

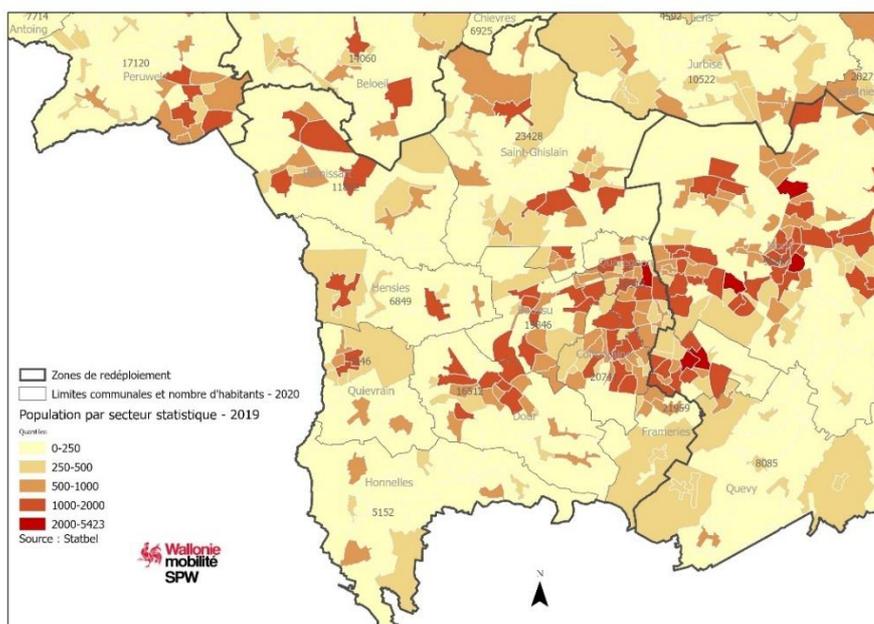
OCBM du Hainaut du 1^{er} décembre 2022 : document préparatoire au point 5.2.

Zone Borinage - diagnostic et lancement de l'étude de redéploiement

1. Caractérisation de la zone d'étude

Le périmètre de la zone d'étude est composé de 10 communes : **Saint-Ghislain, Frameries, Colfontaine, Boussu, Quaregnon, Dour, Bernissart, Hensies, Quievrain, et Honnelles.**

Ce territoire se caractérise par des densités de population et d'emplois supérieures à la moyenne régionale.

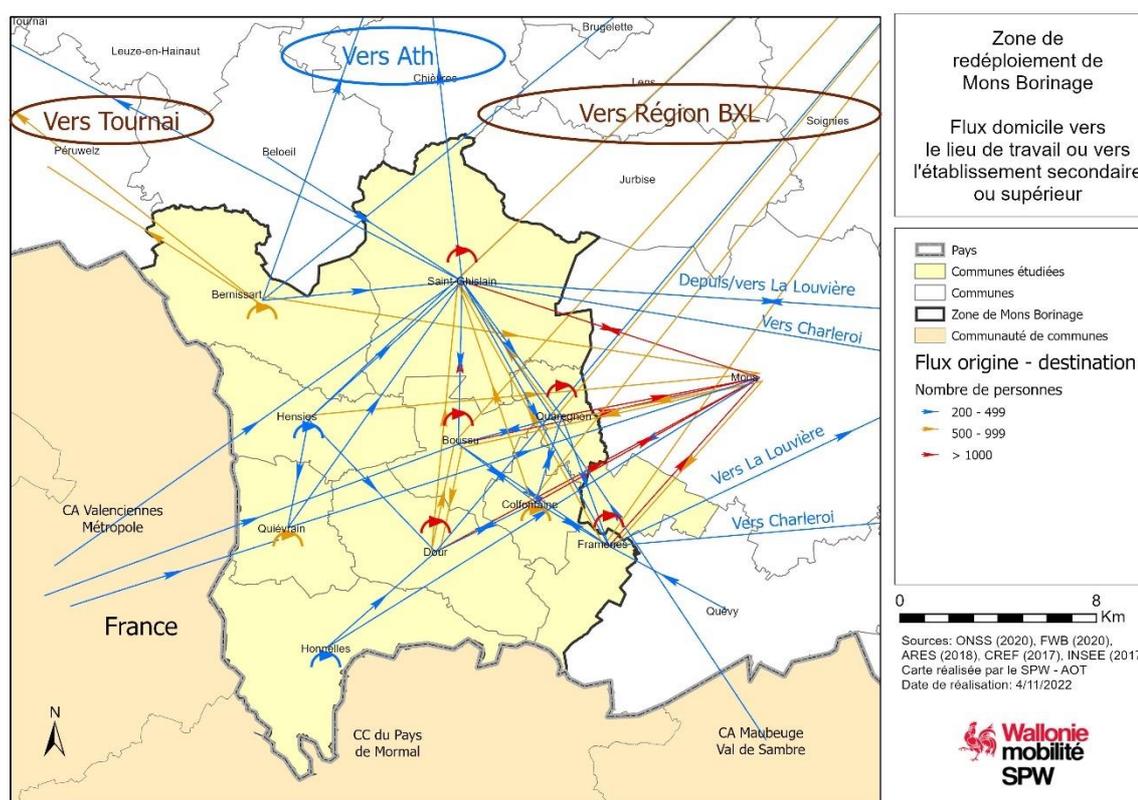


	Zone de redéploiement Borinage	Wallonie	Rapport situation actuelle de la zone de redéploiement / situation actuelle Wallonie
Emplois			
Nombre d'emplois	25 709	1 145 273	2,24 %
Densité d'emploi (Emplois/km ²)	90	68	
Population			
Nombre d'habitants	134 263	3 645 243	3,68 %
Densité population (Hab./km ²)	472	216	
Offre de bus actuelle			
Km/an	2 050 424	91 604 883	2,24%

2. Constats

2.1. Flux de déplacement

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



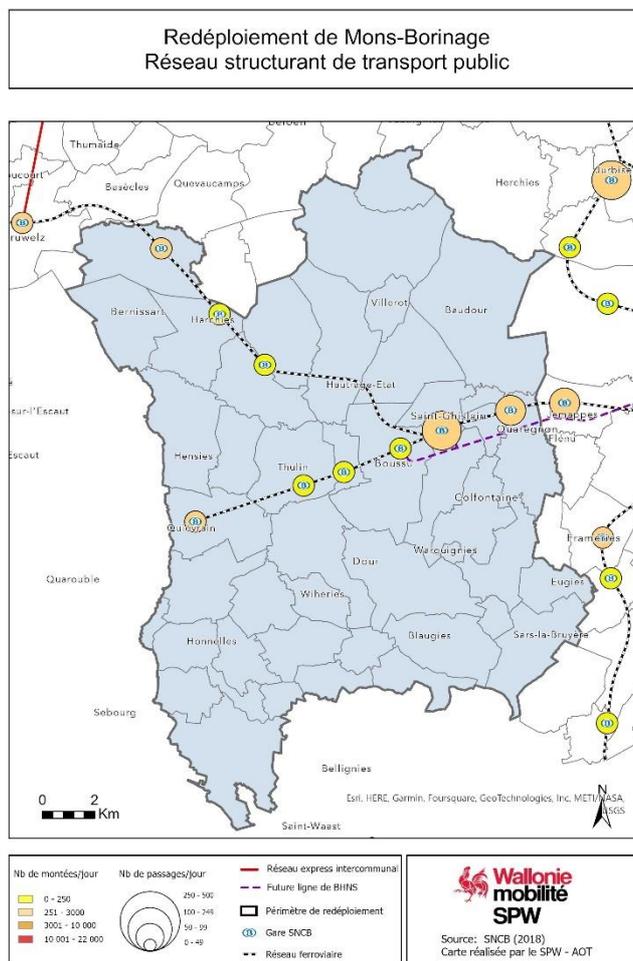
Mons apparaît comme le pôle de destination principal pour les communes de la zone, la Région de Bruxelles-Capitale venant en 2^e position. Des flux moindres sont observés vers les autres pôles périphériques tels que Tournai, Ath, La Louvière et Charleroi.

Des flux intracommunautaires importants sont relevés sur les communes de Saint-Ghislain, Boussu, Dour, Frameries et Quaregnon, et dans une moindre mesure sur les communes de Quiévrain, Colfontaine et Bernissart

On observe en outre une concentration de flux particulièrement dense entre les communes de St-Ghislain, Boussu, Dour, Colfontaine et Quaregnon.

Enfin, on note quelques flux en provenance de la France, principalement de la Communauté de Communes « Valenciennes Métropole ».

2.2. Offre structurante existante et projetée sur la zone



Au sein de la zone de redéploiement, le réseau structurant de transport en commun est actuellement principalement composé du réseau ferroviaire. Plus précisément, l'offre ferroviaire présente 2 lignes.

- La première ligne SNCB Saint-Ghislain – Tournai comporte 4 arrêts dans la zone : Blaton, Harchies, Ville-Pommerœul, et Saint-Ghislain. Les 3 premiers arrêts comptabilisent entre 0 et 50 passages par jour alors que Saint-Ghislain est une gare qui comptabilise entre 100 et 250 passages par jour.
- La seconde ligne SNCB Quiévrain – Mons comporte 6 arrêts dans la zone : Quiévrain, Thulin, Hainin, Boussu, Saint-Ghislain, et Quaregnon. Les 3 premiers arrêts comptabilisent entre 0 et 50 passages par jour et Quaregnon en comptabilise entre 50 et 100.

D'ici 2026, une ligne d'offre structurante urbaine sera ajoutée avec la ligne de bus TEC à haut niveau de service (BHNS) « MONS – BOUSSU – SAINT-GHISLAIN » au niveau de la N51.

2.3. Autres zones adjacentes redéployées

La zone de « Ath » et la zone « Mons urbain » (intégrant notamment les anciennes communes de Frameries, La Bouverie et Noirchain) ont déjà fait l'objet de la définition d'un réseau cible (ambitions régionales). Une cohérence sera visée avec le réseau à définir pour la zone Mons-Borinage.

3. Prochaines étapes

L'Autorité Organisatrice du Transport initie le processus sur la zone par le pilotage de l'étude tactique.

Il est ainsi proposé aux 10 communes (Saint-Ghislain, Frameries, Colfontaine, Boussu, Quaregnon, Dour, Bernissart, Hensies, Quiévrain, et Honnelles) de la zone concernée 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 décembre 2022/janvier 2023 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, d'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 ensuite. L'AOT y présentera l'ébauche de réseau cible, réalisée sur base des inputs du premier 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 en préparation de l'OCBM de printemps 2023. L'AOT y présentera le projet de réseau cible affiné sur base du deuxième atelier, et soumettra aux élus locaux les dernières questions en suspens.

Enfin, le projet de **réseau cible** (reprenant les liaisons, niveaux de service, ampleur d'offre kilométrique pour la zone et les nœuds d'intermodalité cibles) issu des ateliers de co-construction sera présenté pour avis lors de la session OCBM du printemps 2023 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 du réseau..

4. Proposition d'avis de l'Organe

L'Organe prend connaissance du diagnostic mobilité présenté par l'Autorité Organisatrice du Transport et le partage.

En termes de réseau structurant de transport en commun desservant la zone, il constate que :

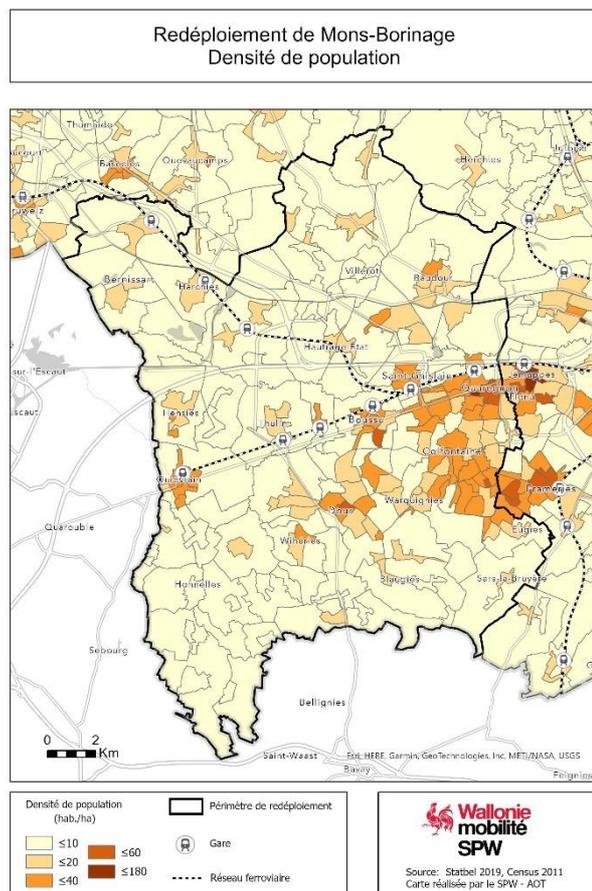
- **Les communes de Bernissart, Boussu, Frameries, Péruwelz, Saint-Ghislain, Quaregnon et Quiévrain disposent d'une offre ferroviaire ;**
- **Les communes de Colfontaine, Dour, Hensies et Honnelles n'ont pas de connexion au réseau structurant ferroviaire ou Express ;**
- **Une infrastructure structurante urbaine BHNS est visée d'être mise en service d'ici 2026 entre Saint-Ghislain, Boussu et Mons.**

L'Organe recommande à l'AOT, l'OTW et les communes concernées (Saint-Ghislain, Frameries, Colfontaine, Boussu, Quaregnon, Dour, Bernissart, Hensies, Quiévrain, et Honnelles)

- **de s'engager dans le processus de redéploiement de l'offre sur le périmètre d'étude de la zone de redéploiement Borinage proposé,**
- **de présenter pour avis le réseau cible de la zone lors de la session au printemps 2023 afin de permettre à l'OTW, sur base du Plan Régional de Transport Public qui sera émis, de piloter la phase d'études opérationnelles d'évolution du réseau.**

5. ANNEXE : Diagnostic technique de la zone de redéploiement Borinage

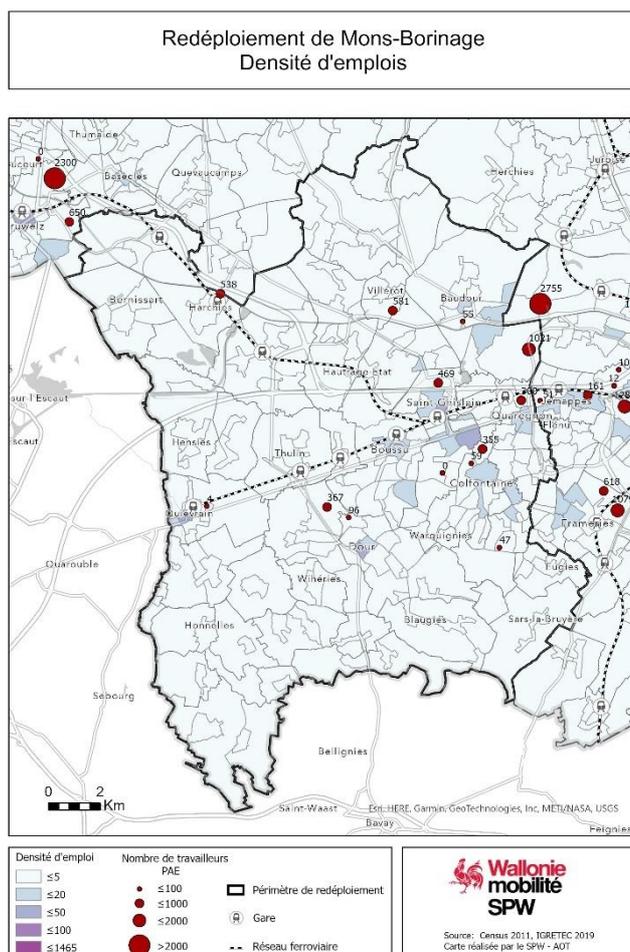
5.1. Population



La zone étudiée est relativement peu dense au regard de la moyenne wallonne. On retrouve des densités plus importantes vers Colfontaine et Quaregnon.

5.2. Emplois

5.2.1. Pôles d'emplois



La densité d'emplois est plus importante dans les secteurs de Colfontaine, Saint-Ghislain, et Quaregnon. La zone comporte 10 parcs d'activité économique (« PAE ») et le principal pôle d'emplois de la zone correspond au PAE de Ghlin-Baudour Sud. Il contient 28 entreprises et est composé de 1021 emplois.

5.2.2. Déplacements domicile-travail

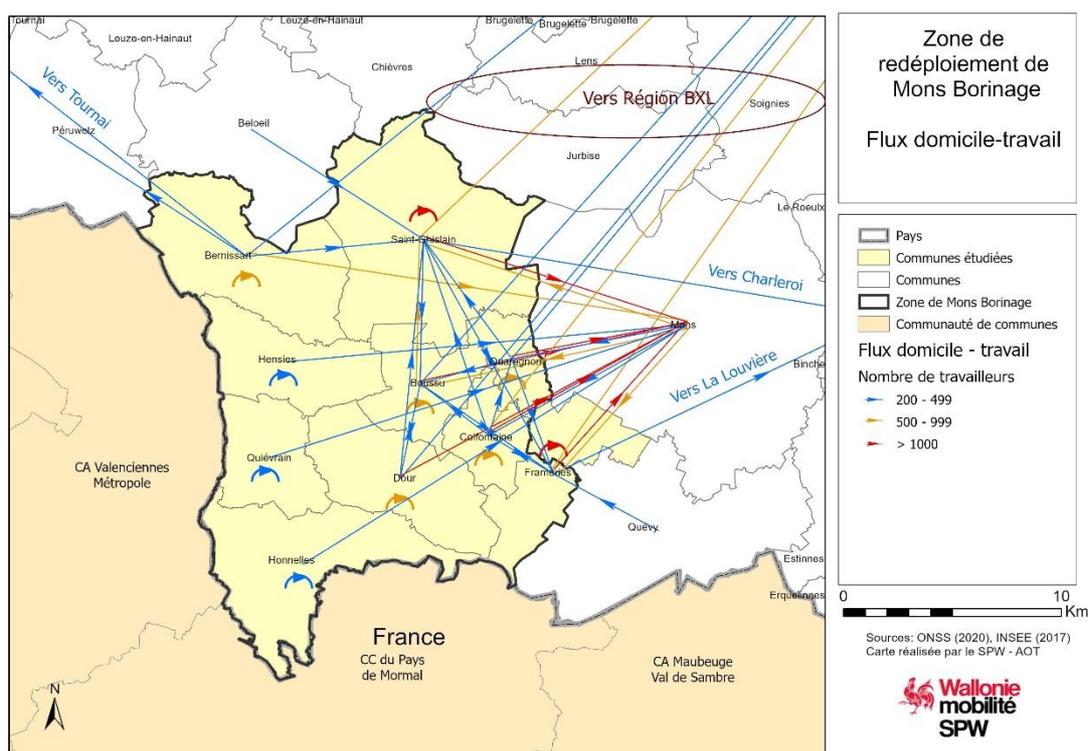
Les flux de plus de 200 travailleurs sortants et entrants dans le périmètre de travail sont représentés sur la carte ci-dessous (données ONSS 2020) :

Le pôle principal de destination des travailleurs de la zone est Mons. Le pôle de Bruxelles-Capital arrive en 2^e position.

Des flux intracommunaux importants sont observés sur Frameries et Saint-Ghislain, et dans une moindre mesure sur Bernissart, Boussu, Colfontaine, Dour et Quaregnon.

Peu de flux venant de l'extérieur de la zone sont enregistrés, à l'exception des flux de Boleil vers Saint-Ghislain et de Quévy vers Frameries.

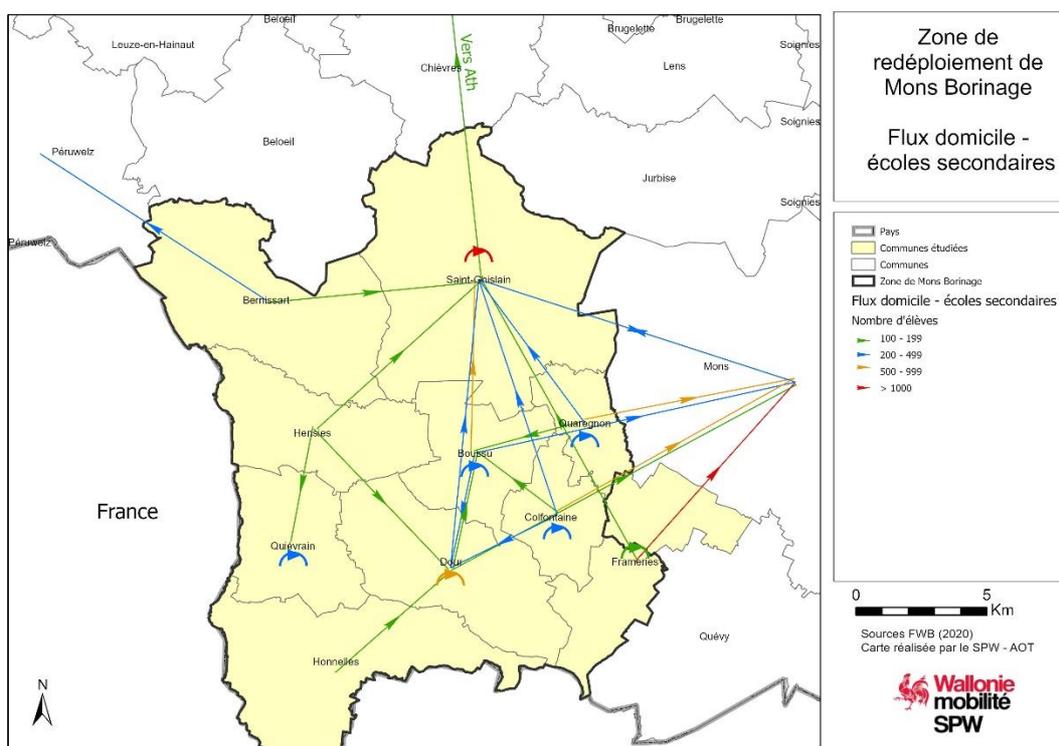
www.wallonie.be
N° vert : 1718



5.3. Déplacements domicile- école

5.3.1. Flux école secondaire

Les flux scolaires de plus de 100 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).



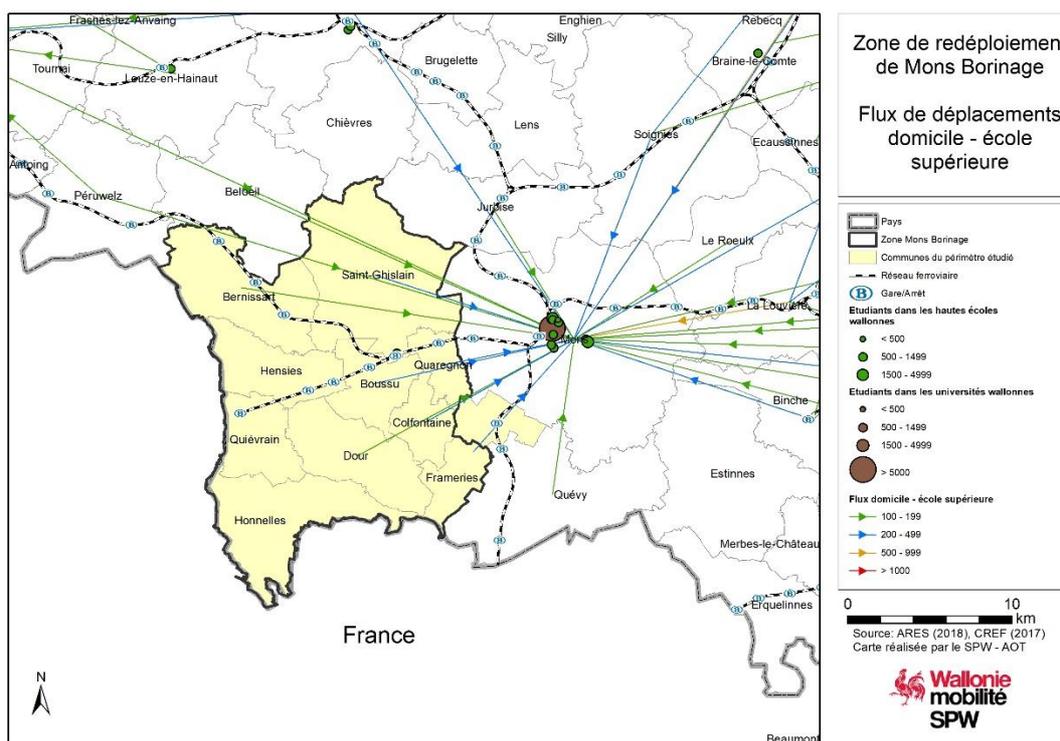
Mons puis Saint-Ghislain apparaissent comme des pôles de destination importants pour les élèves du secondaire.

Les flux les plus importants sont les flux de Frameries, Colfontaine et Quaregnon vers Mons, de Boussu vers Saint-Ghislain ainsi que les flux internes à Saint-Ghislain et Dour.

Quiévrain, Boussu, Quaregnon et Colfontaine apparaissent également, dans une moindre mesure, comme pôles scolaires.

5.3.2. Flux école supérieure

Les flux scolaires de plus de 100 élèves à destination des écoles supérieures de la zone étudiée et ayant pour origine une des communes de la zone étudiée sont représentés sur la carte ci-dessous (données ARES 2018 et CREF 2017).



Les flux sont exclusivement tournés vers Mons, les flux les plus importants viennent de Boussu, Quaregnon, Colfontaine et Frameries.

5.4. Synthèse flux VS offre

Flux de déplacement	Liaison	Offre structurante actuelle ou déjà validée
<u>+ 1000 déplacements</u>	Boussu - Mons	Train et BHNS
	St-Ghislain - Mons	Train et BHNS
	Quaregnon - Mons	Train et BHNS
	Colfontaine - Mons	/
	Dour - Mons	/
<u>500-999 déplacements</u>	Frameries - Mons	Train
	Boussu - St-Ghislain	Train et BHNS
	Bernissart - Péruwelz	Train
	Bernissart - Tournai	Train
	Bernissart - Mons	Train
	Saint-Ghislain - Bruxelles	Train
	Hensies - Mons	Train
	Dour - Saint-Ghislain	/
	Dour - Boussu	/
	Boussu - Bruxelles	Train
	Colfontaine - St-Ghislain	/
	Colfontaine - Bruxelles	/
	Frameries - St-Ghislain	Train, avec 1 correspondance
	Frameries - Bruxelles	Train, avec 1 correspondance
	Quaregnon - Bruxelles	Train
	Mons - Frameries	Train
	Mons - Quaregnon	Train et BHNS
	Mons - Boussu	Train et BHNS
<u>200-499 déplacements</u>	Bernissart - Ath	Liaison principale (cf PRTP zone d'Ath)
	Bernissart - Bruxelles	Train, avec 1 correspondance
	Bernissart - St-Ghislain	/
	Beloeil - St-Ghislain	/
	St-Ghislain - Ath	/
	St-Ghislain - La Louvière	Train
	St-Ghislain - Charleroi	Train
	St-Ghislain - Quaregnon	Train et BHNS
	St-Ghislain - Frameries	Train, avec 1 correspondance

	St-Ghislain - Boussu	Train et BHNS
	Hensies - Bruxelles	/
	Hensies - St-Ghislain	/
	Hensies - Dour	/
	Hensies - Quiévrain	/
	Quiévrain – Mons	Train
	Quiévrain – St-Ghislain	Train
	CA Valenciennes Métropole – St-Ghislain	/
	CA Valenciennes Métropole – Boussu	/
	CA Valenciennes Métropole - Quiévrain	/
	Honnelles – Mons	/
	Honnelles – Dour	/
	Dour – Bruxelles	/
	Dour – Colfontaine	/
	Boussu – Quaregnon	Train
	Boussu - Colfontaine	/
	Boussu – Frameries	Train, avec 1 correspondance
	Colfontaine – Frameries	/
	Colfontaine – Quaregnon	/
	Mons – Colfontaine	/
	Frameries – La Louvière	Train, avec 1 correspondance
	Frameries - Charleroi	Train, avec 1 correspondance
	Quévy – Frameries	Liaison secondaire (cf PRTP de la zone « Mons urbain »)
	CA Maubeuge Val de Sambre – St-Ghislain	/