

**OCBM du Hainaut : document préparatoire au point 2.3.**

**Réseau urbain montois - diagnostic et kick-off de l'étude de redéploiement**

**« Mons - Frameries »**

**1. Contexte**

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.

D'ici 2023, 16 zones pluricomunales (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). Le planning actualisé pour le bassin de mobilité du Hainaut est présenté au point 2.4 de l'OCBM.

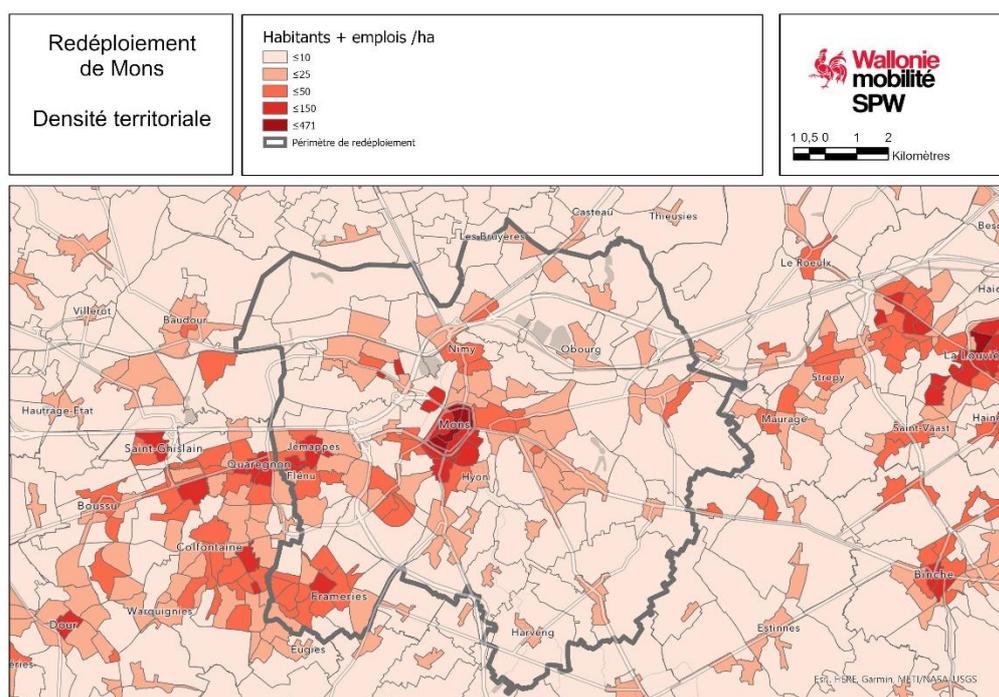
Dans ce cadre, lors de l'OCBM du 25 mai 2021, l'Organe avait émis « *un avis favorable sur l'évolution de la méthodologie régionale et du planning de redéploiement de l'offre de transport en commun sur son bassin, à savoir* » [...] « *le démarrage de l'étude de redéploiement de la zone urbaine de Mons est avancé à l'OCBM d'automne 2021 avec la présentation d'un diagnostic, en vue de soumettre à l'avis de l'OCBM d'automne 2022 le Plan Régional de Transport Public de Mons.* ».

En guise de suivi, la présente note expose le diagnostic afin d'amorcer la co-construction du réseau de transport en commun dans la zone urbaine de Mons – Frameries ».

Le Plan Communal de Mobilité (PCM) de la ville de Mons étant actuellement en cours d'actualisation (finalisation prévue prochainement), il est proposé d'enrichir ce premier diagnostic avec les éléments pertinents issus du PCM lors des ateliers.

## 2. Caractérisation de la zone d'étude

Le périmètre de la zone d'étude est composé de la commune de Mons et de la partie la plus densément peuplée de la commune de Frameries (Frameries et La Bouverie).



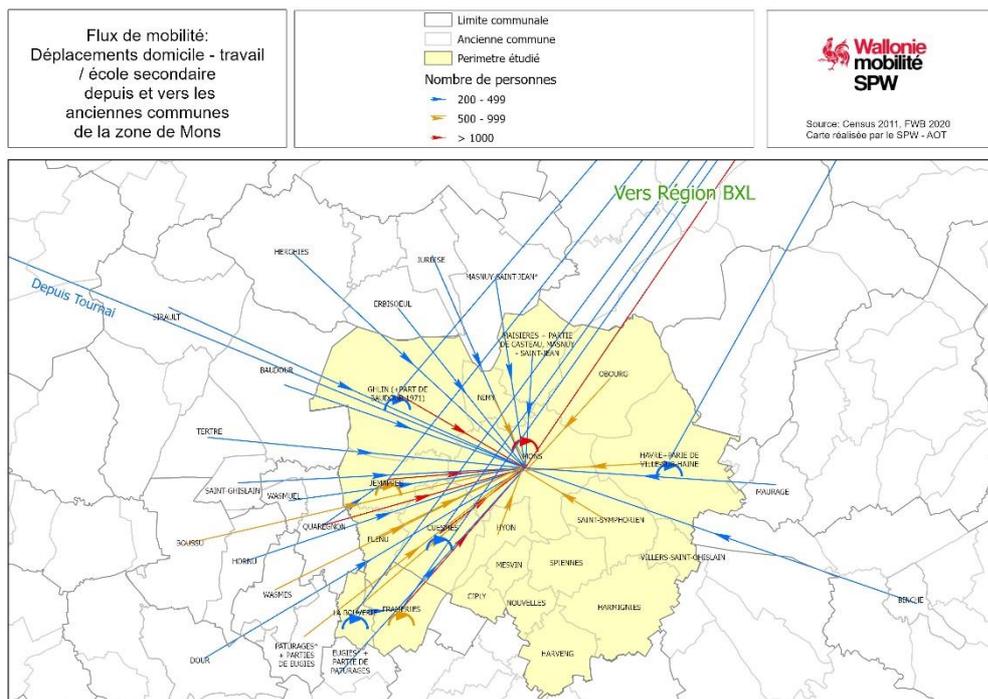
www.wallonie.be  
N° vert : 1718

Ce territoire se caractérise par des densités de population et d'emplois importantes au regard de la moyenne régionale.

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

### 3. Constats

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



www.wallonie.be  
N° vert : 1718

Mons apparaît comme un pôle de destination important pour les autres centralités de l'entité mais également pour les communes avoisinantes, principalement les communes fortement peuplées du Sud-Ouest de la zone.

Le deuxième pôle de destination de la zone est Bruxelles.

Deux autres pôles de destination, de moindre importance, sont identifiés : Jemappes et Frameries.

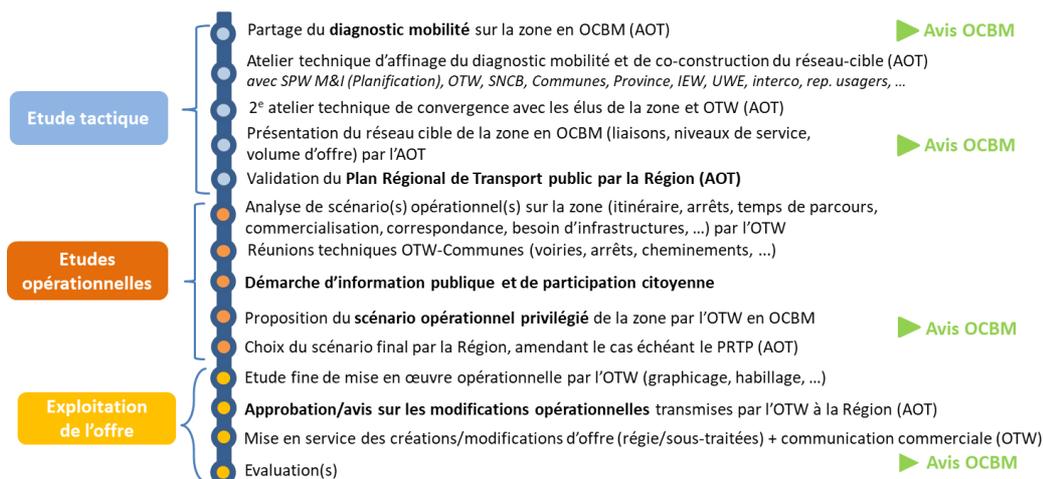
Les flux de plus de 1000 déplacements identifiés sont :

- Flux interne à Mons
- Flux de Mons vers Bruxelles
- Flux de Ghlin vers Mons
- Flux de Jemappes vers Mons
- Flux de Quaregnon vers Mons
- Flux de Cuesmes vers Mons
- Flux de Frameries vers Mons

#### 4. Prochaines étapes

L'AOT initie le processus sur la zone par le pilotage de l'étude tactique.

### Processus de redéploiement de l'offre TEC



Il est ainsi proposé aux 2 communes de la zone concernée (Mons et Frameries) de participer à 3 ateliers pour co-construire le futur réseau cible de transport en commun (ambitions tactiques).

Un **premier atelier tactique** est planifié en janvier prochain. Y seront notamment conviés, outre l'OTW et un représentant de chaque commune (conseiller en mobilité, ...), des représentants de la Direction de la Planification de la Mobilité (SPW), de la SNCB, l'IDEA et d'autres parties prenantes du monde économique, ainsi que des représentants des usagers (Navetteurs.be, Tous à pied, ...). Ce premier atelier sera l'occasion d'enrichir le diagnostic avec les connaissances des différents acteurs présents : ainsi, une carte des différents points d'intérêts (actuels et en projet) de la zone pouvant influencer la mobilité sera réalisée en séance. Les participants seront ensuite invités à esquisser une première ébauche des liaisons pertinentes et du niveau de service de celles-ci.

Un **deuxième atelier tactique** est planifié en mars 2022. L'AOT y présentera l'ébauche de réseau cible, réalisée sur base des inputs du 1<sup>er</sup> atelier. Les mêmes parties prenantes challengeront ces propositions régionales en vue de rendre l'esquisse finale la plus robuste possible. L'ensemble des participants auront dès lors l'opportunité d'exprimer leurs remarques et d'aiguiller les choix concernant la mobilité sur leur territoire.

Un **troisième atelier tactique**, réunissant les élus des communes de la zone et des représentants de l'OTW, sera organisé au second trimestre 2022 en préparation de l'OCBM d'automne. L'AOT y présentera le projet de réseau cible affiné sur base du 2<sup>e</sup> atelier, et soumettra aux élus les dernières questions restant en suspens.

Enfin, le projet de **réseau cible** (reprenant les liaisons, niveaux de service et ampleur d'offre kilométrique pour la zone) issu des ateliers de co-construction sera présenté pour avis lors de la session OCBM d'automne 2022 afin de permettre ensuite à l'AOT d'éditer sur cette base le Plan Régional de Transport Public et de permettre à l'OTW de piloter la phase d'études opérationnelles d'évolution de son réseau urbain montois.

#### **5. Proposition d'avis de l'Organe**

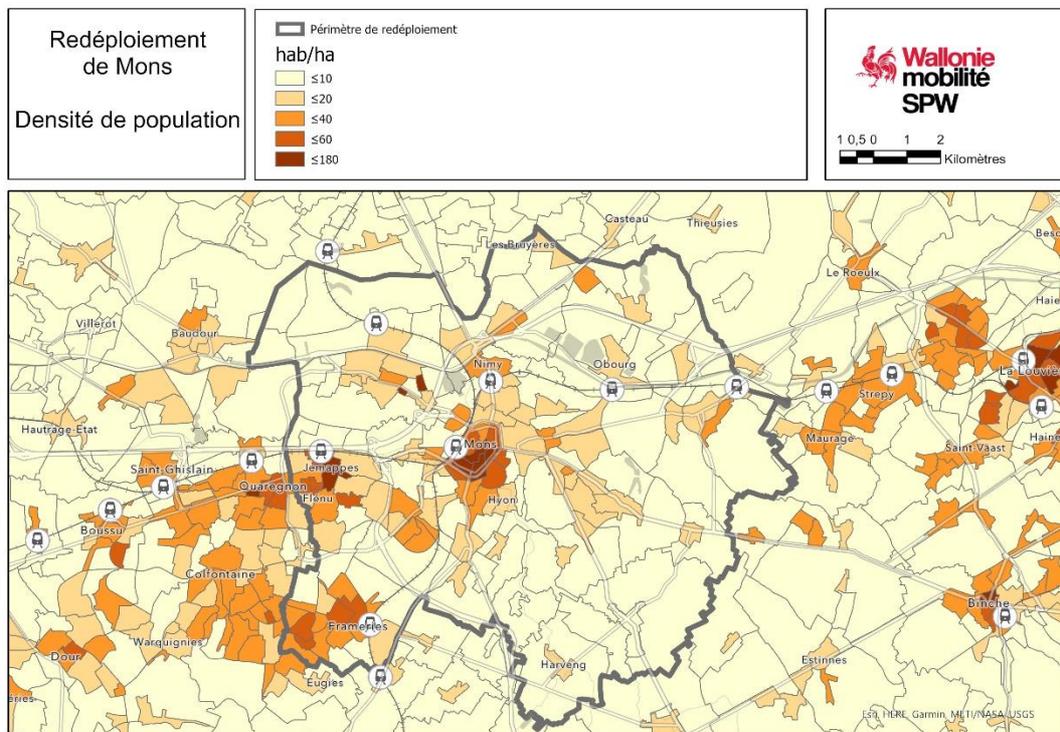
**L'Organe prend connaissance du diagnostic mobilité présenté par l'Autorité Organisatrice du Transport et le partage. Il recommande à l'AOT de le compléter avec les éléments pertinents du PCM de la Ville de Mons une fois qu'il sera finalisé.**

**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.**

## 6. ANNEXE : Diagnostic technique de la zone de redéploiement urbain de Mons

### 6.1. Population

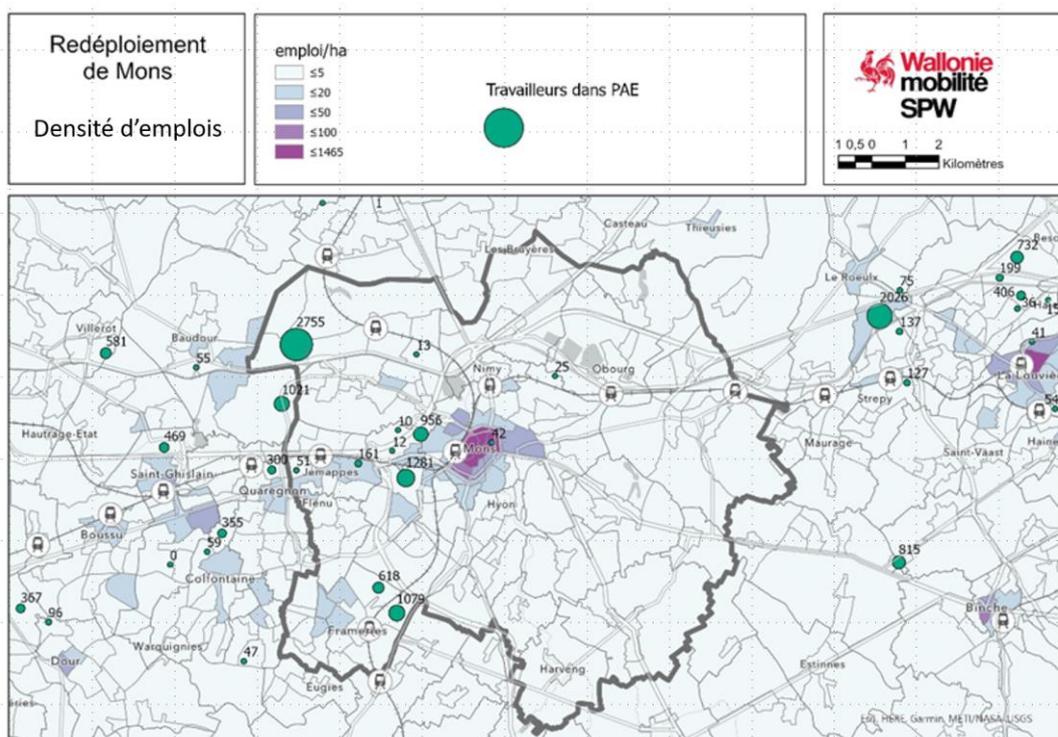
Ancienne Commune	Population (20219)	Commune
MONS	28739	MONS
JEMAPPES	10809	MONS
FRAMERIES	10301	FRAMERIES
CUESMES	9992	MONS
GHLIN	8485	MONS
LA BOUVERIE	7169	FRAMERIES
HAVRE	6219	MONS
FLENU	5704	MONS
NIMY	4726	MONS
OBOURG	4429	MONS
HYON	4071	MONS
MAISIERES	3985	MONS
SAINT-SYMPHORIEN	3402	MONS
MESVIN	969	MONS
SPIENNES	949	MONS
HARMIGNIES	834	MONS
CIPLY	750	MONS
VILLERS-SAINT-GHISLAIN	660	MONS
HARVENG	491	MONS
NOUVELLES	309	MONS



La zone étudiée est relativement dense au regard de la moyenne wallonne. On retrouve des densités plus élevées dans le centre de Mons et au Sud-Ouest de la zone (Jemappes, Flénu et Frameries). Le Sud et l'Est de la zone présente des densités plus faibles.

## 6.2. Emplois

### 6.2.1. Pôles d'emplois



Le principal pôle d'emplois de la zone correspond au centre de Mons. On retrouve également différents pôles d'emplois sur l'axe entre Mons et Jemappes. La zone compte 3 PAE de plus de 1.000 emplois :

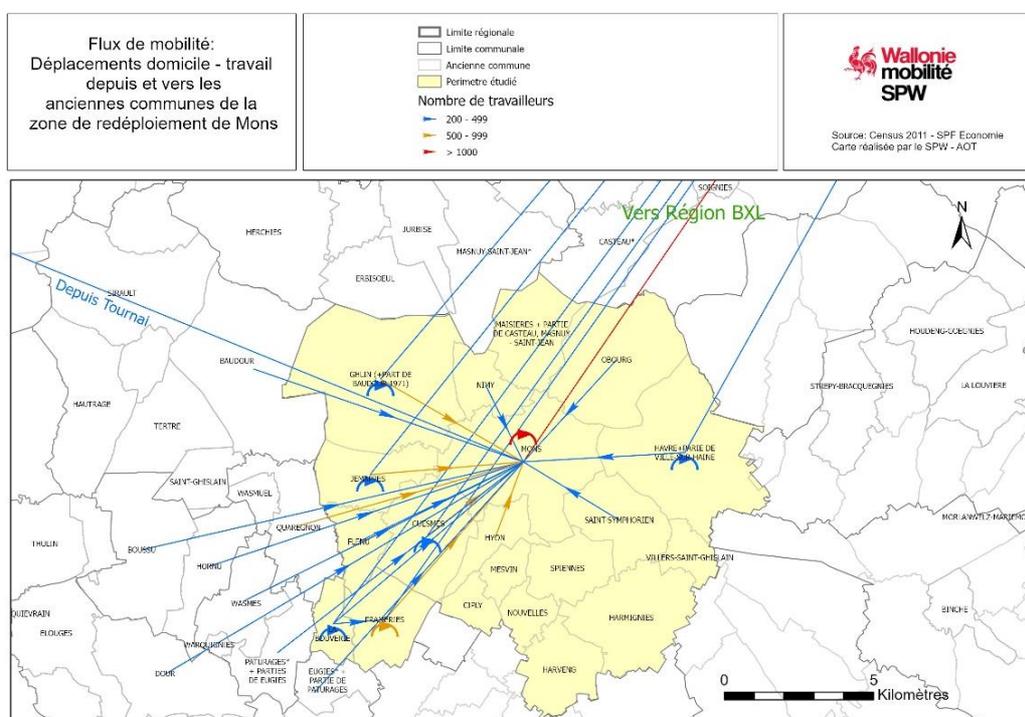
- Le PAE de Ghlin – Baudour nord : 2755 emplois
- Le PAE de Mons – Cuesmes : 1281 emplois
- Le PAE de Frameries : 1079 emplois.

### 6.2.2. Déplacement domicile-travail

Les flux de plus de 200 travailleurs sortants et entrants dans le périmètre de travail sont représentés sur la carte ci-dessous (données Censur 2011) :

Les deux principaux pôles de destination des travailleurs de la zone sont Mons et Bruxelles.

Les principaux flux vers Mons proviennent des zones les plus peuplées au Sud-Ouest de la zone.

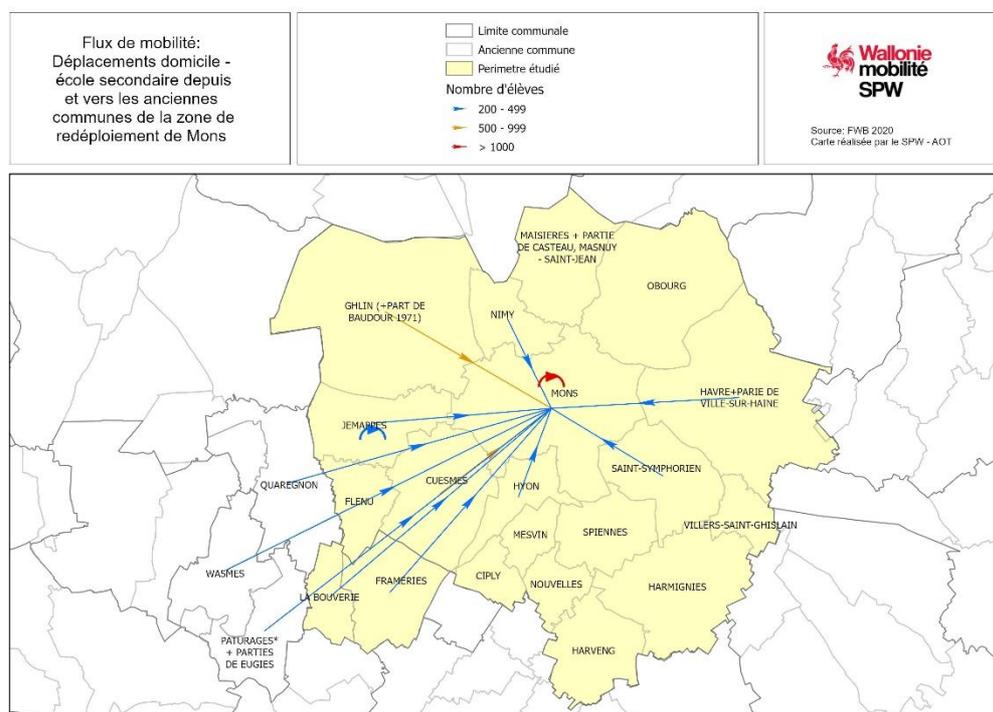


[www.wallonie.be](http://www.wallonie.be)  
N° vert : 1718

### 6.3. Déplacements domicile- école

#### 6.3.1. Flux école secondaire

Les flux scolaires de plus de 200 élèves à destination des écoles secondaires de la zone étudiée et ayant pour origine une des communes de la zone étudiée sont représentés sur la carte ci-dessous (Matrice O/D établissements de la FWB, 2020).



Mons apparaît comme un pôle de destination important pour les élèves du secondaire.

Les flux les plus importants sont les flux internes à Mons, les flux de Ghlin et de Cuesmes vers Mons.

Mons est également un pôle de destination pour certaines communes extérieures à la zone, principalement depuis le Sud-Ouest (Wasmès, Quaregnon, Pâturages).

Jemappes apparaît également, dans une moindre mesure, comme pôle scolaire.