

OCBM du Hainaut : document préparatoire au point 2.1.

Réseau cible proposé pour la zone d'Ath en vue de l'édition du PRTP (ambitions tactiques régionales)

1. Rappel de la démarche

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

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

Cette phase d'études opérationnelles menée par l'OTW qui s'initialise une fois édition par l'AOT du PRTP de la zone est cruciale pour identifier les changements entre le réseau actuellement exploité sur la zone et le réseau de demain. Sur base de l'expérience menée au sein des zones de redéploiements de Gembloux et de Florenville, le Ministre Henry confirmera 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'OCBM sera à nouveau sollicité, accompagné du phasage de mise en œuvre proposé par l'OTW, avant confirmation/validation régionale définitive.

2. Evolution depuis l'OCBM de printemps 2022

Lors de l'OCBM du 25 mai 2021, l'Organe n'a pas remis d'avis favorable sur le premier projet de réseau cible sur la zone d'Ath et a formulé l'avis suivant : « [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. »*

Une série d'ateliers et de réunion de travail ont depuis lors été réalisés par l'Autorité Organisatrice du Transport avec les parties prenantes. Le présent document établit la nouvelle proposition de réseau cible sur base de laquelle l'AOT transmettra le Plan Régional de Transport Public de la zone d'Ath à l'Opérateur de Transport de Wallonie pour réaliser la phase d'études opérationnelles d'évolution de son réseau existant sur la zone au regard de ces ambitions régionales.

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

- o 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
- o les liaisons desservant Orientis ont été redessinées
- o les niveaux de service des liaisons desservant le nord de la zone ont été revus à la hausse.

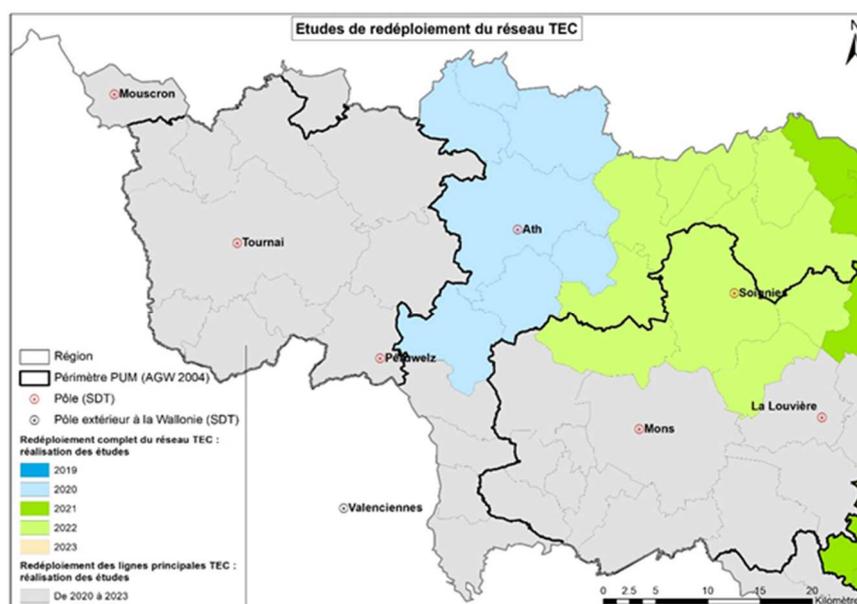
En outre, les liaisons scolaires, complémentaires au réseau principal et secondaire, ont également pu être affinées.

Le présent document décrit ainsi le réseau cible que l'Autorité Organisatrice du Transport a élaboré pour la zone pluri-communale d'Ath. Après avis de l'Organe, l'AOT éditera et transmettra formellement à l'OTW ce réseau cible sous forme de Plan Régional de Transport Public pour passer de la phase d'étude tactique à la phase d'études opérationnelles.

3. Périmètre de la zone d'étude

Périmètre de travail, c'est à dire les communes dont on étudie les flux entrants, sortants et internes :

Ath	29 487 hab	Ellezelles	5 995 hab
Beloil	14 036 hab	Flobecq	3 429 hab
Brugelette	3 712 hab	Lessines	18 735 hab
Chièvres	6 916 hab		



Sur base des flux et des travaux menés durant la phase tactique, plusieurs communes adjacentes à la zone étudiée sont concernées par des liaisons de/vers la zone.

4. Diagnostic

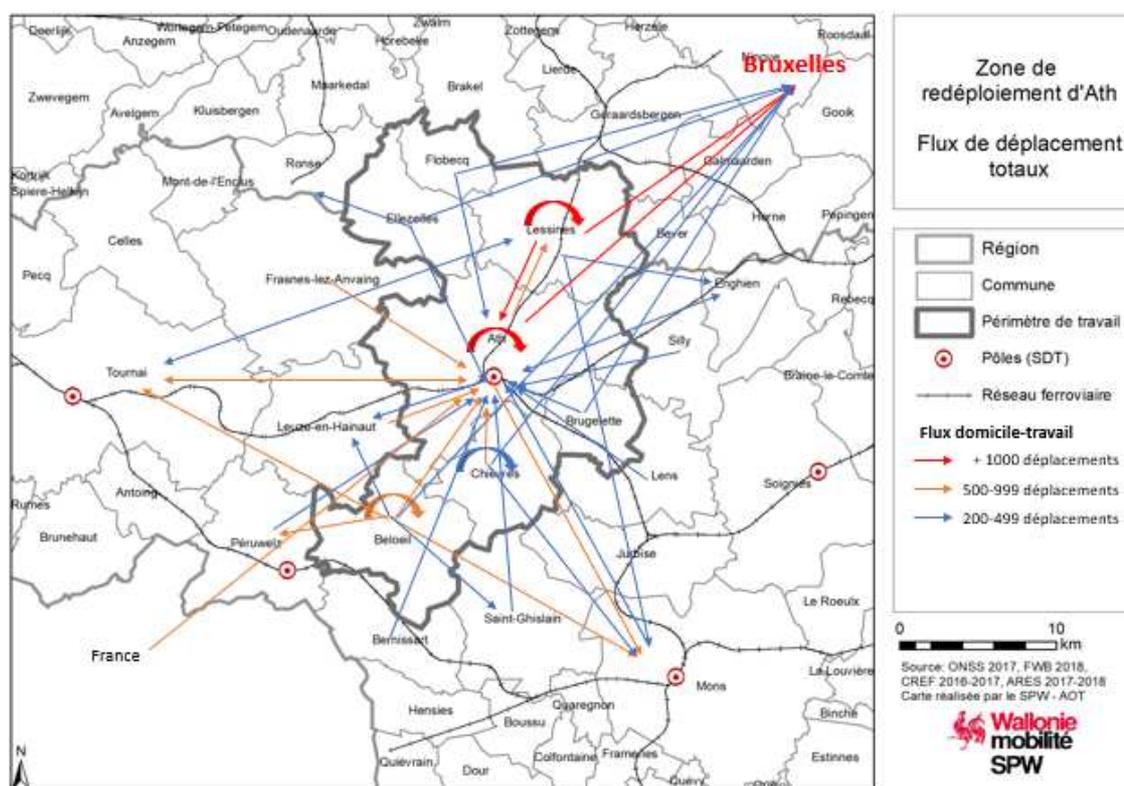
4.1 Demande de mobilité (rappel)

Une analyse des flux de mobilité domicile-travail, de localisation des emplois, de déplacements scolaires secondaires et supérieurs et un focus sur Pairi Daiza a été réalisée (cfr détail en annexe).

Il en ressort que la demande de mobilité est majoritairement orientée vers la Région de Bruxelles-Capitale (pour laquelle une solution de rabattement optimale vers le réseau ferroviaire devra être trouvée) et Ath.

Le pôle d'Ath exerce une forte attractivité pour les communes de la zone d'étude, ainsi que pour les communes adjacentes dont particulièrement Frasnes-lez-Anvaing et Leuze-en-Hainaut. Beloil apparaît comme la commune la plus polarisée, avec des flux importants également vers Péruwelz, Mons et Tournai.

D'importants flux intracommunaux sont notables sur Ath et Lessines, avec une forte interaction entre ces deux communes. Un flux intracommunal moindre est également observable sur Beloeil et Chièvres.



4.2 Développement territorial à prendre en compte

Les parties prenantes ont identifié comme enjeu principal la desserte des différents PAE Orientis, avec des horaires adaptés au travail à pause.

Les prévisions de croissance de population d'ici 2033 sur la zone apparaissent faibles.

4.3 Offre structurante de mobilité existante (rappel)

L'analyse de l'offre structurante (ferroviaire et express) actuelle et ambitionnées (cfr détail partagé lors de l'OCBM du 15/10/2020) montre que la majorité des communes de la zone disposent ou disposeront d'une offre structurante intercommunale, que celle-ci soit ferroviaire ou express (la mise en service de la ligne Péruwelz-Beloeil-Chièvres-Ath a été réalisée au 1er octobre 2020).

Seules les communes d'Ellezelles et Flobecq n'ont pas encore d'accès au réseau structurant.

4.4 Premier bilan de la récente ligne Express E40 Peruwelz-Ath

Depuis octobre 2020, la liaison express Péruwelz-Beloeil-Chièvres-Ath-PAE Orientis dessert la zone avec le niveau de service suivant :

- 1 parcours par heure et par sens de 6h à 20h en semaine ;
- 1 parcours toutes les deux heures dans chaque sens le samedi
- Cette liaison dessert la gare de Blaton et, aux heures de pointe en semaine, le PAE de Ghislenghien.

Au terme d'un premier bilan de la ligne Express effectué avec diverses parties prenantes (communes, OTW, AOT, SNCB, BEP, représentants d'usagers et GAL) le 4 octobre 2021 et globalement positif avec un accroissement constant de la fréquentation, la pertinence d'une offre structurante sur cette liaison entre Peruwelz et Ath a ainsi pu être confirmée mais un important potentiel de transfert modal reste à conquérir.

C'est pourquoi le réseau cible pour la zone intègre l'adaptation de la hiérarchisation de l'offre entre Peruwelz, Chièvres et Ath en structurante principale (et non express) dans le cadre du Plan Régional de Transport Public de la zone, 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 fiche relative à cette liaison principale **Péruwelz – Blaton – Quevaucamps – Stambuges – Beloeil – Huissignies – Ladeuze – Chièvres – Ath**, en annexe de cette note, remplace la fiche « Express » Péruwelz - Beloeil - Chièvres – Ath préalablement établie.

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

Une série d'actions relatives à l'accessibilité de l'offre (actuelle et future) sont à réaliser, tel que l'aménagement des arrêts ainsi que la sécurisation de leurs abords ou des analyses et aménagements de cheminements cyclo-piétons depuis les localités jusqu'aux arrêts qui seront confirmés lors de la phase d'études opérationnelles de mise en œuvre du réseau cible sur la zone qui permettront de redéployer les différentes lignes existantes au regard des liaisons cibles attendues.

5. Vision du système de transport public régional

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

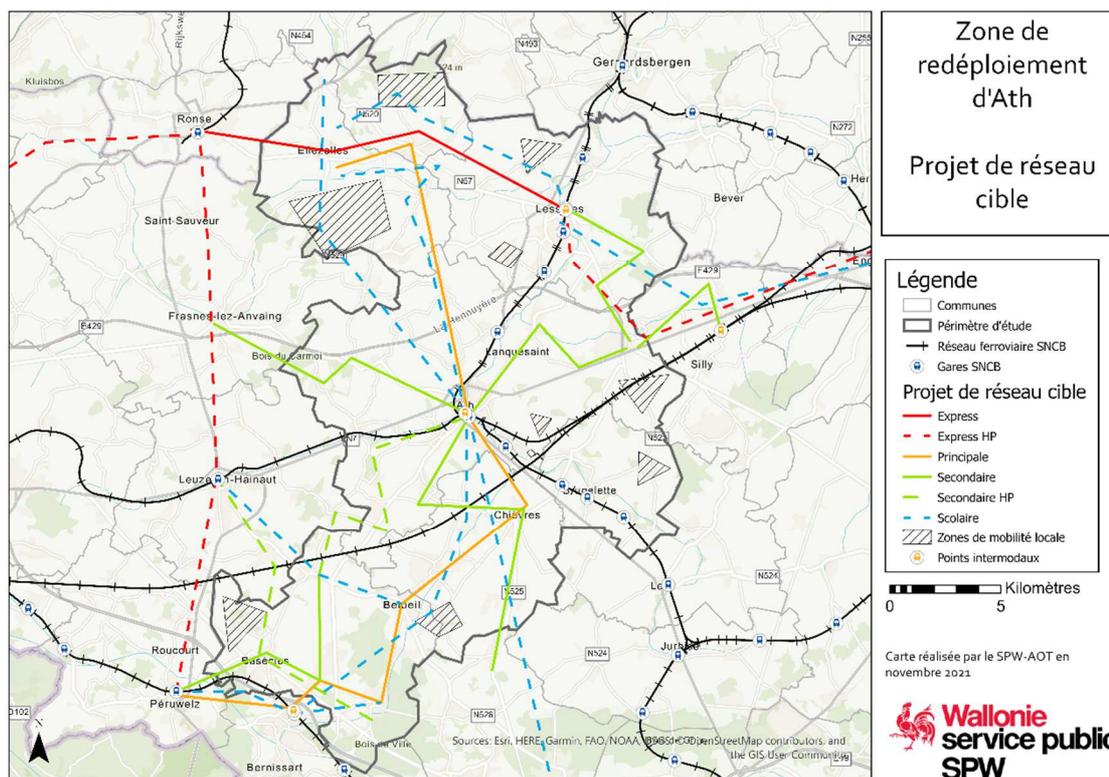
Les différentes liaisons définies au sein du réseau cible sont catégorisées conformément à cette hiérarchisation.

Sur la zone étudiée, tous les niveaux d'offre sont prévus, à l'exception de réseau urbain.

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

6. Réseau cible proposé sur la zone étudiée

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, 1 liaison Express, 2 liaisons principales, 8 liaisons secondaires et 8 liaisons scolaires desserviront le territoire.

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

En termes d'ampleur d'offre kilométrique, la mise en place de ce réseau cible représente environ 1.370.000 kilomètres annuels (hors mobilité locale flexible), légèrement supérieurs au réseau TEC existant desservant la zone² (y inclue la ligne express actuelle Péruwelz – Ath).

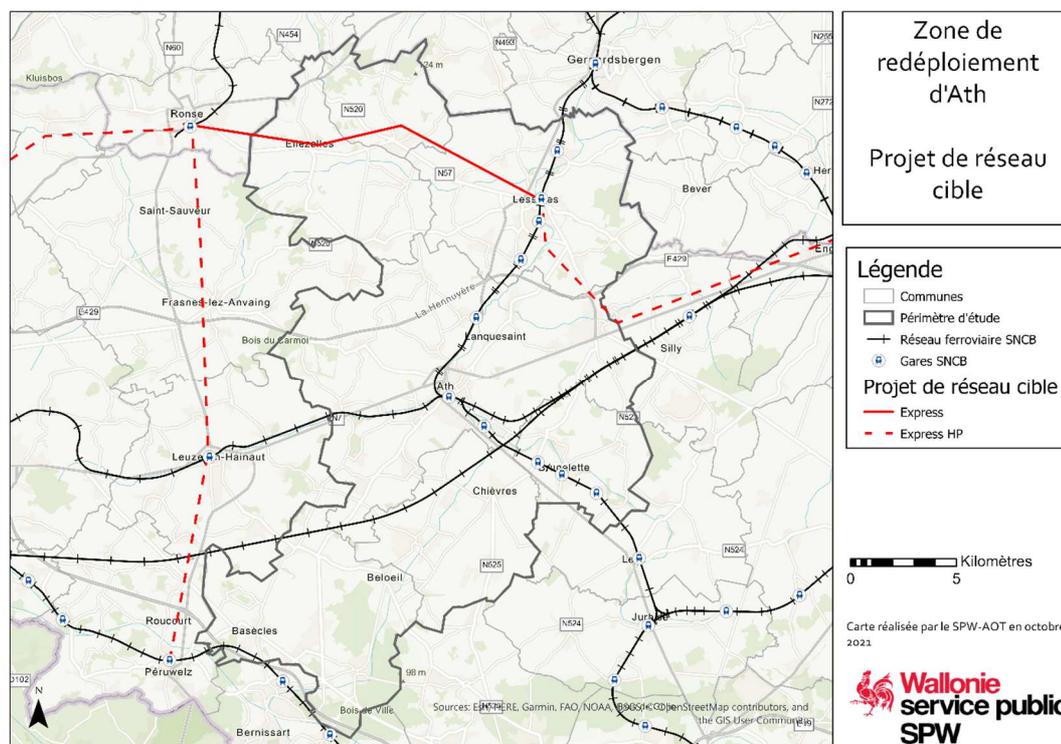
Les avantages mobilité de ce réseau cible sont les suivants :

- Le réseau cible étant basé sur la **demande réelle de mobilité** (flux domicile-travail et scolaires tous modes, prise en compte d'autres points d'intérêts liés aux loisirs, etc.), il répondra d'autant mieux aux besoins de la population en matière de mobilité collective.

² Calcul de l'ampleur kilométrique actualisé en collaboration avec l'OTW

- 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 usagers actuels et futurs : plus de surprise ou d'interrogation sur l'itinéraire emprunté ou sur le cadencement de la ligne.
- **Valorisation du réseau ferroviaire** là où il est présent. Les villages suivants sont considérés comme étant desservis par le réseau ferroviaire vers les liaisons à potentiel suffisant pour du transport collectif et ne nécessitant pas d'offre bus complémentaire :
 - Ath : villages de Rebaix et Maffle
 - Lessines : villages de Papignies, Houraing, Deux-Acren
 - Brugelette : villages d'Attre, Brugelette, Cambron-Casteau, Mévergnies-lez-Lens
- Des **correspondances explicites** seront organisées entre bus et trains, afin de favoriser l'intermodalité. Les liaisons à destination d'Ath, particulièrement, pourront contribuer à diminuer la pression automobile aux heures de pointe pour rejoindre la gare. Les correspondances suivantes sont ainsi ciblées :
 - En gares d'Ath et d'Enghien avec les trains à destination de Bruxelles, pour une meilleure mobilité des navetteurs
 - En gare de Lessines, avec les trains à destination d'Ath
 - En gare de Blaton, avec les trains à destination de Tournai, et secondairement à destination de Mons et Saint-Ghislain
 - En gare de Silly, avec les trains à destination d'Ath et Enghien étant donné que les trains dans les 2 directions sont synchronisés à cette gare.
- **Desserte améliorée de villages** et augmentation du niveau de service :
 - Meilleure desserte de localités de Lessines (notamment Ollignies et Bois-de-Lessines) et amélioration de la fréquence ;
 - Meilleur rabattement des différentes localités d'Ath vers le centre et augmentation significative de la fréquence : passage de lignes d'heure de pointe à 1 bus/2h en semaine et le samedi (et 1 bus/h en heure de pointe de semaine) ;
 - Ajout d'une liaison directe d'Ellezelles et Flobecq vers Ath toute la journée ;
- **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 (Brugelette), Musée de la Pierre (Ath).
- Pour toutes les localités qui ne bénéficient pas de liaison cible de service régulier, car leur potentiel ne justifie pas une solution de mobilité collective de ce type, **mise en œuvre de solutions de mobilité locale flexible**, plus efficaces que les services réguliers de transport public (ex : localités de Grosage à Chièvres, Flobecq-Bois à Flobecq et Lahamaide à Ellezelles).

6.1 Liaisons structurantes Express



L'étude aboutit avec un projet de création d'une liaison Express **Renaix – Ellezelles – Flobecq – Lessines**, avec le niveau de service suivant :

- 1 parcours par heure et par sens de 6h 20h en semaine, 1 parcours par heure et par sens de 9h à 19h le samedi et 1 parcours par sens toutes les 2 heures le dimanche

Et une **extension** unidirectionnelle en heures de pointe **Lessines - PAE Ghislenghien – Enghien**, avec le niveau de service suivant :

- 1 parcours par heure entre 6h-9h et 16h-19h en semaine et vacances uniquement

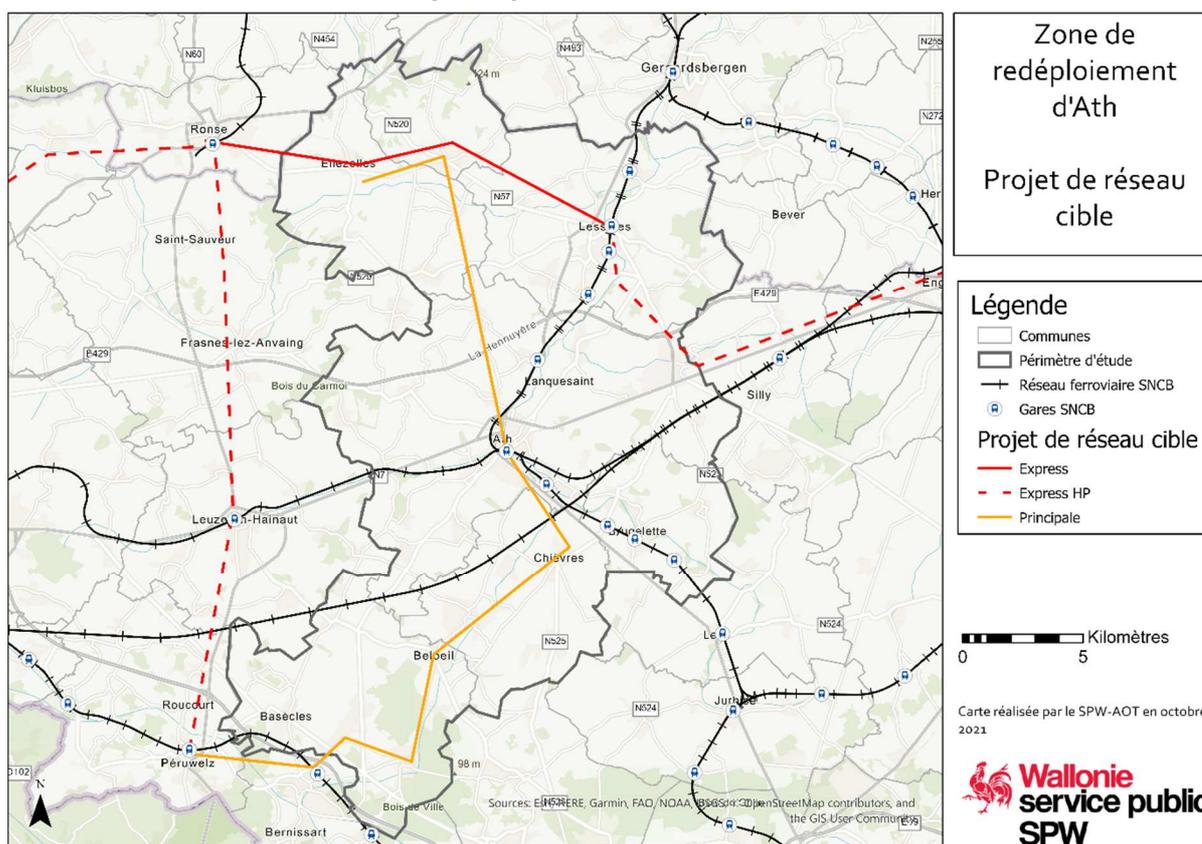
Liaison	Hiérarchisation	Jours de semaine	Jours de vacances	Samedi	Dimanche
Renaix – Ellezelles – Flobecq – Lessines	Express bidirectionnelle	1 bus/h, de 6h à 20h	1 bus/h, de 6h à 20h	1 bus/h, de 9h à 19h	1 bus/2h, de 9h à 19h
Extension vers PAE Ghislenghien – Enghien	Express unidirectionnelle	3 bus en HP matin et soir	3 bus en HP matin et soir		

Enjeux de la liaison Renaix – Ellezelles – Flobecq – Lessines - PAE Ghislenghien – Enghien :

- Connexion prioritairement à Enghien (pour correspondance ferroviaire vers Bruxelles) et à Lessines (pour correspondance ferroviaire vers Ath), et si possible à Renaix (pour correspondance avec Express vers Tournai) ;
- Desserte des PAE de Lessines-Ouest, Orientis 4, Enghien Qualitis et Petit-Enghien ;
- Besoin d'une vitesse commerciale très élevée pour être attractive vers Bruxelles.

Suite au premier bilan réalisé pour la E40 Péruwelz-Ath et aux ateliers tactiques menés dans le cadre cette étude de redéploiement, le réseau cible sur la zone ne prend plus en compte d'offre Express entre Peruwelz, Chièvres et Ath, au profit de liaisons principales.

6.2 Liaisons structurantes principales



En complément de l'offre ferroviaire maillant la zone et de l'offre Express cible au nord de la zone, deux liaisons « principales » (en orange sur la carte ci-dessus) complètent l'offre structurante, une reliant le nord de la zone à Ath et l'autre Ath à Péruwelz au sud-ouest de la zone :

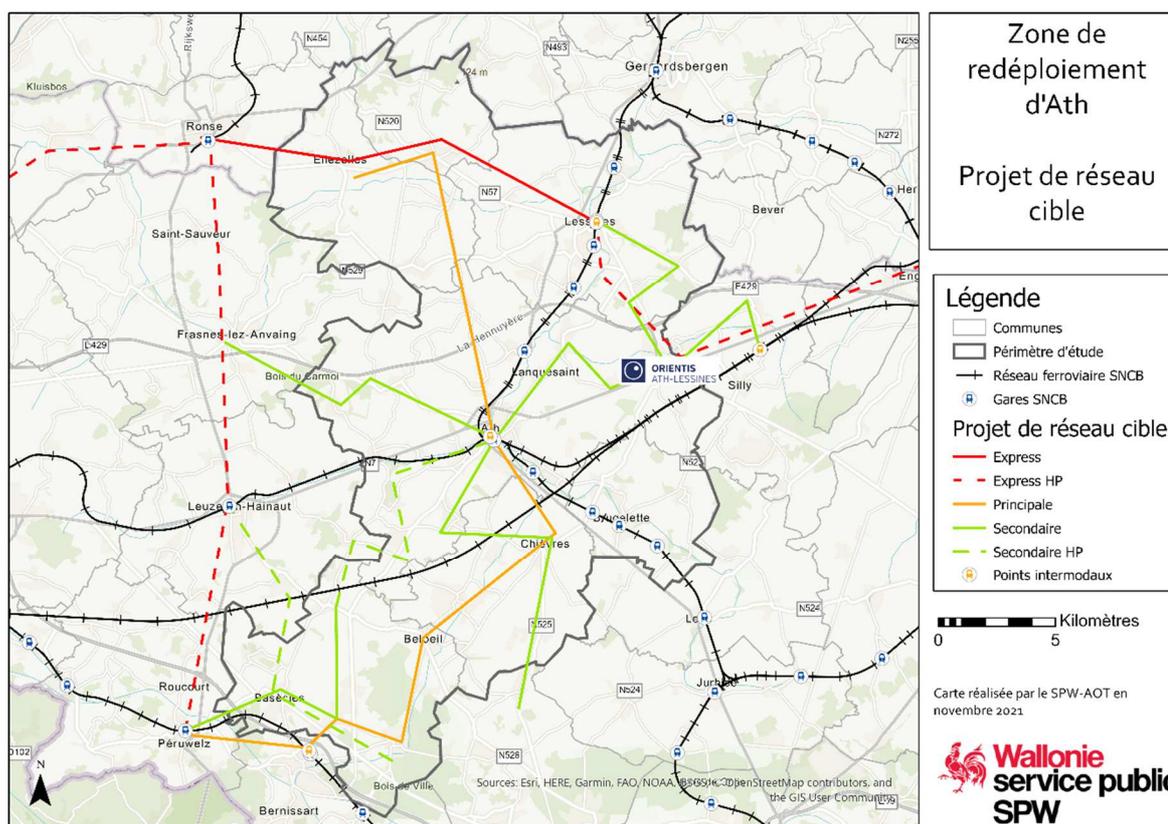
- **Ellezelles – Flobecq – Wodecq – Ostiches – Bouvignies – Ath**, dont l'enjeu est la connexion bidirectionnelle de ces localités avec Ath comme pôle et lieu de correspondance ciblée vers Bruxelles ;
- **Péruwelz – Blaton – Quevaucamps – Stamburges – Beloeil – Huissignies – Ladeuze – Chièvres – Ath**, dont les enjeux sont
 - la connexion bidirectionnelle entre les deux pôles que sont Ath et Péruwelz
 - la connexion de Chièvres et Beloeil vers Ath comme pôle et lieu de correspondance ciblée vers Bruxelles
 - la connexion de Chièvres et Beloeil vers Peruwelz comme pôle

- o la connexion de Chièvres et Beloeil à Blaton comme lieu de correspondance vers Tournai ainsi que vers Saint-Ghislain et Mons aux heures de pointe
- o Une première solution forte de mobilité collective pour les flux intracommunaux importants au sein des communes de Ath, Chièvres et Beloeil.

Les niveaux de service attendus pour l'offre sur ces liaisons sont :

Liaisons	Hiérarchisation	Jours de semaine	Jours de vacances	Samedi	Dimanche
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 – Stambuges – 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

6.3 Liaisons secondaires



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

- Lessines – Bois-de-Lessines - Ollignies – Ghislenghien – PAE Orientis
- Ath – Lanquesaint – Isières - Meslin-l'Évêque - PAE Orientis
- Silly – Bassilly – Hellebecq – PAE Orientis

- **Frasnes – Houtaing - Mainvault – Ath**
- **Neufmaison – Vaudignies – Chièvres - Tongres-Saint-Martin – Tongres-Notre-Dame - Ormeignies – Irchonwelz – Ath**
- **Ellignies – Quevaucamps – Basècles - Péruwelz**
- **Ellignies – Aubechies – Blicquy – Moulbaix – Ligne – Villers – Ath (unidirectionnelle en heures de pointe uniquement)**
- **Blaton - Stambruges – Quevaucamps – Basècles - Thumaide – Ramegnies – Ellignies – Tourpes – Leuze (unidirectionnelle en heures de pointe uniquement)**

Ces liaisons secondaires permettent :

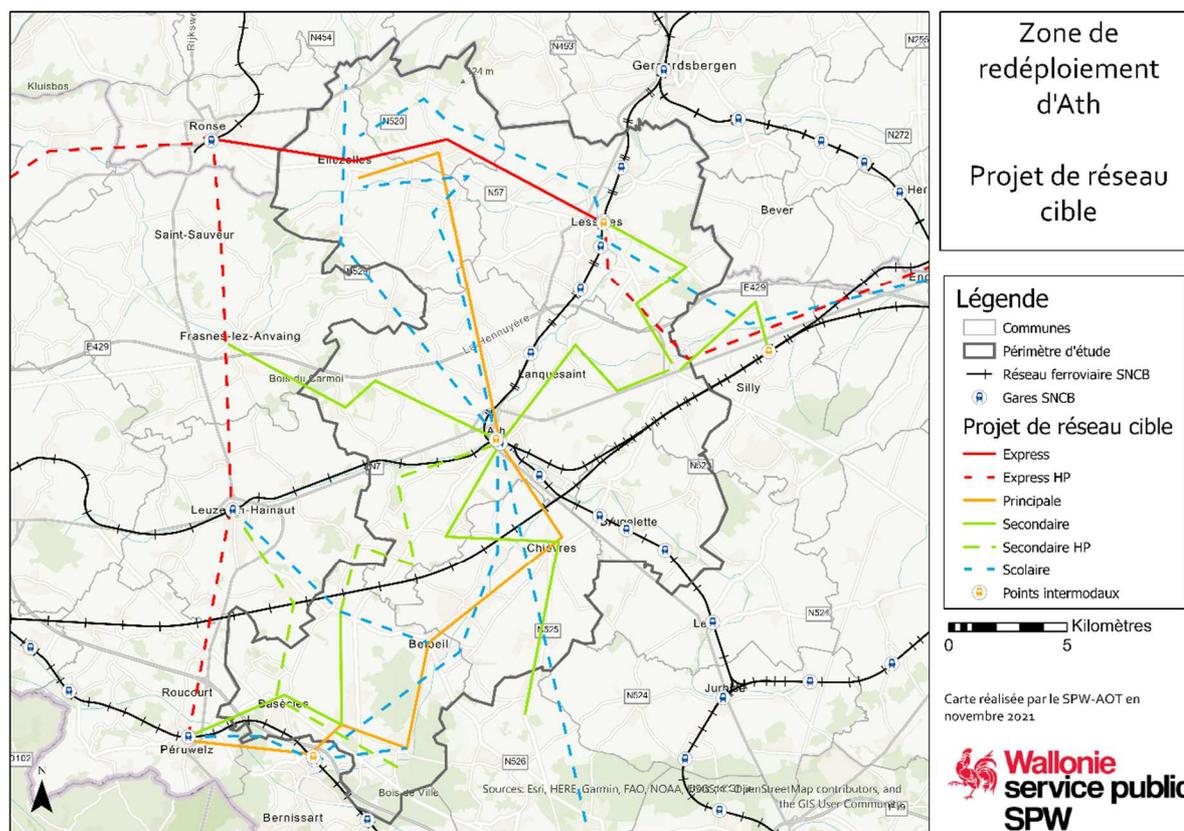
- une desserte fine des localités de la zone non desservies par l'offre structurante
- d'apporter des solutions de mobilité collective complémentaires pour les flux intra communaux les plus importants (au sein des communes de Lessines, Ath, Chièvres et Beloeil)
- la connexion du PAE de Ghislenghien (Orientis) avec ses alentours immédiats et depuis les gares de Silly, Ath et Lessines ; et du PAE de Leuze-Europe depuis la commune de Beloeil.

Pour chaque liaison du réseau cible, il est proposé d'appliquer le niveau de service ci-dessous :

Liaisons	Hiérarchisation	Jours de semaine	Jours de vacances	Samedi	Dimanche
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'Evêque - 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 – Basilly – 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	/
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 unidirectionnell e 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	/	/
---	--	---	---	---	---

6.4 Liaisons scolaires



Les liaisons scolaires unidirectionnelles (en bleu sur la carte ci-dessus) à déployer sont les suivantes :

- Quatre-Vents - Ellezelles – Grand-Monchau - Lahamaide - Ostiches – Bouvignies - Ath
- Ellezelles – Flobecq – Wodecq – Marloyau – Goumanpont - Ostiches – Bouvignies - Ath
- Ellezelles – Flobecq – Ogy – Ghoy – Lessines
- Lessines – Bois-de-Lessines – Bassily – Marcq – Enghien
- Stamburges – Grandglise - Quevaucamps – Blaton – Péruwelz
- Beloeil – Ellignies – Aubechies – Blicquy – Chapelle-à-Oie - Leuze
- Blaton – Grandglise – Stamburges – Beloeil – Grosage – Ladeuze - Tongres Notre-Dame – Ath
- Saint-Ghislain – Neufmaison – Vaudignies – Chièvres – Ath

Pour chacune des liaisons du réseau cible, il est proposé d'appliquer le niveau de service ci-dessous, sans préjudice pour l'Opérateur de renforcer la capacité de l'offre en fonction des besoins évolutifs (capacité du matériel roulant, dédoublement) :

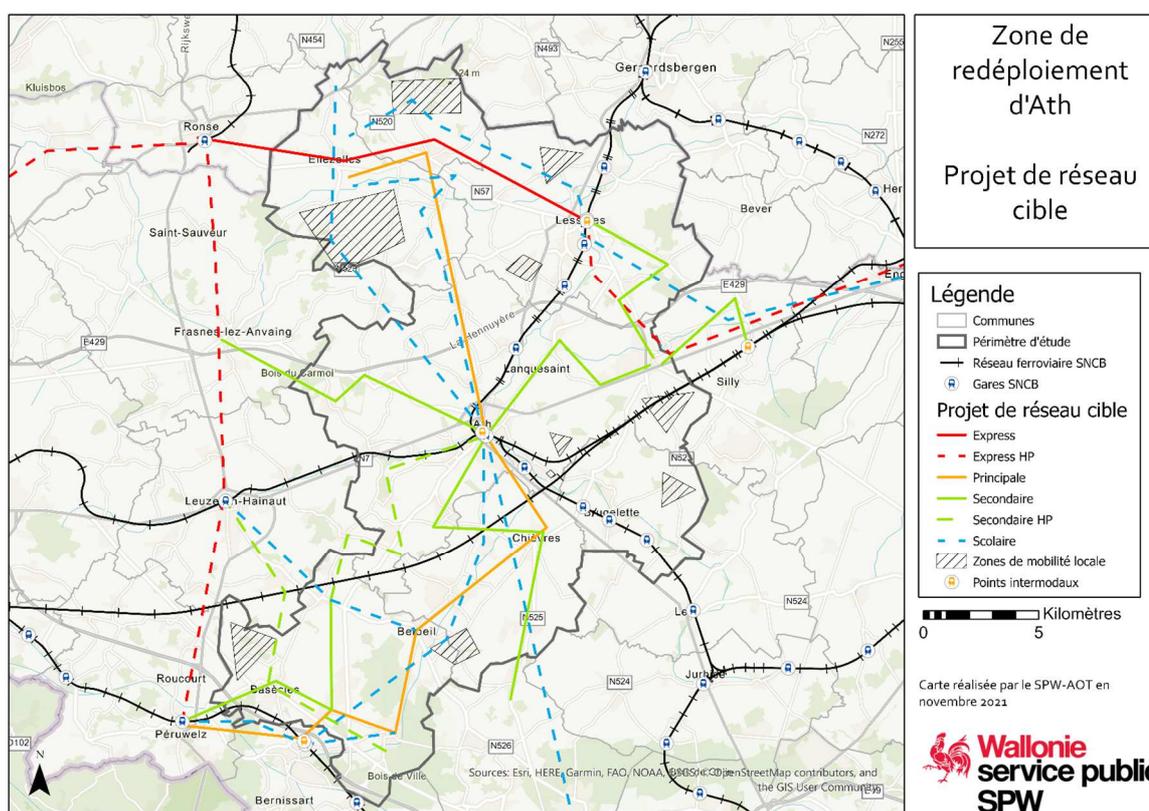
Liaisons	Hiérarchisation	Jours de semaine	Jours de vacances	Samedi	Dimanche
Liaisons scolaires	Scolaire	1 à 2 A/R en HP (hors dédoublement)	0	0	0

6.5 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.

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** : offrir en journée des solutions pour rabattre localement 13 villages (de +/- 500 habitants en moyenne) vers le réseau structurant de transport public : Arbre, Flobecq-Bois, Gages, Ghoy, Gibecq, Grosage, Hurdumont, Lahamaide, Ponchau, Ramegnies, Thumaide, Wadelincourt et Wannebecq (voir les zones hachurées en rouge sur la carte du réseau cible, non desservies ou desservies uniquement par des lignes scolaires)



- **Temporel** : étant donné l'amplitude horaire limitée de l'offre régionale de transport public sur la zone (principalement 6h-20h), maintenir une solution de rattachement le matin ou de retour à la maison le soir vers/ depuis les points intermodaux avec le réseau structurant ferroviaire.

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

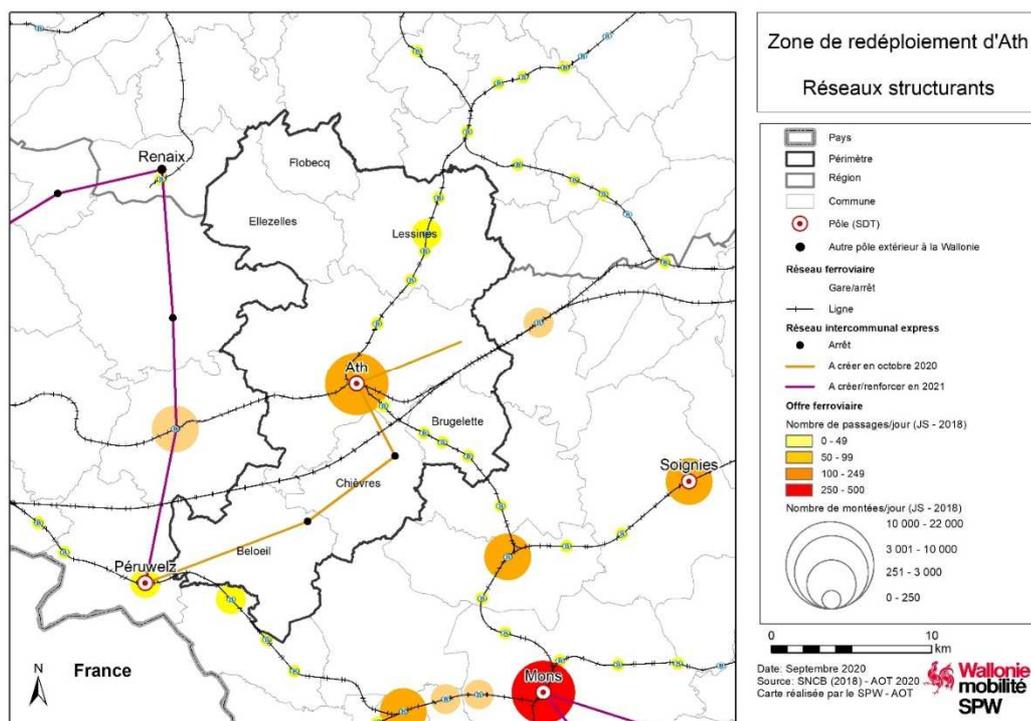
L'intermodalité générale du réseau futur avec les modes actifs sera à identifier lors de la phase d'études opérationnelles afin que le rabattement vélo vers les arrêts structurants des (futurs) lignes TEC de la zone soit adéquat ou développé (dans la logique de mobipôle).

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 :

- catégorie 1 : transport collectif motorisé de plus de 9 places (e.a. minibus à la demande, bus local, ...);
- catégorie 2 : transport collectif motorisé de moins de 9 places (e.a. taxi collectif, navette à la demande, ...);
- catégorie 3 : transports individuels partagés (e.a. réseau de voitures partagées, système de co-voiturage ...);
- catégorie 4 : solutions de mobilité active individuelles avec engin léger partagées (e.a. système de vélos/trottinettes en libre-service (stations fixes) ou en free-floating, électriques ou non, ...);
- catégorie 5 : autres solutions innovantes.



En matière d'intermodalité ferroviaire, le diagnostic avait identifié les gares de Lessines, Silly, Ath, Blaton comme celles bénéficiant déjà d'une fréquentation importante, pour certaines étant donné aussi la meilleure offre qui les dessert :



Le réseau cible proposé pour la zone identifie ainsi ces 4 gares comme les lieux prioritaires où doit s'organiser les correspondances bus-train visées pour les différentes liaisons (cfr fiches détaillées en annexe).

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

Flux de déplacement	Liaison	Offre structurante cible (PRTP)
500-999 déplacements	Beloeil - Tournai	Liaison principale avec correspondance train ciblée à Blaton
	Beloeil - Mons	Liaison principale avec correspondance train ciblée à Blaton
200-499 déplacements	Flobecq - Bruxelles	Express avec correspondance train ciblée à Enghien (HP)
	Ellezelles - Bruxelles	Express avec correspondance train ciblée à Enghien (HP)
	Lessines - Tournai	Train, avec correspondance (1/h)
	Beloeil – St-Ghislain	Liaison principale avec correspondance train ciblée à Blaton
	Beloeil - Bruxelles	Liaison principale avec correspondance train ciblée à Ath
	Bernissart - Ath	Liaison principale (desserte de la gare de Blaton)
	Chièvres - Mons	Cette liaison sera étudiée dans le cadre de l'étude de redéploiement de la zone Mons-Borinage autour du futur BHNS
	Chièvres - Bruxelles	Liaison principale avec correspondance train ciblée à Ath

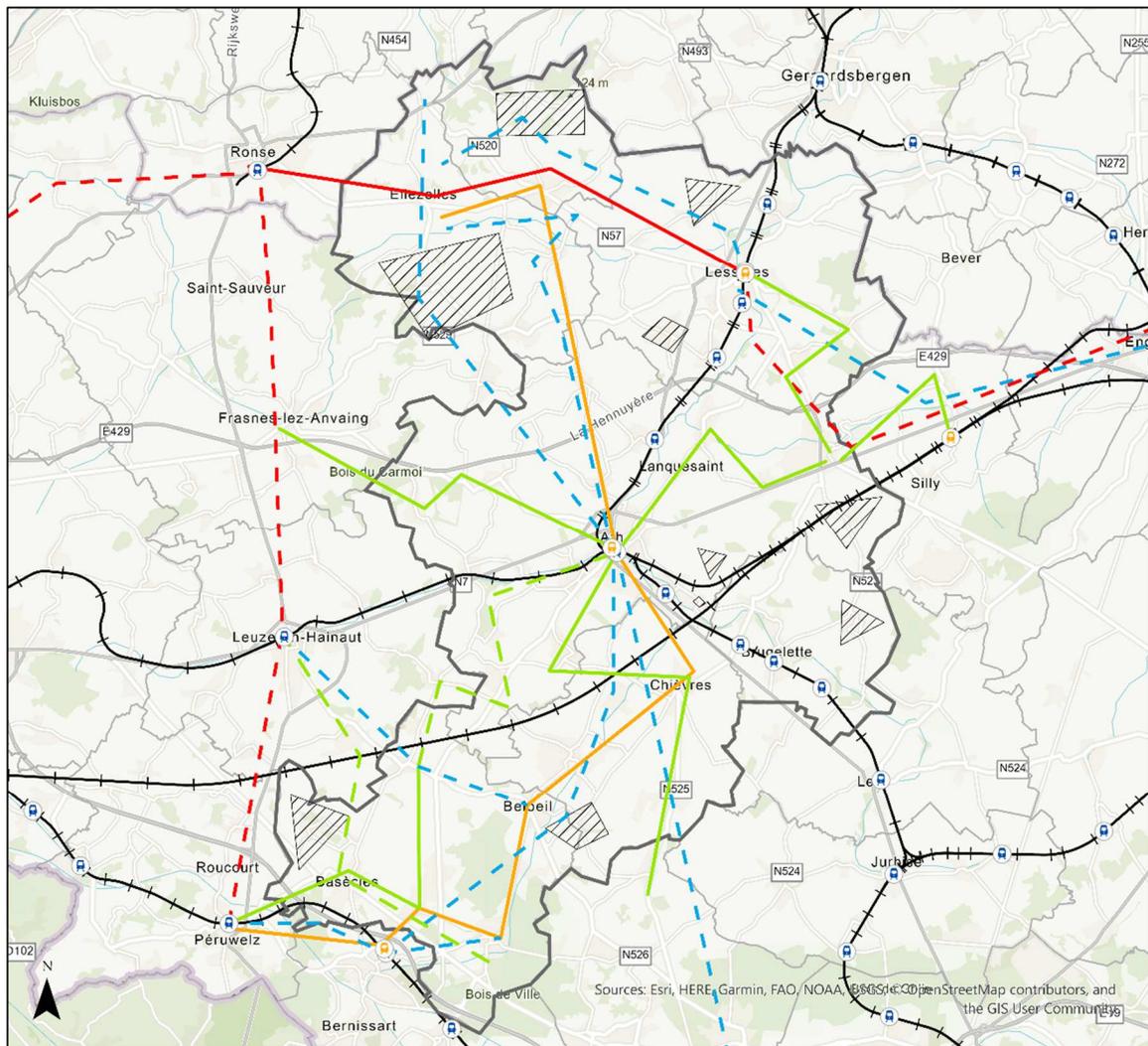
Proposition d'avis de l'Organe :

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.



Zone de redéploiement d'Ath
Projet de réseau cible

- Légende**
- Communes
 - ▭ Périmètre d'étude
 - Réseau ferroviaire SNCRB
 - Ⓜ Gares SNCRB
- 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

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone d'Ath
 Liaison « Renaix - Ellezelles - Flobecq - Lessines »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Renaix - Ellezelles - Flobecq - Lessines
Hiérarchisation		Express
Direction		Bidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		891 travailleurs et scolaires + 2093 usagers en correspondance
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	/
	Desserte hors zone urbaine	Principe de 1 arrêt par commune
	PAE et autres POI à desservir	Gares de Lessines et Renaix
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		En gare de Lessines vers/depus Ath (train); si possible à Renaix vers/depus Tournai (express)
Matériel roulant et capacité		Autocar confort

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 165.566 km	
Nombre de passages	Par an	8714 passages	Soit 1 passage/h/sens de 6h à 20h en semaine (avec extension Lessines-Engnien de 6h à 9h et de 16h à 19h), 1 bus/h de 9h à 19h le samedi et 1 bus/2h le dimanche
Amplitude	En semaine	14h	Premiers départs entre 6h et 7h et derniers départs entre 19h et 20h depuis les deux terminus
	Un samedi	10h	10h
	Un dimanche	10h	Premiers départs entre 9h et 10h et derniers départs entre 18h et 19h depuis les deux terminus
Distribution journalière	En semaine	1h	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	1h	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		71 %	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour. A préciser lors de l'étude opérationnelle
Vitesse commerciale		35-40km/h	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone d'Ath
 Liaison « Lessines - PAE Ghislenghien - Enghien (extension express) »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Lessines - PAE Ghislenghien - Enghien (extension express)
Hiérarchisation		Express
Direction		Unidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		170 travailleurs et scolaires + 2093 usagers en correspondance
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	/
	Desserte hors zone urbaine	Principe de 1 arrêt par commune
	PAE et autres POI à desservir	PAE Lessines-Ouest, PAE Orientis 4, PAE Enghien Qualitis, PAE Petit-Enghien, Gare d'Enghien
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		En gare d'Enghien, vers/depuis Bruxelles.
Matériel roulant et capacité		Autocar confort

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 33.396 km	
Nombre de passages	Par an	1518 passages	Soit 1 passage/h de 6h à 9h et de 16h à 19h en semaine
Amplitude	En semaine	3h	Premiers départs entre 6h et 7h depuis Lessines et derniers départs entre 18h et 19h depuis Enghien
	Un samedi	/	/
	Un dimanche	/	Pas de desserte le dimanche
Distribution journalière	En semaine	1h	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	/	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		39 %	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour. A préciser lors de l'étude opérationnelle
Vitesse commerciale		35-40km/h	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone d'Ath
 Liaison « Ellezelles - Flobecq - Wodecq - Ostiches - Bouvignies - Ath »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Ellezelles - Flobecq - Wodecq - Ostiches - Bouvignies - Ath
Hiérarchisation		Principale
Direction		Bidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		1287 travailleurs et scolaires + 222 usagers en correspondance
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte plus fine, selon POI urbains (Ath)
	Desserte hors zone urbaine	Principe de 1 arrêt par localité/village
	PAE et autres POI à desservir	Gare d'Ath, hôpital, pôles scolaires secondaires et supérieurs, Maison du Pays des Collines
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		En gare d'Ath, vers/depuis Bruxelles
Matériel roulant et capacité		Bus standard

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 174.280 km	
Nombre de passages	Par an	8714 passages	Soit 1 passage/h/sens de 6h à 20h en semaine, 1 bus/h de 9h à 19h le samedi et 1 bus/2h le dimanche
Amplitude	En semaine	14h	Premiers départs entre 6h et 7h et derniers départs entre 19h et 20h depuis les deux terminus
	Un samedi	10h	10h
	Un dimanche	10h	Premiers départs entre 9h et 10h et derniers départs entre 18h et 19h depuis les deux terminus
Distribution journalière	En semaine	1h	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	1h	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	2h	
Constance temporelle		71 %	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour. A préciser lors de l'étude opérationnelle
Vitesse commerciale		25-30 km/h	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone d'Ath

Liaison « Péruwelz - Blaton - Quevaucamps - Stamburges - Beloeil - Huissignies - Ladeuze - Chièvres - Ath »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Péruwelz - Blaton - Quevaucamps - Stamburges - Beloeil - Huissignies - Ladeuze - Chièvres - Ath
Hierarchisation		Principale
Direction		Bidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		3222 travailleurs et scolaires + 971 usagers en correspondance
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte plus fine, selon POI urbains (Ath, Péruwelz)
	Desserte hors zone urbaine	Principe de 1 arrêt par localité/village
	PAE et autres POI à desservir	PAE La Hurtrie, gares de Péruwelz, Blaton et Ath; Château de Beloeil, Maison de la vie rurale (Huissignies), Epicura
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		En gare d'Ath vers/depuis Bruxelles et en gare de Blaton vers/depuis Tournai, et secondairement (pour les renforts HP) en gare de Blaton vers/depuis Mons
Matériel roulant et capacité		Bus standard

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 274.491 km	
Nombre de passages	Par an	10232 passages	Soit 1 passage/h/sens de 6h à 20h en semaine (2/h en HP), 1 bus/h de 9h à 19h le samedi et 1 bus/2h le dimanche
Amplitude	En semaine	14h	Premiers départs entre 6h et 7h et derniers départs entre 19h et 20h depuis les deux terminus
	Un samedi	10h	10h
	Un dimanche	10h	Premiers départs entre 9h et 10h et derniers départs entre 18h et 19h depuis les deux terminus
Distribution journalière	En semaine	1h	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	1h	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	2h	
Constance temporelle		71 %	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour. A préciser lors de l'étude opérationnelle
Vitesse commerciale		25-30 km/h	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone d'Ath
 Liaison « Frasnes - Houtaing - Mainvault - Ath »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Frasnes - Houtaing - Mainvault - Ath
Hiérarchisation		Secondaire
Direction		Bidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		655 travailleurs et scolaires + 256 usagers en correspondance
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte plus fine, selon POI urbains (Ath)
	Desserte hors zone urbaine	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Gare d'Ath, hôpital, pôles scolaires secondaires et supérieurs
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		En gare d'Ath, vers/depuis Bruxelles
Matériel roulant et capacité		Bus standard

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 105.830 km	
Nombre de passages	Par an	5570 passages	Soit 1 passage/2h/sens (1/h aux heures de pointe) de 6h à 20h en semaine, 1 passage/2h/sens de 9 à 19h le samedi
Amplitude	En semaine	14h	Premiers départs entre 6h et 7h et derniers départs entre 19h et 20h depuis les deux terminus
	Un samedi	10h	10h
	Un dimanche	/	Pas de desserte le dimanche
Distribution journalière	En semaine	2h	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	2h	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		53 %	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour. A préciser lors de l'étude opérationnelle
Vitesse commerciale		+/- 25 km/h	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone d'Ath
 Liaison « Ellignies - Quevaucamps - Basècles - Péruwelz »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Ellignies - Quevaucamps - Basècles - Péruwelz
Hiérarchisation		Secondaire
Direction		Bidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		1017 travailleurs et scolaires + 594 usagers en correspondance
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte plus fine, selon POI urbains (Péruwelz)
	Desserte hors zone urbaine	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Gare de Péruwelz, pôles scolaires secondaires
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		En gare de Péruwelz vers/depuis Tournai
Matériel roulant et capacité		Bus standard

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 83.550 km	Dont 7.500 km de renforts
Nombre de passages	Par an	5570 passages	Soit 1 passage/2h/sens (1/h aux heures de pointe) de 6h à 20h en semaine, 1 passage/2h/sens de 9 à 19h le samedi
Amplitude	En semaine	14h	Premiers départs entre 6h et 7h et derniers départs entre 19h et 20h depuis les deux terminus
	Un samedi	10h	10h
	Un dimanche	/	Pas de desserte le dimanche
Distribution journalière	En semaine	2h	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	2h	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		53 %	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour. A préciser lors de l'étude opérationnelle
Vitesse commerciale		+/- 25 km/h	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone d'Ath

Liaison « Vaudignies - Chièvres - Tongre-St-Martin - Tongre-Notre-Dame - Ormeignies - Irchonwelz - Ath »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Vaudignies - Chièvres - Tongre-St-Martin - Tongre-Notre-Dame - Ormeignies - Irchonwelz - Ath
Hierarchisation		Secondaire
Direction		Bidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		1128 travailleurs et scolaires + 392 usagers en correspondance
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte plus fine, selon POI urbains (Ath)
	Desserte hors zone urbaine	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Gare d'Ath, hôpital, pôles scolaires secondaires et supérieurs
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		En gare d'Ath, vers/depuis Bruxelles
Matériel roulant et capacité		Bus standard

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 89.120 km	
Nombre de passages	Par an	5570 passages	Soit 1 passage/2h/sens (1/h aux heures de pointe) de 6h à 20h en semaine, 1 passage/2h/sens de 9 à 19h le samedi
Amplitude	En semaine	14h	Premiers départs entre 6h et 7h et derniers départs entre 19h et 20h depuis les deux terminus
	Un samedi	10h	10h
	Un dimanche	/	Pas de desserte le dimanche
Distribution journalière	En semaine	2h	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	2h	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		53 %	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour. A préciser lors de l'étude opérationnelle
Vitesse commerciale		+/- 25 km/h	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone d'Ath
 Liaison « Lessines - Bois-De-Lessines - Ollignies - Orientis »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Lessines - Bois-De-Lessines - Ollignies - Orientis
Hiérarchisation		Secondaire
Direction		Bidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		582 travailleurs et scolaires
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte plus fine, selon POI urbains (Lessines)
	Desserte hors zone urbaine	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	PAE Orientis 1-3-4, gare de Lessines, hôpital, pôles scolaires secondaires, musée "Hôpital Notre-Dame à la Rose"
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		/
Matériel roulant et capacité		Bus standard

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 66.836 km	
Nombre de passages	Par an	6076 passages	Soit 1 passage/2h/sens (1/h aux heures de pointe) de 6h à 20h en semaine + 1 passage avant 5h et 1 passage à 22h (travailleurs à pause Orientis), 1 passage/2h/sens de 9 à 19h le samedi
Amplitude	En semaine	14h	Premiers départs entre 6h et 7h et derniers départs entre 19h et 20h depuis les deux terminus
	Un samedi	10h	10h
	Un dimanche	/	Pas de desserte le dimanche
Distribution journalière	En semaine	2h	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	2h	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		52 %	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour. A préciser lors de l'étude opérationnelle
Vitesse commerciale		+/- 25 km/h	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone d'Ath
 Liaison « Ath - Lanquesaint - Isières - Meslin - Orientis »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Ath - Lanquesaint - Isières - Meslin - Orientis
Hiérarchisation		Secondaire
Direction		Bidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		975 travailleurs et scolaires + 408 usagers en correspondance
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte plus fine, selon POI urbains (Ath)
	Desserte hors zone urbaine	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	PAE Orientis 1-3-4, gare d'Ath, hôpital, pôles scolaires secondaires et supérieurs
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		En gare d'Ath vers/depuis Bruxelles, en permettant la correspondance depuis la ligne principale "Péruwelz-Ath"
Matériel roulant et capacité		Bus standard

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 66.836 km	
Nombre de passages	Par an	6076 passages	Soit 1 passage/2h/sens (1/h aux heures de pointe) de 6h à 20h en semaine + 1 passage avant 5h et 1 passage à 22h (travailleurs à pause Orientis), 1 passage/2h/sens de 9 à 19h le samedi
Amplitude	En semaine	14h	Premiers départs entre 6h et 7h et derniers départs entre 19h et 20h depuis les deux terminus
	Un samedi	10h	10h
	Un dimanche	/	Pas de desserte le dimanche
Distribution journalière	En semaine	2h	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	2h	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		52 %	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour. A préciser lors de l'étude opérationnelle
Vitesse commerciale		+/- 25 km/h	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone d'Ath
 Liaison « Silly - Bassilly - Hellebecq - Orientis »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Silly - Bassilly - Hellebecq - Orientis
Hiérarchisation		Secondaire
Direction		Bidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		297 travailleurs et scolaires + 300 usagers en correspondance
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	/
	Desserte hors zone urbaine	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	PAE Orientis 1-3-4, gare de Silly
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter	En gare de Silly vers/depuis Ath et Enghien	
Matériel roulant et capacité		Bus standard

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 50.130 km	
Nombre de passages	Par an	5570 passages	Soit 1 passage/2h/sens (1/h aux heures de pointe) de 6h à 20h en semaine, 1 passage/2h/sens de 9 à 19h le samedi
Amplitude	En semaine	14h	Premiers départs entre 6h et 7h et derniers départs entre 19h et 20h depuis les deux terminus
	Un samedi	10h	10h
	Un dimanche	/	Pas de desserte le dimanche
Distribution journalière	En semaine	2h	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	2h	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		53 %	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour. A préciser lors de l'étude opérationnelle
Vitesse commerciale		+/- 25 km/h	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone d'Ath
 Liaison « Ellignies - Aubechies - Blicquy - Moulbaix - Ligne - Villers - Ath »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Ellignies - Aubechies - Blicquy - Moulbaix - Ligne - Villers - Ath
Hiérarchisation		Secondaire HP
Direction		Unidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		466 travailleurs et scolaires + 732 usagers en correspondance
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte plus fine, selon POI urbains (Ath)
	Desserte hors zone urbaine	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Gare d'Ath, hôpital, pôles scolaires secondaires et supérieurs
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		En gare d'Ath, vers/depuis Bruxelles
Matériel roulant et capacité		Bus standard

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 30.360 km	Dont 7.500 km de renforts
Nombre de passages	Par an	2024 passages	Soit 1 passage/h de 6h à 9h et de 16h à 19h et 1 A/R à midi, en semaine
Amplitude	En semaine	3h	Premiers départs entre 6h et 7h depuis Ellignies, et derniers départs entre 18h et 19h depuis Ath
	Un samedi	/	/
	Un dimanche	/	Pas de desserte le dimanche
Distribution journalière	En semaine	1h	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	/	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		39 %	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour. A préciser lors de l'étude opérationnelle
Vitesse commerciale		+/- 25 km/h	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone d'Ath

Liaison « Stambuges - Blaton - Quevaucamps - Basècles - Thumaide - Ramegnies - Ellignies - Tourpes - Leuze »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Stambuges - Blaton - Quevaucamps - Basècles - Thumaide - Ramegnies - Ellignies - Tourpes - Leuze
Hierarchisation		Secondaire HP
Direction		Unidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		411 travailleurs et scolaires + 92 usagers en correspondance
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	/
	Desserte hors zone urbaine	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Gare de Blaton, pôles scolaires de Leuze, PAE Leuze-Europe
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		En gare de Blaton, vers/depuis Mons
Matériel roulant et capacité		Bus standard

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 44.528 km	
Nombre de passages	Par an	2024 passages	Soit 1 passage/h de 6h à 9h et de 16h à 19h et 1 A/R à midi, en semaine
Amplitude	En semaine	3h	Premiers départs entre 6h et 7h depuis Ellignies, et derniers départs entre 18h et 19h depuis Ath
	Un samedi	/	/
	Un dimanche	/	Pas de desserte le dimanche
Distribution journalière	En semaine	1h	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	/	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		0 %	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour. A préciser lors de l'étude opérationnelle
Vitesse commerciale		+/- 25 km/h	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone d'Ath
 Liaison « QuatreVents - Ellezelles - Lahamaide - Ostiches - Bouvignies - Ath »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		QuatreVents - Ellezelles - Lahamaide - Ostiches - Bouvignies - Ath
Hiérarchisation		Scolaire
Direction		Unidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		133 travailleurs et scolaires
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte des pôles scolaires
	Desserte hors zone urbaine	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Pôles scolaires d'Ath
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		/
Matériel roulant et capacité		Bus standard

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 8.554 km	
Nombre de passages	Par an	364 passages	Soit 1 A/R en semaine scolaire
Amplitude	En semaine	0	Desserte uniquement en semaine scolaire
	Un samedi	/	/
	Un dimanche	/	Pas de desserte le dimanche
Distribution journalière	En semaine	/	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	/	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		0 %	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour. A préciser lors de l'étude opérationnelle
Vitesse commerciale		/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone d'Ath

Liaison « Ellezelles - Flobecq - Wodecq - Marloyau - Goumanpont - Ostiches - Bouvignies - Ath »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Ellezelles - Flobecq - Wodecq - Marloyau - Goumanpont - Ostiches - Bouvignies - Ath
Hiérarchisation		Scolaire
Direction		Unidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		276 travailleurs et scolaires
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte des pôles scolaires
	Desserte hors zone urbaine	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Pôles scolaires d'Ath
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		/
Matériel roulant et capacité		Bus standard

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 16.016 km	Dont 8.000 km de renforts
Nombre de passages	Par an	728 passages	Soit 1 A/R en semaine scolaire
Amplitude	En semaine	0	Desserte uniquement en semaine scolaire
	Un samedi	/	/
	Un dimanche	/	Pas de desserte le dimanche
Distribution journalière	En semaine	/	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	/	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		0 %	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour. A préciser lors de l'étude opérationnelle
Vitesse commerciale		/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone d'Ath
 Liaison « Ellezelles - Flobecq - Ogy - Ghoy - Lessines »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Ellezelles - Flobecq - Ogy - Ghoy - Lessines
Hiérarchisation		Scolaire
Direction		Unidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		96 travailleurs et scolaires
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte des pôles scolaires
	Desserte hors zone urbaine	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Pôle scolaire de Lessines
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		/
Matériel roulant et capacité		Bus standard

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 5.642 km	
Nombre de passages	Par an	364 passages	Soit 1 A/R en semaine scolaire
Amplitude	En semaine	0	Desserte uniquement en semaine scolaire
	Un samedi	/	/
	Un dimanche	/	Pas de desserte le dimanche
Distribution journalière	En semaine	/	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	/	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		0 %	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour. A préciser lors de l'étude opérationnelle
Vitesse commerciale		/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone d'Ath
 Liaison « Lessines - Bois-de-Lessines - Bassily - Marcq - Enghien »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Lessines - Bois-de-Lessines - Bassily - Marcq - Enghien
Hiérarchisation		Scolaire
Direction		Unidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		444 travailleurs et scolaires
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte des pôles scolaires
	Desserte hors zone urbaine	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Pôle scolaire d'Enghien
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		/
Matériel roulant et capacité		Bus articulé

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 14.560 km	
Nombre de passages	Par an	728 passages	Soit 1 A/R en semaine scolaire
Amplitude	En semaine	0	Desserte uniquement en semaine scolaire
	Un samedi	/	/
	Un dimanche	/	Pas de desserte le dimanche
Distribution journalière	En semaine	/	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	/	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		0 %	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour. A préciser lors de l'étude opérationnelle
Vitesse commerciale		/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone d'Ath
 Liaison « Stambuges - Grandglise - Quevaucamps - Blaton - Péruwelz »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Stambuges - Grandglise - Quevaucamps - Blaton - Péruwelz
Hiérarchisation		Scolaire
Direction		Unidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		312 travailleurs et scolaires
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte des pôles scolaires
	Desserte hors zone urbaine	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Pôles scolaires de Péruwelz
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		/
Matériel roulant et capacité		Bus articulé

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 8.736 km	
Nombre de passages	Par an	728 passages	Soit 1 A/R en semaine scolaire
Amplitude	En semaine	0	Desserte uniquement en semaine scolaire
	Un samedi	/	/
	Un dimanche	/	Pas de desserte le dimanche
Distribution journalière	En semaine	/	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	/	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		0 %	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour. A préciser lors de l'étude opérationnelle
Vitesse commerciale		/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone d'Ath
 Liaison « Beloeil - Ellignies - Aubechies - Blicquy - Chapelle-à-Oie - Leuze »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Beloeil - Ellignies - Aubechies - Blicquy - Chapelle-à-Oie - Leuze
Hiérarchisation		Scolaire
Direction		Unidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		104 travailleurs et scolaires
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte des pôles scolaires
	Desserte hors zone urbaine	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Pôles scolaires de Leuze
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		/
Matériel roulant et capacité		Bus standard

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 5.460 km	
Nombre de passages	Par an	364 passages	Soit 1 A/R en semaine scolaire
Amplitude	En semaine	0	Desserte uniquement en semaine scolaire
	Un samedi	/	/
	Un dimanche	/	Pas de desserte le dimanche
Distribution journalière	En semaine	/	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	/	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		0 %	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour. A préciser lors de l'étude opérationnelle
Vitesse commerciale		/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone d'Ath

Liaison « Blaton - Grandglise - Stamburges - Beloeil - Grosage - Ladeuze - Tongres-Notre-Dame - Ath »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Blaton - Grandglise - Stamburges - Beloeil - Grosage - Ladeuze - Tongres-Notre-Dame - Ath
Hierarchisation		Scolaire
Direction		Unidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		633 travailleurs et scolaires
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte des pôles scolaires
	Desserte hors zone urbaine	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Pôles scolaires d'Ath
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		/
Matériel roulant et capacité		Bus articulé

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 21.840 km	Dont 11.000 km de renforts
Nombre de passages	Par an	728 passages	Soit 1 A/R en semaine scolaire
Amplitude	En semaine	0	Desserte uniquement en semaine scolaire
	Un samedi	/	/
	Un dimanche	/	Pas de desserte le dimanche
Distribution journalière	En semaine	/	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	/	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		0 %	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour. A préciser lors de l'étude opérationnelle
Vitesse commerciale		/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : zone d'Ath

Liaison « Saint-Ghislain - Ath »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Saint-Ghislain - Ath
Hiérarchisation		Scolaire
Direction		Unidirectionnelle
Flux domicile – travail (ONSS 2017)		320 travailleurs et scolaires
Politique d'arrêts	Desserte urbaine	Desserte des pôles scolaires
	Desserte hors zone urbaine	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Pôles scolaires d'Ath
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		/
Matériel roulant et capacité		Bus articulé

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	± 18.928 km	
Nombre de passages	Par an	728 passages	Soit 1 A/R en semaine scolaire
Amplitude	En semaine	0	Desserte uniquement en semaine scolaire
	Un samedi	/	/
	Un dimanche	/	Pas de desserte le dimanche
Distribution journalière	En semaine	/	Temps maximal entre deux départs en journée
	Un samedi	/	Temps minimal entre deux départs en journée
	Un dimanche	/	
Constance temporelle		0 %	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2 itinéraires	Nombre d'itinéraire aller et retour. A préciser lors de l'étude opérationnelle
Vitesse commerciale		/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires