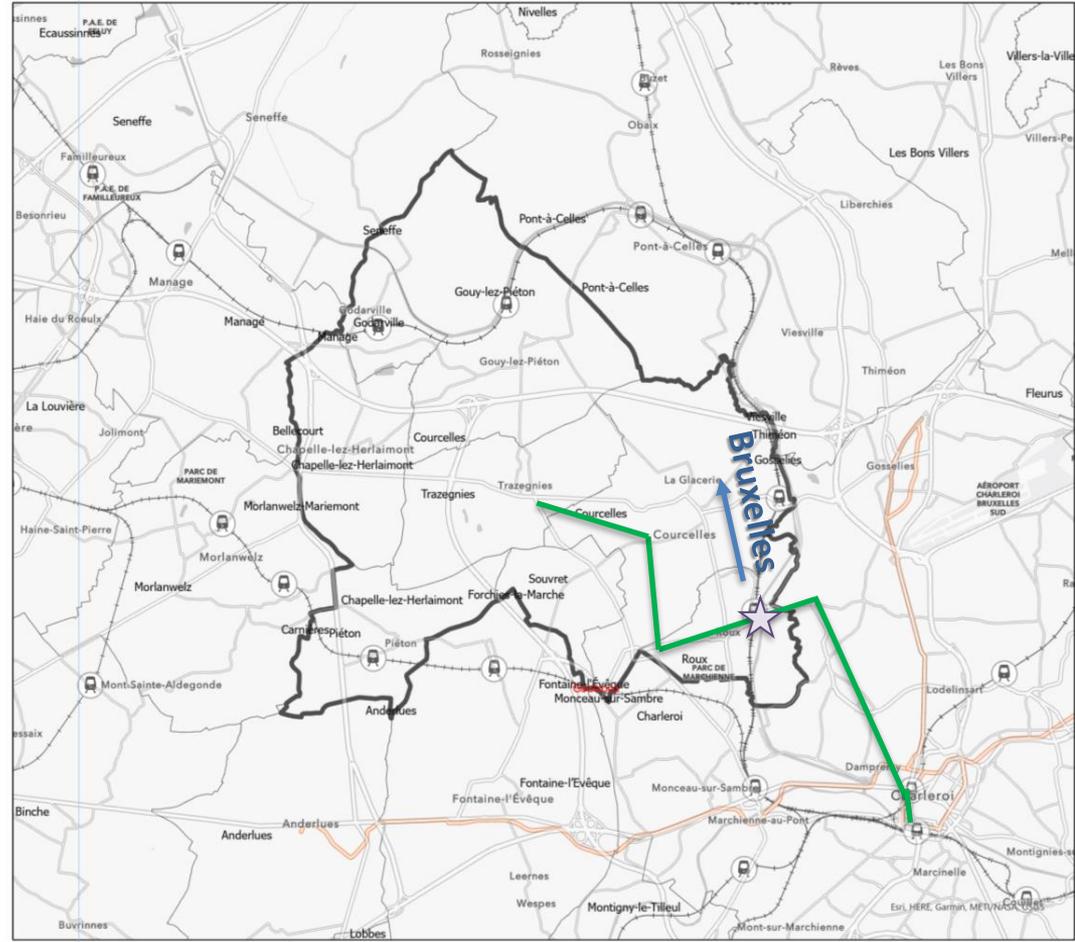
LIAISON COURCELLES – ROUX – MARCHIENNE AU PONT – (CHARLEROI)

Liaison	Fontaine l'Eveque - Souvret - Courcelles - (Gosselies)
Hiérarchisation	Urbaine
Amplitude horaire (période scolaire)	5h - 23h
Jour de semaine (scolaire)	3 bus/h/sens en journée 2 bus/h/sens tot le matin et tard le soir prolongation jusqu'à Gosselies en HP
Jour de semaine (vacances)	3 bus/h/sens en journée 2 bus/h/sens tot le matin et tard le soir . Prolongation jusqu'à Gosselies en HP
Samedi	2 bus/h/sens en journée et en soirée 1 bus /h/sens tot le matin
Dimanche	2 bus/h/sens en journée 1bus/h/sens tot le matin et en soirée
Correspondance	Intermodalité possible à Courcelles avec la ligne urbaine structurante "Trazegnies - Courcelles - Gosselies" Correspondance d'opportunité avec le Metro à Fontaine l'Evêque



LIAISON COURCELLES – SOUVRET – ROUX – CHARLEROI

Liaison	Trazegnies - Courcelles - Souvret - Roux - Charleroi
Hiérarchisation	Urbaine
Amplitude horaire (période scolaire)	5h - 23h
Jour de semaine (scolaire)	2 bus/h/sens en journée 1 bus /h/sens tot le matin et en soirée
Jour de semaine (vacances)	2 bus/h/sens en journée 1 bus /h/sens tot le matin et en soirée
Samedi	2 bus/h/sens en journée 1 bus /h/sens tot le matin et en soirée
Dimanche	1 bus/h/sens
Correspondance	Correspondance d'opportunité en gare de Roux avec le train vers Bruxelles



2.5. REDÉPLOIEMENT CIBLÉ ZONE NORD-OUEST DE CHARLEROI – RÉSEAU CIBLE

Liaisons urbaines structurantes

Liaisons urbaines

Liaisons secondaires

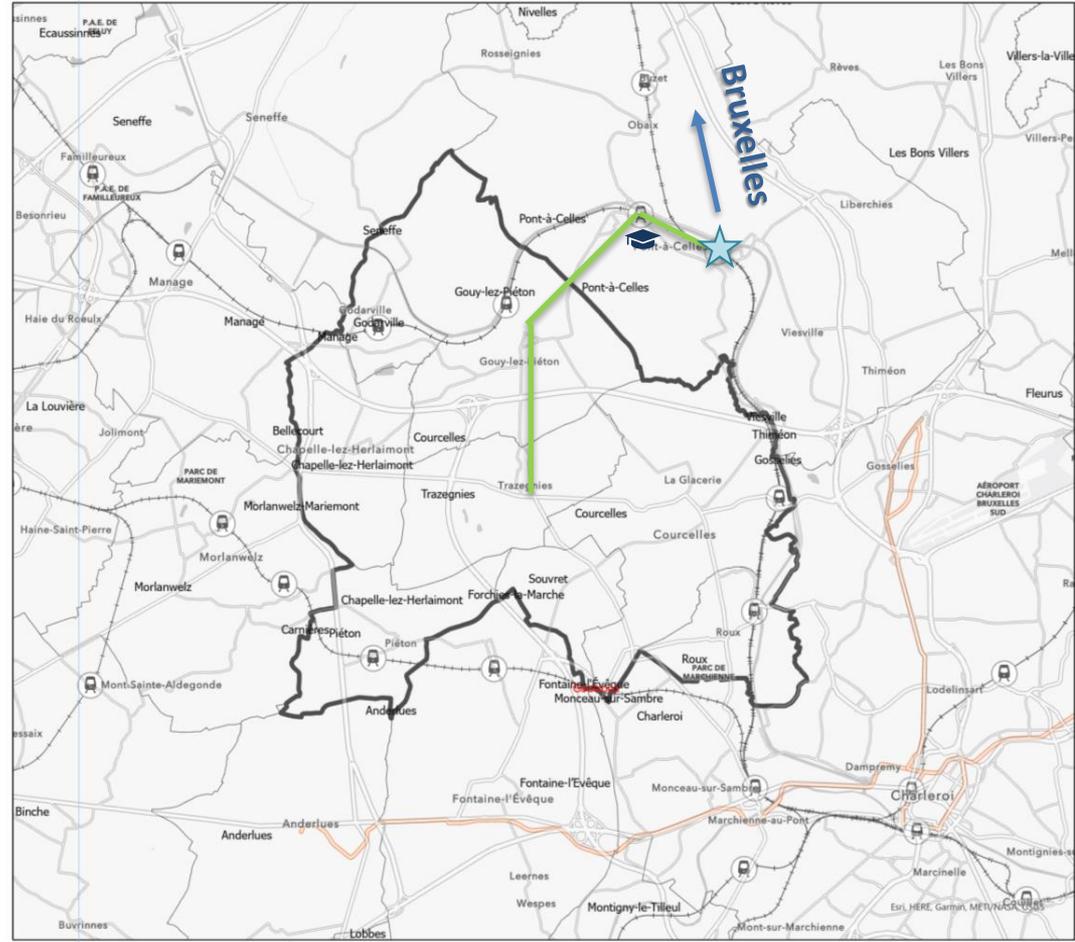
Liaisons secondaires HP

Liaisons scolaires

- Desserte des zones rurales
- Sur voirie communale
- Desserte fine
- Circule à toute les périodes, fréquence adaptée au potentiel

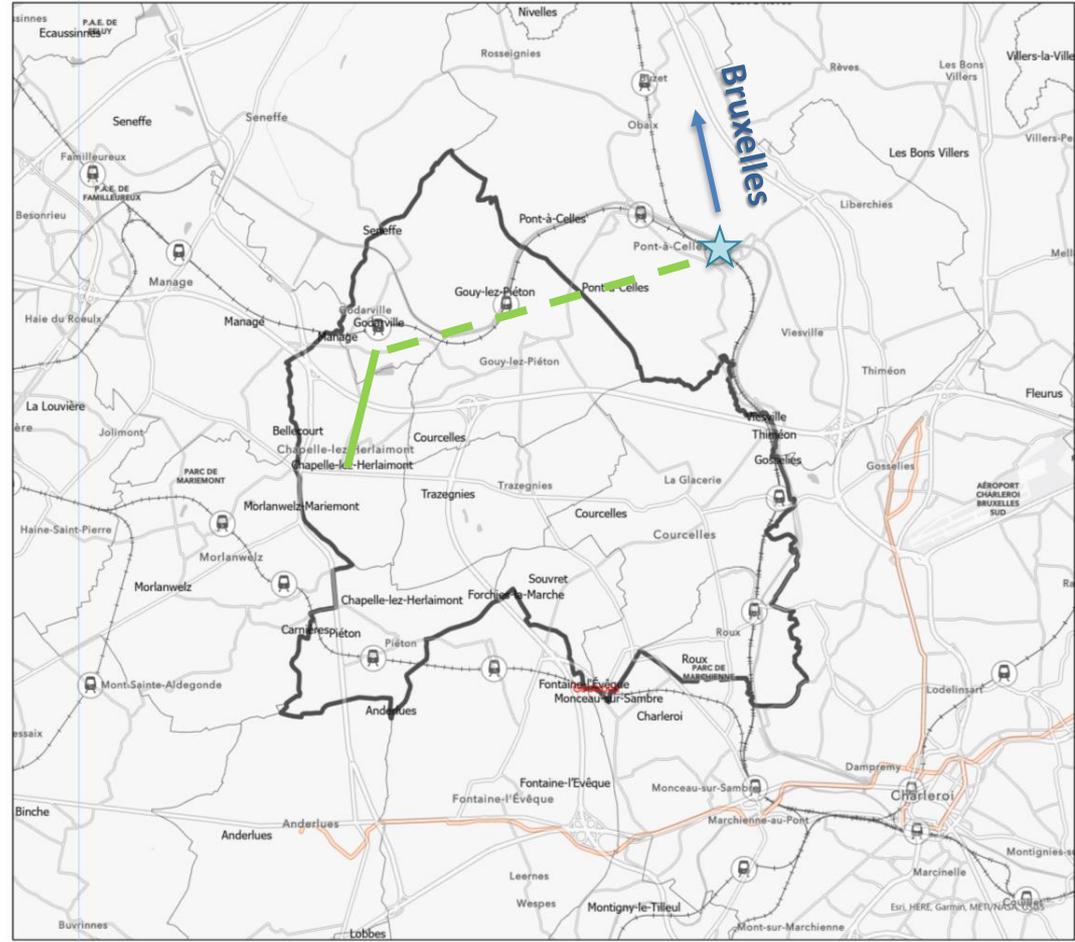
LIAISON TRAZEGNIES – PONT À CELLES – LUTTRE

Liaison	Trazegnies - Pont à Celles - Luttre
Hiérarchisation	Secondaire
Amplitude horaire (période scolaire)	6h - 20h
Jour de semaine (scolaire)	2 bus/h/sens en HP 1 bus/h/sens en HC
Jour de semaine (vacances)	1 bus/h/sens
Samedi	1 bus/h/sens entre 7h et 19h
Dimanche	1 bus/2 h/sens entre 8h et 18h
Correspondances	Correspondance à organiser à Luttre avec le train depuis/vers Bruxelles



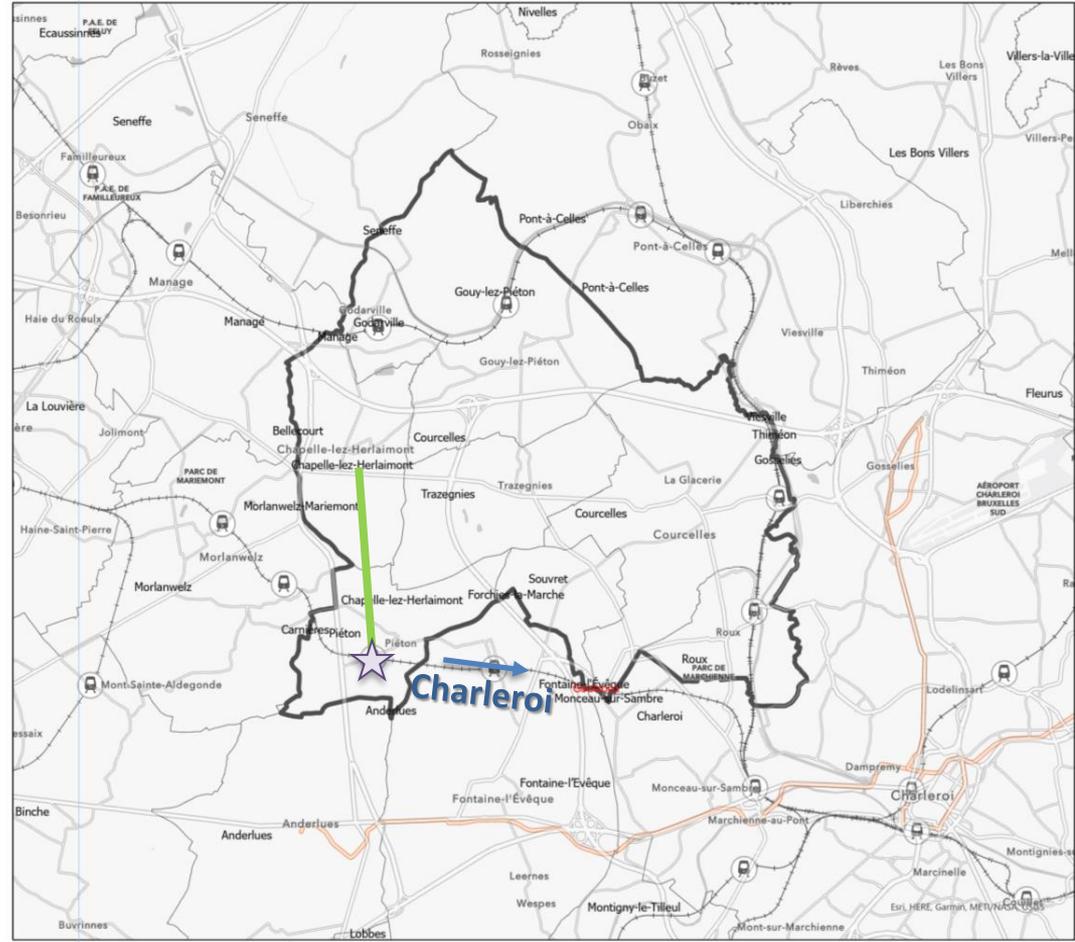
LIAISON CHAPPELLE- LEZ-HERLAIMONT – GODARVILLE – (LUTTRE)

Liaison	Chapelle - Godarville - (Luttre)
Hiérarchisation	Secondaire
Amplitude horaire (période scolaire)	6h - 20h
Jour de semaine (scolaire)	1 bus/h/sens en HP, 1bus/2h/ sens en HC
Jour de semaine (vacances)	1 bus/h/sens en HP, 1bus/2h/sens en HC
Samedi	1bus/2h/sens
Dimanche	/
Correspondance	Correspondance à organiser à Luttre avec le train depuis/vers Bruxelles



LIAISON CHAPPELLE- LEZ-HERLAIMONT – PIETON

Liaison	Chapelle - Pieton
Hiérarchisation	Secondaire
Amplitude horaire (période scolaire)	6h - 20h
Jour de semaine (scolaire)	1 bus/h/sens en HP, 1bus/2h/sens en HC
Jour de semaine (vacances)	1 bus/h/sens en HP, 1bus/2h/sens en HC
Samedi	1 bus/2h/sens
Dimanche	/
Correspondance	Correspondance d'opportunité en gare de Pieton avec le train vers Charleroi



2.5. REDÉPLOIEMENT CIBLÉ ZONE NORD-OUEST DE CHARLEROI – RÉSEAU CIBLE

Liaisons urbaines structurantes

Liaisons urbaines

Liaisons secondaires

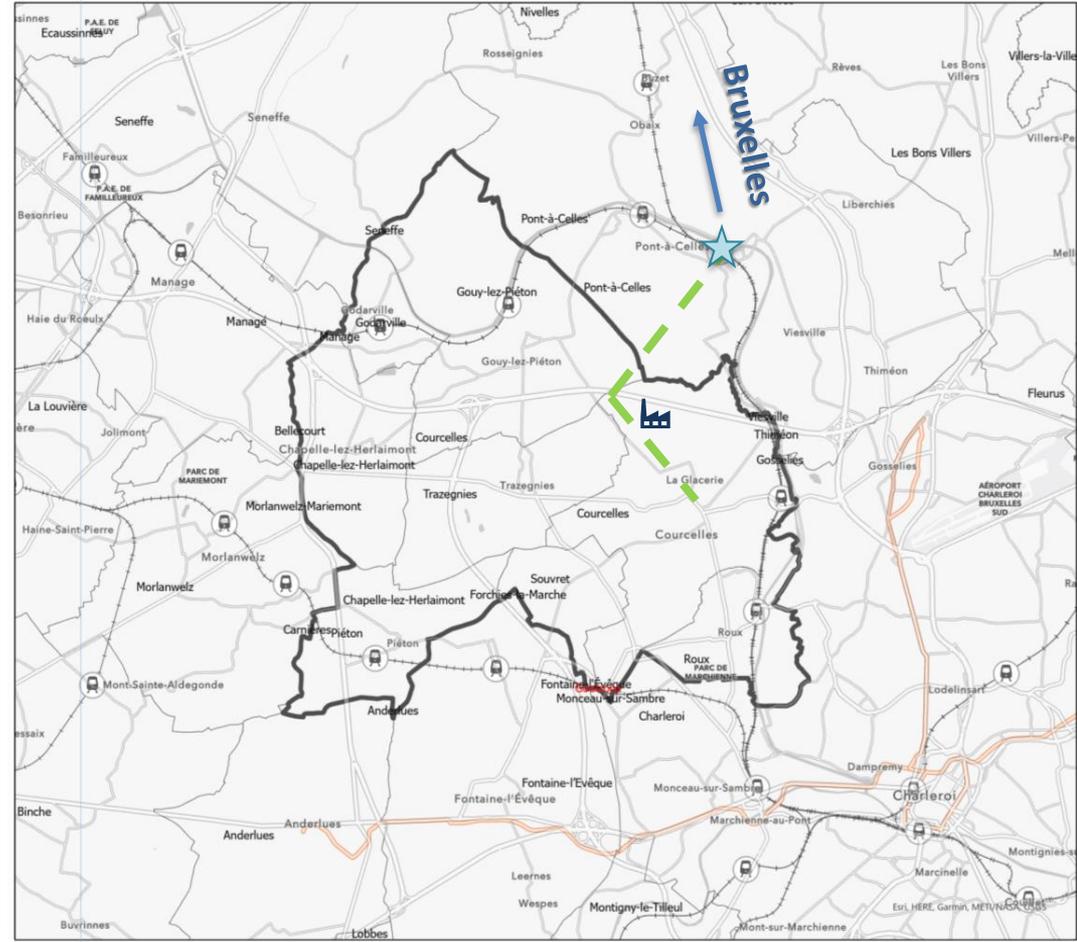
Liaisons secondaires HP

Liaisons scolaires

- Circulent uniquement en heures de pointes (en période scolaire et en période de vacances)

LIAISON – LUTTRE – PAE LA GLACERIE – COURCELLES

Liaison	Courcelles - PAE Courcelles - Luttre
Hiérarchisation	Secondaire HP
Amplitude horaire (période scolaire)	HP
Jour de semaine (scolaire)	5 passages/jours/sens
Jour de semaine (vacances)	5 passages/jours/sens
Samedi	/
Dimanche	/
Correspondance	Correspondance à organiser à Luttre avec le train depuis et vers Bruxelles



2.5. REDÉPLOIEMENT CIBLÉ ZONE NORD-OUEST DE CHARLEROI – RÉSEAU CIBLE

Liaisons urbaines structurantes

Liaisons urbaines

Liaisons secondaires

Liaisons secondaires HP

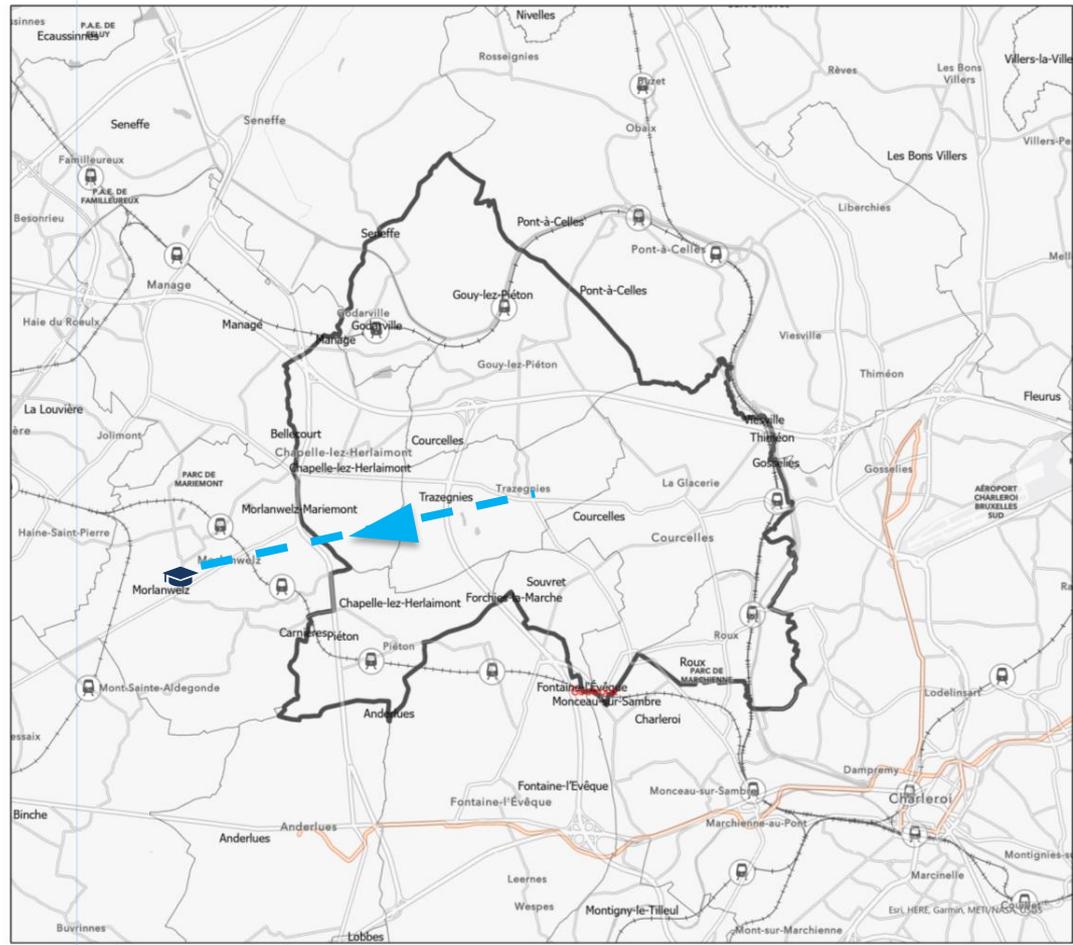
Liaisons scolaires

- Circulent uniquement en heures de pointes en période scolaire là où il n'y a pas de liaison régulière

LIAISON – TRAZEGNIES – MORLANWELZ

Liaison	Trazegnies - Morlanwelz
Hiérarchisation	Scolaire
Amplitude horaire (période scolaire)	HP
Jour de semaine (scolaire)	1 bus/j le matin vers Morlanwelz 1 bus/jour le soir vers Trazegnies
Jour de semaine (vacances)	/
Samedi	/
Dimanche	/
Correspondance	/

Résultats étude OD et évaluation de la ligne 82 « Mons – La Louvière – Morlanwelz – Trazegnies » prévue en 2022 pourrait amener évolution réseau cible.



NIVEAUX DE SERVICES

Liaison	Hiérarchisation	Amplitude h	Jour de semaine (scolaire)	Jour de semaine (vacances)	Samedi	Dimanche	Correspondances
La Louvière - Morlanwelz - Chapelle	Urbaine structurante	5h - 23h	4 bus/h/sens en journée 2 bus/h/sens tot le matin et en soirée	3 bus/h/sens en journée 2 bus/h/sens tot le matin et tard le soir	2 bus/h/sens en journée et en soirée 1 bus /h/sens tot le matin	2 bus/h/sens en journée 1bus/h/sens tot le matin et en soirée	/
Trazegnies - Courcelles - Gosselies - (Biopark)	Urbaine structurante	5h - 23h	4 bus/h/sens en journée 2 bus/h/sens tot le matin et en soirée prolongation jusqu'au biopark	3 bus/h/sens en journée 2 bus/h/sens tot le matin et tard le soir Prolongation jusqu'au biopark	2 bus/h/sens en journée et en soirée 1 bus /h/sens tot le matin	2 bus/h/sens en journée 1bus/h/sens tot le matin et en soirée	Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone NO de Charleroi
Courcelles - Roux - Marchienne au Pont - Charleroi	Urbaine structurante	5h - 23h	4 bus/h/sens en journée 2 bus/h/sens tot le matin et en soirée	3 bus/h/sens en journée 2 bus/h/sens tot le matin et tard le soir	2 bus/h/sens en journée et en soirée 1 bus /h/sens tot le matin	2 bus/h/sens en journée 1bus/h/sens tot le matin et en soirée	Secondaire HP
Fontaine l'Eveque - Souvret - Courcelles - (Gosselies)	Urbaine	5h - 23h	3 bus/h/sens en journée 2 bus/h/sens tot le matin et tard le soir prolongation jusqu'à Gosselies en HP	3 bus/h/sens en journée 2 bus/h/sens tot le matin et tard le soir . Prolongation jusqu'à Gosselies en HP	2 bus/h/sens en journée et en soirée 1 bus /h/sens tot le matin	2 bus/h/sens en journée 1bus/h/sens tot le matin et en soirée	Bidirectionnelle
Trazegnies - Courcelles - Souvret - Roux - Charleroi	Urbaine	5h - 23h	2 bus/h/sens en journée 1 bus /h/sens tot le matin et en soirée	2 bus/h/sens en journée 1 bus /h/sens tot le matin et en soirée	2 bus/h/sens en journée 1 bus /h/sens tot le matin et en soirée	1 bus/h/sens	Correspondance d'opportunité en gare de Roux avec le train vers Bruxelles
Trazegnies - Pont à Celles - Luttre	Secondaire	6h - 20h	2bus/h/sens en HP 1 bus/h/sens en HC	1 bus/h/sens	1 bus/h/sens entre 7h et 19h	1 bus/2 h/sens entre 8h et 18h	/
Chapelle - Godarville - (Luttre)	Secondaire	6h - 20h	1 bus/h/sens en HP, 1bus/2h/ sens en HC	1 bus/h/sens en HP, 1bus/2h/sens en HC	1bus/2h/sens	/	Desserte fine
Chapelle - Pieton	Secondaire	6h - 20h	1 bus/h/sens en HP, 1bus/2h/sens en HC	1 bus/h/sens en HP, 1bus/2h/sens en HC	1 bus/2h/sens	/	Pôle scolaire de Pont-à-Celles PAE de Courcelles
Trazegnies - Morlanwelz	Scolaire	HP	1 bus/j le matin vers Morlanwelz 1 bus/jour le soir vers Trazegnies	/	/	/	/
Courcelles - PAE Courcelles - Luttre	Secondaire HP	HP	5 passages/jours/sens	5 passages/jours/sens	/	/	Correspondance à organiser à Luttre avec le train depuis et vers Bruxelles

2.5. PROPOSITION D'AVIS DE L'ORGANE

- **L'Organe émet un avis favorable au niveau tactique sur le nouveau réseau cible proposé par l'AOT suite aux ateliers de co-construction menés depuis mi-2021.**
- **Il recommande à l'AOT d'officialiser sur cette base le Plan Régional de Transport Public de la Nord-Ouest de Charleroi afin de permettre à l'OTW de piloter la phase suivante d'études opérationnelles fines des évolutions à apporter aux lignes TEC desservant actuellement la zone en vue d'en présenter le résultat (évolution, création ou suppression de lignes, modifications de niveaux de service ou d'itinéraires et d'arrêts desservis, identification des impacts sur les usagers actuels et potentiels, ...) et la planification de leur mise en œuvre lors de la session d'automne 2022 de l'OCBM de Charleroi.**
- **L'Organe prend acte que l'étude opérationnelle sur la partie Ouest de la zone dépendra des résultats de l'analyse fine menée sur la ligne 82 dans le cadre de la récente hausse de sa fréquence.**
- **L'Organe prend acte que l'échéance est à confirmer sur base de l'intention du Ministre Henry que soit organisé, en coordination avec les Communes concernées, une démarche d'information publique et de participation citoyenne, avant validation d'un scénario final de redéploiement à mettre en œuvre par l'OTW.**

3. DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU STRUCTURANT INTERCOMMUNAL

3. FICHE TACTIQUE POUR LA LIAISON TRANSFRONTALIÈRE MONS - MAUBEUGE

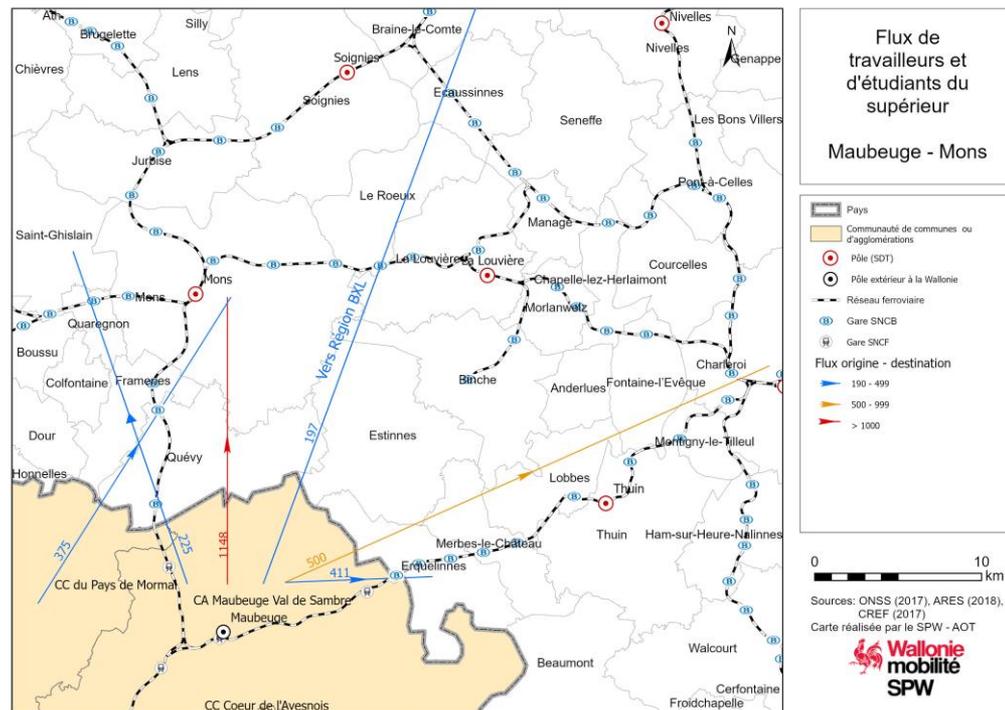
Pour avis, document préparatoire transmis

3. FICHE TACTIQUE POUR LA LIAISON TRANSFRONTALIÈRE MONS - MAUBEUGE

Document préparatoire transmis

Demande de mobilité

- Flux pour motifs de travail, d'étude et scolaire orientés
 - Vers Mons principalement
 - Puis vers Erquelinnes et Charleroi
- ➔ Mons, principal pôle de destination

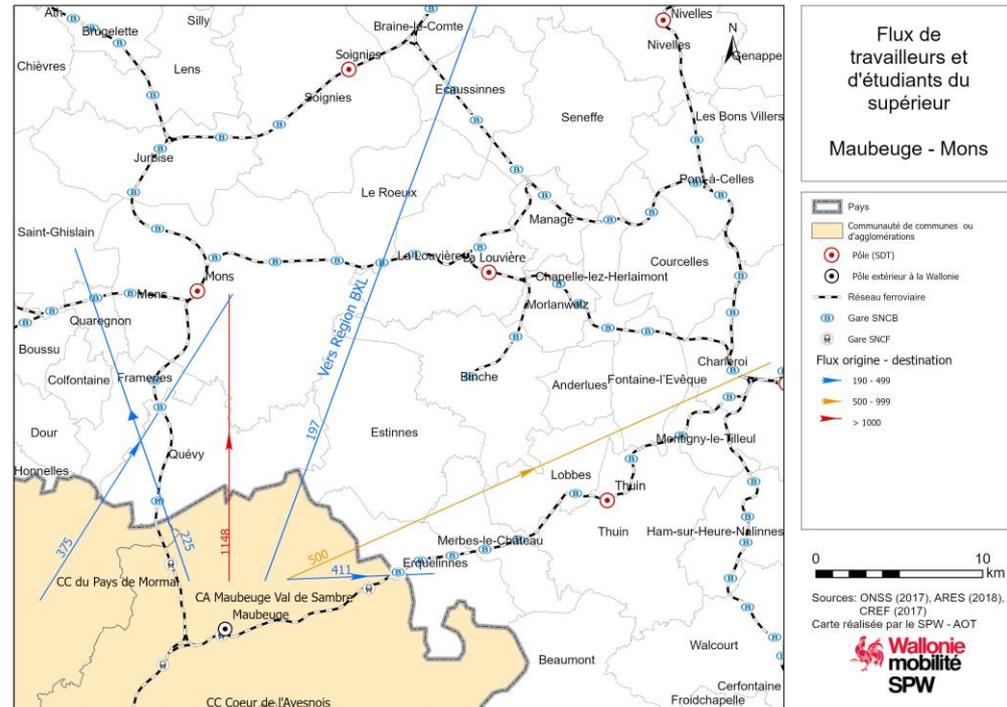


3. FICHE TACTIQUE POUR LA LIAISON TRANSFRONTALIÈRE MONS - MAUBEUGE

Document préparatoire transmis

Demande de mobilité

- Quévy: Besoins différents de Maubeuge:
 - Besoins en heures de pointe scolaire et le weekend
- ➔ Quévy non intégrée à l'étude



3. FICHE TACTIQUE POUR LA LIAISON TRANSFRONTALIÈRE MONS - MAUBEUGE

Document préparatoire transmis

Offre de mobilité

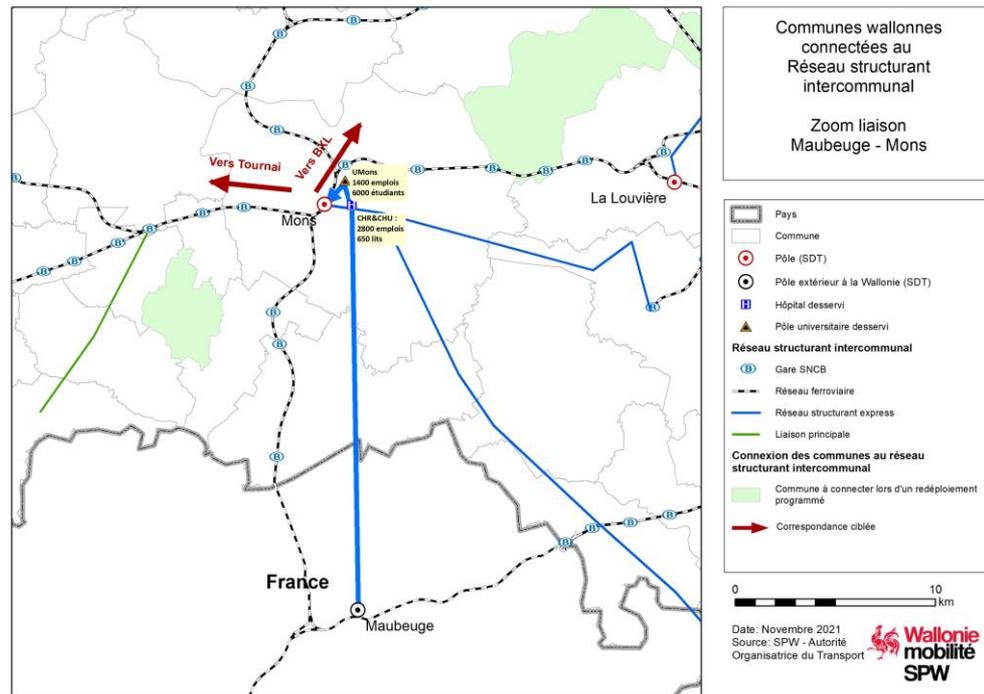
- Ligne TEC 41 Maubeuge - Mons:
 - 2 bus/sens en HP et 1bus/sens le midi en semaine
 - 2 bus/sens le samedi PM
 - Vitesse commerciale: 32,7km/h
- Offre SNCB Maubeuge – Charleroi:
 - Ne dessert par Erquelines
 - Horaires peu adéquats pour les navetteurs français
 - Mérite une réflexion sur un renfort d’offre
- SRM: Connexion aux réseaux socioéconomiques européens, transfrontaliers et transrégionaux
- SRM: Min 1 bus par heure par sens en période de vacances scolaires

3. FICHE TACTIQUE POUR LA LIAISON TRANSFRONTALIÈRE MONS - MAUBEUGE

Document préparatoire transmis

Maubeuge – Mons (création)

- Liaison unidirectionnelle:
 - 1 bus/h
 - Vers Mons de 6h à 9h
 - Vers Maubeuge de 16h à 19h
 - 1 bus/2h/sens le samedi
- Dessert Bettignies, le pôle universitaire UMons Plaine de Nimy, les hôpitaux CHR Mons-Hainaut et CHU Ambroise Paré
- Permet de rejoindre
 - Prioritairement, Bruxelles (Jurbise, Soignies, Braine-le-Comte et Halle) depuis Maubeuge via une correspondance IC en gare de Mons
 - Si possible, Saint-Ghislain et Tournai depuis Maubeuge via une correspondance IC en gare de Mons



3. PROPOSITION D'AVIS DE L'ORGANE

L'Organe émet un avis favorable sur l'offre cible qui lui est soumise pour la liaison structurante Express transfrontalière « Maubeuge - Mons » conformément à la fiche tactique établie par l'AOT, pour laquelle des contacts sont en cours avec l'Autorité organisatrice française compétente.

L'Organe demande à l'OTW de réaliser l'étude opérationnelle de mise en œuvre de cette liaison.

4. FOLLOW UP DES AVIS PRÉCÉDENTS DE L'ORGANE

4. FOLLOW-UP DES AVIS PRÉCÉDENTS DE L'ORGANE

Des remarques
sur le document préparatoire transmis ?

5. Divers

Prochaine réunion de l'OCBM au printemps 2022

Merci pour votre attention,
n'hésitez pas à nous contacter :

bassins.mobilite@spw.wallonie.be