

Construisons ensemble la mobilité de demain!

**OCBM DU HAINAUT : DOCUMENT
PRÉPARATOIRE AU POINT 1.**

**RÉSEAU CIBLE PROPOSÉ POUR LA ZONE BORINAGE
EN VUE DE L'ÉDITION DU SCHÉMA INTERMODAL DE
MOBILITÉ PAR BASSIN
(AMBITIONS TACTIQUES RÉGIONALES)**

VOIR PROPOSITION DE DÉCISION DE L'ORGANE P. 26

TABLE DES MATIERES

1. CADRE.....	3
1.1. Cadre stratégique.....	3
1.2. Cadre règlementaire.....	5
2. PERIMETRE	6
3. PROCESSUS	7
4. DIAGNOSTIC	9
4.1. Aspects démographiques et socio-économiques actuels et prospectifs.....	9
4.2. Flux de déplacement	11
4.3. Points d'intérêts	13
4.4. Offre existante de mobilité structurante	15
5. RESEAU CIBLE.....	17
5.1. Offre régulière.....	19
5.2. Offre de mobilité locale	20
5.3. Intermodalité	21
5.3.1. Mobipôles.....	21
5.3.2. Correspondances	22
6. ANNEXES	23
6.1. Fiches détaillées par liaisons	23
6.2. Adéquation du réseau cible aux flux de mobilité.....	23
Proposition d'avis de l'organe.....	26

1. CADRE

1.1. Cadre stratégique

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



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

Afin d'atteindre ces objectifs, la Stratégie Régionale de Mobilité (approuvée par le précédent Gouvernement Wallon en 2019 et confirmée par la Déclaration de Politique Régional du Gouvernement actuel) prévoit la création d'un réseau structurant régional et de réseaux structurants urbains, une hiérarchisation de l'offre TEC et le développement de solutions de mobilité locale flexibles.



En accord avec ces différents documents stratégiques, les objectifs de travail de l'Autorité Organisatrice du Transport d'ici 2023 sont notamment :

- La création et le renforcement de lignes structurantes urbaines (tram, BHNS et principales) et non-urbaines (express et principales) afin d'assurer la connexion vers les pôles socio-économiques régionaux d'importance ;
- Le redéploiement, par phase de l'offre TEC en s'appuyant sur ces développements et sur l'offre ferroviaire (Plan Transport SNCB 2023-2026) ;
- Le déploiement progressif et conséquent de solutions de mobilité locale, complémentaires de transport public via les mobipôles en développement.

Les redéploiements de l'offre ont également pour objectif d'adapter l'offre à la demande actuelle dont l'estimation est basée sur l'ensemble des déplacements plutôt que sur la seule fréquentation actuelle du transport public. Il s'agit donc de répondre aux besoins significatifs de mobilité (actuels et/ou anticipés par l'évolution des territoires) de la population et des acteurs socio-économiques.

L'illustration ci-dessous décrit la hiérarchisation des différents niveaux de service cibles auxquels le futur réseau fait référence. Les caractéristiques des types de service peuvent évoluer à la marge selon les régions. Il est toutefois souhaitable de ne pas s'en écarter trop de manière à conserver une cohérence et une équité territoriale sur l'ensemble de la Wallonie.

	Liaison	Caractéristiques
INTERCOMMUNAL	Structurante ferroviaire (train)	Site propre Capacité Cadence
	Structurante express	Rapide - Directe 1 arrêt par commune/PAE Cadencement
	Structurante principale	Directe 1 arrêt par localité Cadencement
URBAIN	Structurante capacitaire (Tram, BHNS)	Site propre - Capacité Fréquence - Fiabilité
	Structurante urbaine	Directe - Fréquence
	Urbaine	Directe - Fréquence
LOCAL	Intercommunale secondaire	Desserte fine de proximité
	Transport régulier à la demande	Capacité faible Rabattement vers réseaux intercommunal et urbain
Touristique	Desserte de lieux touristiques	Circulent uniquement en juillet août
SCOLAIRE	Régulières	Desserte des pôles scolaires non desservis par ailleurs Ne circule qu'en période et aux heures scolaires
	De carence	Circuits organisés dans conditions spécifiques

1.2. Cadre réglementaire

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le présent document s'inscrit dans le processus de redéploiement de l'offre défini par l'article 19 du Contrat de Service Public entre la Wallonie et l'Opérateur de Transport de Wallonie (CSP). Selon celui-ci, l'Autorité Organisatrice du Transport est chargée d'établir les projets de Plans Régionaux de Transport Public d'une part, en capitalisant sur l'expertise de l'OTW et des autres parties prenantes et d'autre part, en prenant en compte les moyens financiers disponibles. Les orientations stratégiques régionales sont exprimées ici en termes de liaisons et de niveaux de service.

2. PERIMETRE

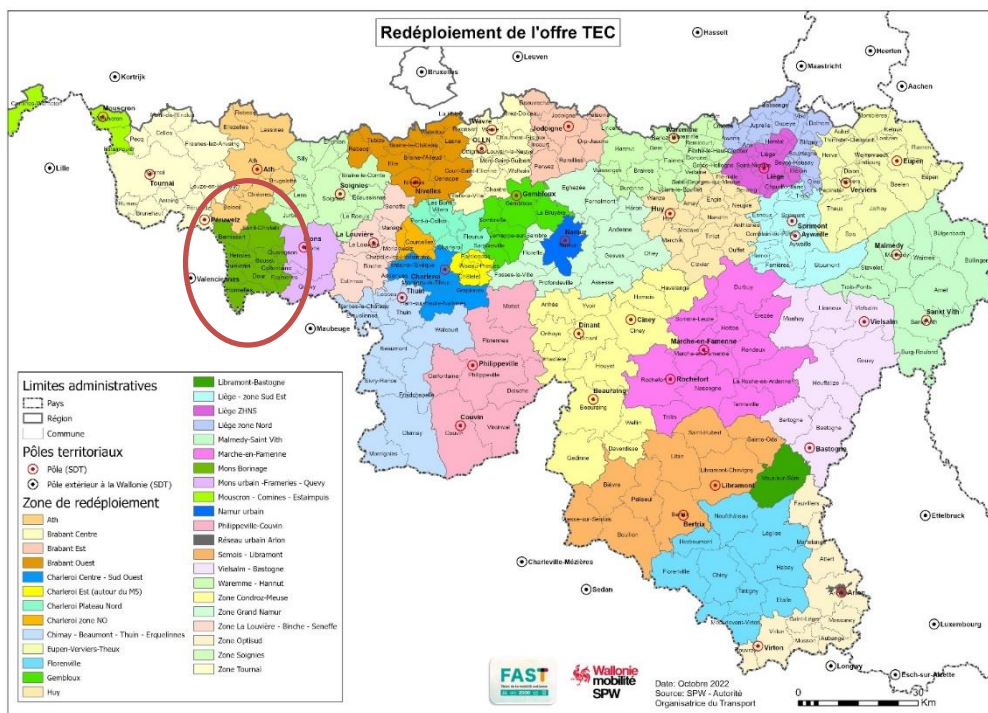
Le périmètre des zones de redéploiement est identifié de commun accord avec l'opérateur en vue de correspondre au mieux à un bassin ou une partie de bassin de mobilité tout en minimisant l'impact opérationnel sur les zones adjacentes lors de la mise en œuvre. Dans ce cas, il s'agit du Borinage, soit une partie du bassin de mobilité du Hainaut.

Le périmètre comprend les communes suivantes :

- Bernissart ;
- Boussu ;
- Colfontaine ;
- Dour ;
- Frameries (anciennes communes de Sars-la-Bruyère et Eugies uniquement, les autres entités de la commune ayant été étudiées dans le cadre du redéploiement de la zone « Mons-Quévy ») ;
- Hensies ;
- Honnelles ;
- Saint-Ghislain ;
- Quaregnon ;
- Quiévrain

La commune de Mons est partie prenante du redéploiement de la zone Borinage, vu l'impact du BHNS « Boussu/St-Ghislain – Mons » étudié.

Par ailleurs, l'étude de redéploiement Borinage prend en compte les études tactiques réalisées sur les zones adjacentes de « Ath » et « Mons-Quévy ».



3. PROCESSUS

Le présent document est le résultat de la première phase du redéploiement dont l'entièreté du processus est décrite ci-dessous :



Le processus a été entamé en date du 1^{er} décembre 2022 lors de l'Organe de Consultation du Bassin de Mobilité de Hainaut. L'Organe y a rendu l'avis suivant :

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

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. »

Un premier atelier technique réunissant le SPW Mobilité et Infrastructures (Autorité Organisatrice du transport et Direction de la planification de la mobilité), l'OTW, les communes concernées et différentes parties prenantes (SNCB, Province, Idea, UWE, etc) a été organisé en date du 13 janvier 2023 afin de partager et d'enrichir le diagnostic mobilité de la zone et d'esquisser en concertation le réseau cible, tant en matière de liaisons que de niveaux de service.

Sur cette base, une deuxième et troisième réunion ont été organisées le 24 février et le 4 avril 2023 avec l'OTW d'une part et les communes d'autre part afin d'affiner le réseau cible.

Enfin, une réunion réunissant les échevins de la mobilité de la zone a été organisée le 27 avril 2023 afin de leur présenter l'esquisse finale de réseau cible et régler les derniers points de débat avec eux.

Ce réseau cible de la zone Borinage est présenté pour avis via le présent document à l'Organe de Consultation du Bassin de Mobilité de Hainaut le 28 septembre 2023.

La seconde phase sera l'élaboration d'un avant-projet de réseau. Il s'agit de la traduction des liaisons et des niveaux de service en itinéraires précis et horaires précis. Au terme de cette phase II, l'avant-projet de plan de réseau sera soumis à l'avis de l'OCBM du Hainaut.

L'étape suivante : la consultation citoyenne (baptisée Mobilli), sera organisée pour la meilleure prise en compte possible des réalités locales dans l'opérationnalisation de l'offre cible, tout en restant dans les balises tactiques fixées par le SIMBA en termes de liaisons, niveaux de service et d'ampleur kilométrique.

Au terme de celle-ci, la Région validera le réseau final à mettre en exploitation sur la zone d'ici 2027.

Lors de la mise en service, l'OTW veillera à la disponibilité effective des infrastructures et du matériel roulant et contribuera à l'accompagnement du changement avec d'autres parties prenantes : TEC, communes, acteurs économiques locaux...

Après 18 mois de mise en œuvre, l'AOT, l'OTW et les parties prenantes identifiées réalisent une première évaluation de l'offre déployée en vue d'avoir un aperçu du fonctionnement de l'offre et d'identifier les actions nécessaires pour optimiser la situation.

Il peut s'agir d'adaptations tactiques, d'aménagements d'infrastructures, ou encore de communication. Les parties prenantes identifiées seront mobilisées dans la mise en œuvre des actions. Le rapport de l'évaluation intermédiaire ainsi que le plan d'action sera présenté à l'OCBM.

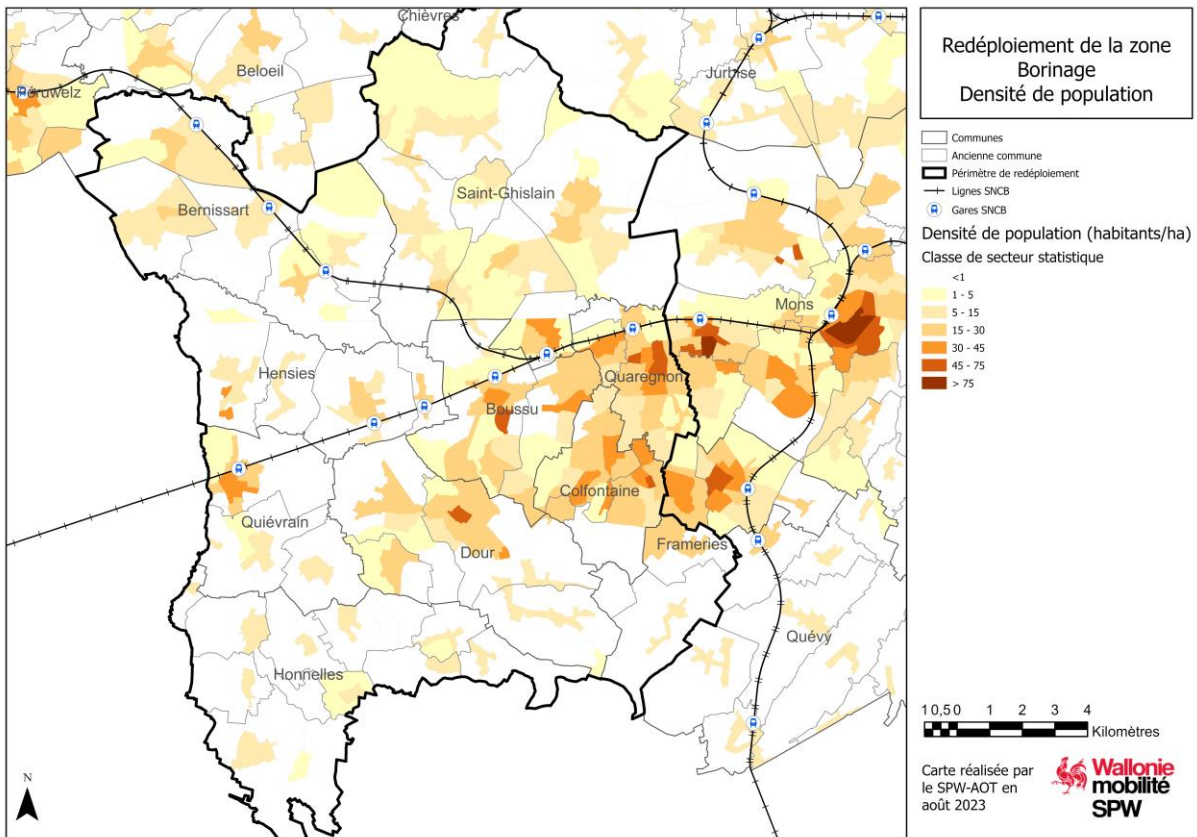
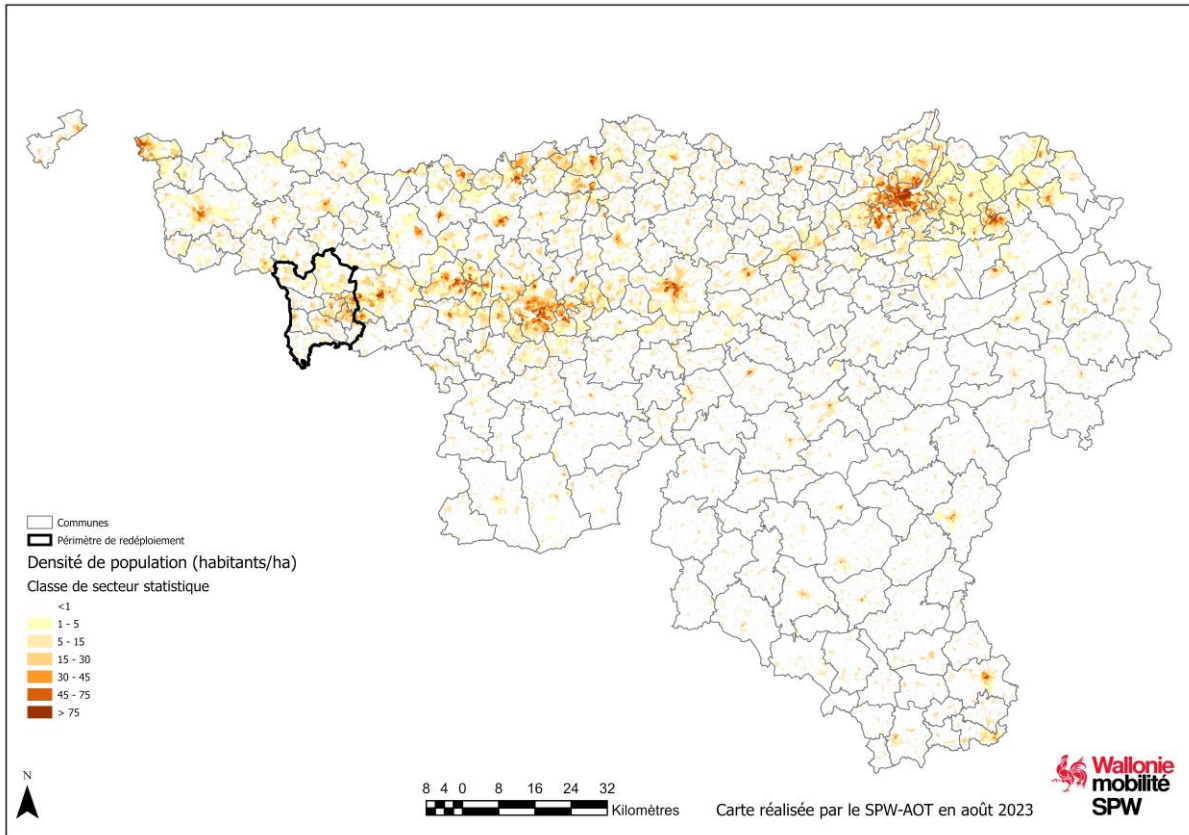
Après un total de 3 ans de mise en œuvre, l'AOT, l'OTW et les parties prenantes identifiées réalisent l'évaluation finale, plus approfondie. Elle comprend un suivi des actions établies lors de la précédente évaluation. A l'issue de l'évaluation finale, l'AOT formalise un bilan final de l'offre déployée et des actions résiduelles. Ce bilan est présenté pour avis à l'OCBM et transmis au Ministre de la Mobilité.

4. DIAGNOSTIC

4.1. Aspects démographiques et socio-économiques actuels et prospectifs

Comme on peut le voir sur les illustrations suivantes, ce territoire présente des densités de population et d'emplois supérieures à celles de la moyenne régionale. En matière de mobilité, il se caractérise par la présence de 2 lignes ferroviaires et par le projet de BHNS sur l'axe Boussu – St-Ghislain – Mons (échéance prévue en 2026).

		Wallonie	Zone de redéploiement	Rapport situation actuelle de la zone de redéploiement / Wallonie
Marché	Superficie	16.845	298,95	1,77%
	Population (Statbel 2022)	3.662.495	134.258	3,67%
	Densité de population (h/km ²)	217	449	
	Nombre d'emplois salariés (Onss 2020)	1.067.288	28.896	2,71%
	Densité d'emplois Onss (emplois/km ²)	63	96	
Offre	Offre actuelle (2021) (Km/an) bus	91.604.883	1.970.320	2,15%
	Offre actuelle train (2019) (km réseau)	1331	29,6	2,22%



4.2. Flux de déplacement

Mons constitue la principale destination de la zone, en particulier pour les communes voisines de St-Ghislain, Quaregnon, Boussu, Colfontaine, Dour et Frameries.

La **Région de Bruxelles capitale** et **Péruwelz** (pour la commune de Bernissart) apparaissent comme les 2 autres destinations extérieures à la zone les plus plébiscitées.

St-Ghislain, **Boussu** et **Dour** constituent des pôles de destination importants pour de nombreuses entités voisines en particulier Colfontaine et Quaregnon mais aussi et surtout au regard des interactions entre elles.

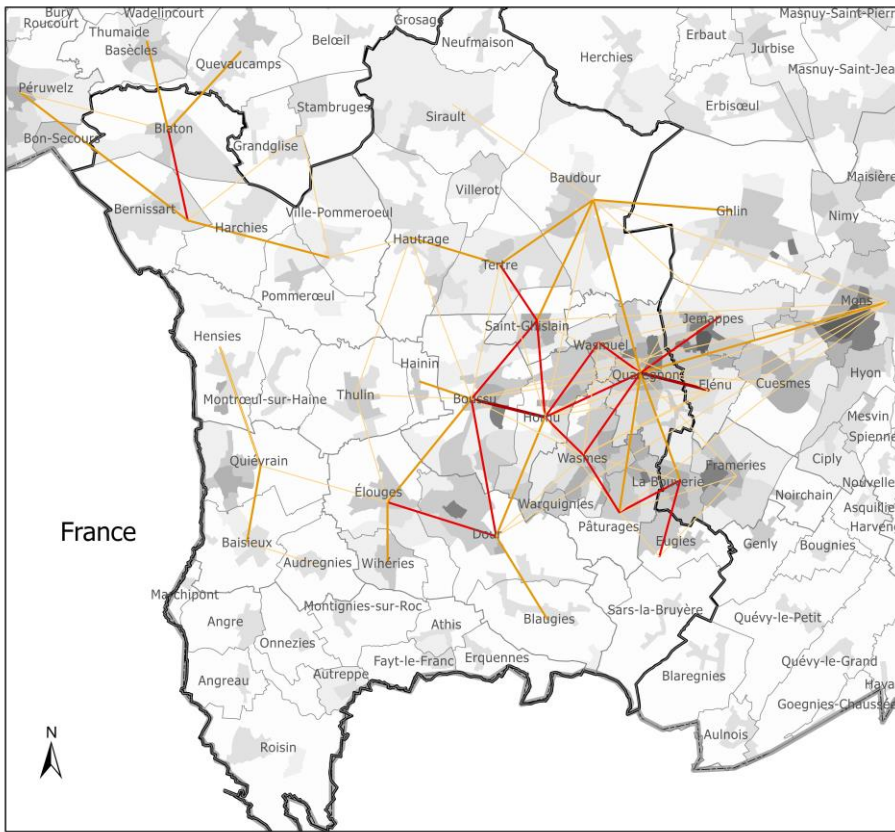
Péruwelz constitue un pôle destination pour la seule commune de Bernissart.

Quiévrain vient ensuite comme destination plus locale pour les communes de Hensies et Quiévrain.

Origines-Destination par communes (flux travailleurs, scolaires et étudiants)

	MONS	SAINT-GHISLAIN	BOUSSU	BRUXELLES-CAPITALE	DOUR	FRAMERIES	QUAREGNON	COLFONTAINE	ATH	LA LOUVIERE	QUIEVRAIN
SAINT-GHISLAIN	2.220	2.551	435	741	116	210	227	171	313	193	
FRAMERIES	3.281	509	313	666	163	1.305	196	302	85	214	
COLFONTAINE	2.196	788	485	535	437	433	303	834	83	183	
BOUSSU	1.685	1.196	1.197	505	507	218	211	208	272	137	
QUAREGNON	2.234	717	413	529	107	286	1.049	219	68	172	
DOUR	1.217	552	536	435	1.571	101	135	209	74	125	149
BERNISSART	612	420	104	301	58	47	43	33	246	56	
MONS		1.197	640		191	793	510	359			59
HENSIES	494	300	155	191	251	157	41	56		55	212
QUIEVRAIN	420	192	181	171	198	58					527
HONNELLES	438	178	132	146	380	50	47	80			102

(ONSS 2017, FWB 2018, ARES 2018, CREF 2017)



Redéploiement de la zone Borinage

Flux tout mode tout motif depuis et vers les anciennes communes de la zone du Borinage

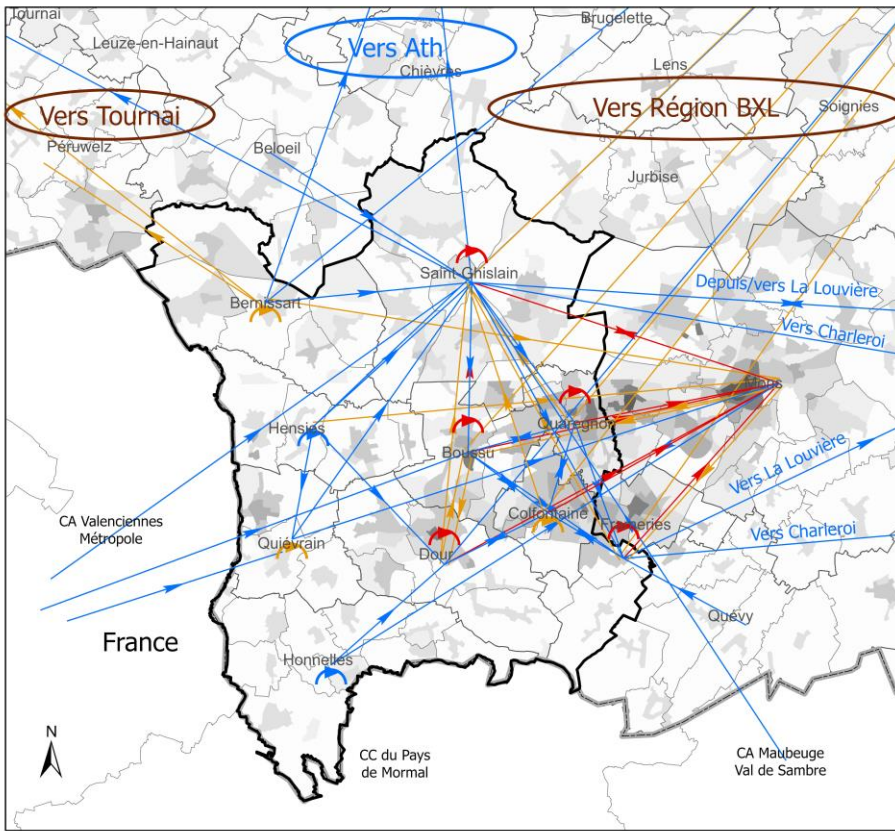
Pays
 Communes
 Ancienne commune
 Périimètre de redéploiement

Nombre de déplacements

- 500 - 999
- 1000 - 1999
- 2000 - 4999
- 5000 - 9999
- > 10000

10,50 1 2 3 4
Kilomètres

Source: Proximus 2022
Carte réalisée par le SPW - AOT
Date de réalisation: août 2023



Redéploiement de la zone Borinage

Flux domicile vers le lieu de travail ou vers l'établissement secondaire ou supérieur

Pays
 Communes
 Ancienne commune
 Périimètre de redéploiement
 Communauté de communes

Flux origine - destination

Nombre de personnes

- 200 - 499
- 500 - 999
- > 1000

0 8
Km

Sources: ONSS (2020), FWB (2020), ARES (2018), CREF (2017), INSEE (2017)
Carte réalisée par le SPW - AOT
Date de réalisation: août 2023



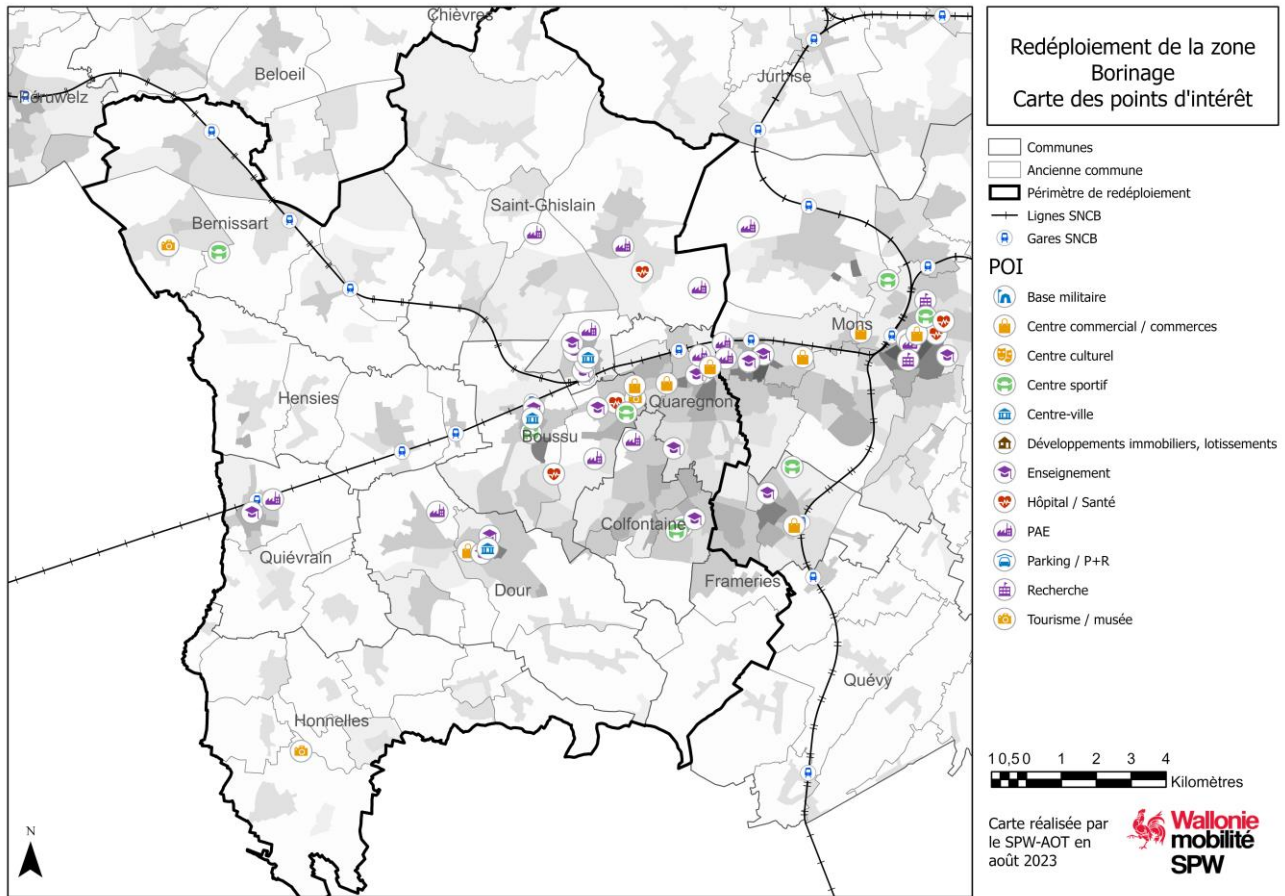
4.3. Points d'intérêts

Les Parcs d'Activités Economiques constituent des destinations importantes comme le montre le tableau ci-dessous.

Les participants aux ateliers ont également identifié d'autres points d'intérêts existants ou en projet (cfr. carte ci-dessous) pouvant justifier une desserte de transport en commun. Les principaux points d'intérêt sont cités ci-dessous.

Commune	Nom du POI	Type d'activités	Attractivité
Mons	Ghlin-Baudour nord	PAE Industriel	2.755 emplois
St-Ghislain	Baudour-Darse	PAE Industriel	55 emplois
St-Ghislain	Ghlin-Baudour Sud	PAE Généraliste	1.021 emplois
St-Ghislain	PAE St-Ghislain	PAE Industriel	469 emplois
St-Ghislain	Ecozoning de Tertre	PAE Industriel	581 emplois
Quiévrain	PAE Quiévrain	PAE Mixte	4 emplois
Quaregnon	PAE Jemappes-Laminoirs Sud	PAE Industriel	51 emplois
Quaregnon	PAE Jemappes-Laminoirs Nord	PAE Industriel	58 emplois
Quaregnon	Zoning du Brûle	PAE mixte	300 emplois
Boussu	PAE Colfontaine-Vanneaux	PAE mixte	59 emplois
Boussu	PAE Boussu-Miniaux	PAE mixte	En développement
Dour	PAE Hauts-Pays	PAE Industriel	463 emplois
Colfontaine	PAE Paturages	PAE Industriel	47 emplois
Boussu	Collège Ste-Marie	Enseignement	1.099 élèves
Boussu	IPES de Boussu	Enseignement	555 élèves
Colfontaine	Lycée Provincial	Enseignement	856 élèves
Dour	Athénée Royal de Dour	Enseignement	673 étudiants
Dour	Institut la Sainte Union	Enseignement	1.774 élèves
Frameries	Institut Sacré-Coeur	Enseignement	373 élèves
Quaregnon	Lycée Dufasnes	Enseignement	632 élèves
Quiévrain	Athénée Royal de Quiévrain	Enseignement	424 élèves
Quiévrain	Centre scolaire Don Bosco	Enseignement	429 élèves
St-Ghislain	Lycée Provincial St-Ghislain	Enseignement	747 élèves
St-Ghislain	Athénée Royal St-Ghislain	Enseignement	730 élèves
St-Ghislain	Institut St-Joseph	Enseignement	1.032 élèves
St-Ghislain	Lycée Charles Plisnier	Enseignement	463 élèves
St-Ghislain	Collège Ste-Marie	Enseignement	1.014 élèves
St-Ghislain	Haute Provinciale du Hainaut	Enseignement	774 élèves
St-Ghislain	Epicura Baudour	Santé	237 lits
Boussu	CHR Warcquignies	Santé	501 lits
Dour	Centre commercial Espace C	Commerce	14 enseignes
Boussu	Grand Hornu / Mac's	Tourisme	Entre 40.000 et 100.000 visiteurs/an

Bernissart	Musée de l'Iguanodon	Tourisme	Environ 10.000 visiteurs/an
Honnelles	Caillou-qui-bique	Tourisme	?



4.4. Offre existante de mobilité structurante

Le réseau structurant de transport en commun est composé du réseau ferroviaire, express et métro. L'offre **ferroviaire** est présente à :

- **Quiévrain, Hensies, Boussu et Quaregnon** via la ligne de train **IC** « Bruxelles-Mons-Quiévrain »
- **Bernissart** via la ligne de train S « Mons - Tournai ».
- **Saint-Ghislain** via la ligne de train **IC** « Bruxelles-Mons-Quiévrain », la ligne de train **IC** « St-Ghislain-Mons-Liège Guillemins » et via la ligne de train S « Mons – Tournai ».

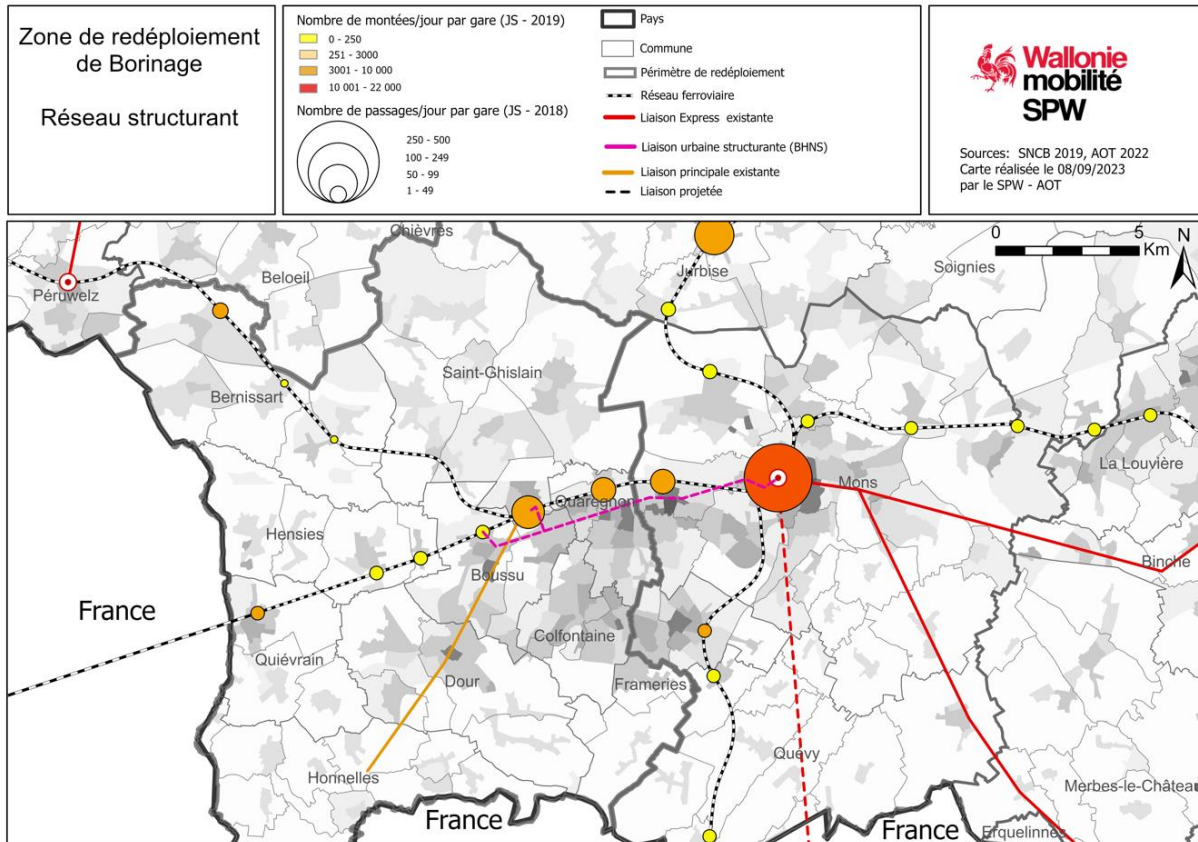
L'**offre structurante intercommunale** existante ou planifiée correspond à :

- La ligne 30 « Honnelles – Saint-Ghislain » existante ;

L'**offre structurante urbaine** au sein de la zone d'étude correspond à :

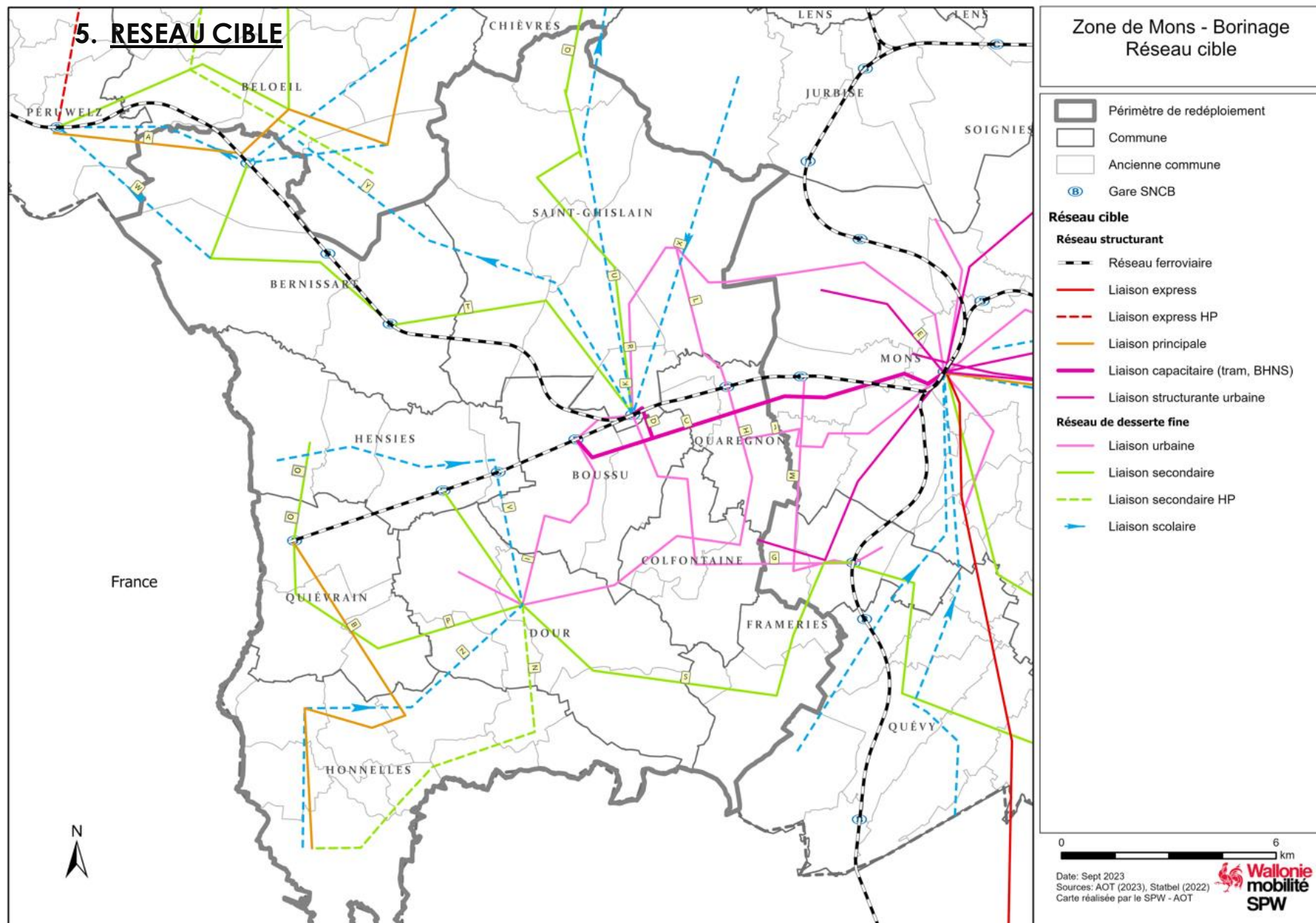
- La liaison urbaine structurante « BHNS » entre Boussu, Saint-Ghislain et Mons qui devrait être mise en œuvre en 2026.

A ce stade, seules les communes de Dour et Colfontaine n'ont pas encore d'accès au réseau structurant.



Le BHNS (Bus à haut Niveau de Service) est un bus mais qui fonctionne comme un tram sur roues. Il offre les avantages du tram que sont la **rapidité**, une **fréquence importante**, la **fiabilité** et le **confort** sans la complexité des travaux d'installations des voies ferrées. Il peut circuler à la fois en site propre et sur route (où il est prioritaire), à la fréquence d'un bus toutes les 5 à 10 minutes en heure de pointe, ce qui permet une très grande facilité d'utilisation.

Le BHNS qui permettra donc de relier le Borinage à Mons toutes les 5 à 10 minutes (en heure de pointe) contribuera également à décongestionner la N51, axe stratégique et une des principales entrées de la ville puisque cet axe accueille 30% du trafic automobile de et vers Mons.



Caractéristiques	Direction	Liaisons	Zone d'étude	Objectifs principaux	Niveau de service															
					Fréquence (nombre de passages par jour)				Amplitude				V	Cs*	Ct*					
					sco	vac	sam	dim	sco	vac	sam	dim								
INTERCOMMUNAL	Site propre																			
	Capacité																			
	Cadence																			
Rapide - Directe	1 arrêt par commune/P																			
Directe	1 arrêt par localité	Cadence	Bidirectionnelle	Péruwelz - Blaton - Quevaucamps - Stamburges - Beloeil - Huissonnes - Ladeuze -	A	Ath	Cette liaison permet la connexion entre les 2 pôles d'Ath et Péruwelz, et la connexion aux pôles de Bruxelles, Tournai et Mons via correspondance ferroviaire pour les communes traversées par la	30min HP 1h HC	1h	1h	2h	14h	14h	10h	10h	min 30km/h	4	0,6		
			Bidirectionnelle	Roisin - Angreau - Angrie - Onnezies - Montignies/Roo - Audregnies - Quiévrain	B	Borinage	Cette liaison permet la connexion de la commune des Honnelles au réseau structurant ferroviaire et de là, aux pôles de Mons, Bruxelles, Saint-Ghislain et Bousou	1h HP 2h HC	1h HP 2h HC	2h	2h	14h	14h	10h	10h	min 30km/h	4	0,7		
Site propre	Capacité	Fréquence	Fiabilité	Bidirectionnelle	BUSWAY : Bousou - Hornu - Saint-Ghislain - Wasmuel - Quaregnon - Jemappes - Mons	C	Borinage	Relier le Borinage à Mons sur le tronçon commun entre Hornu et Mons, ainsi que Bousou et Hornu	30min entre 5h-7h et 20h-23h 15min en HP 20min en HC	1h entre 5h-7h et 20h-23h 20min en journée	30min entre 7h-9h et 20h-23h 20min en	30min	5-23h	5-23h	7-23h	7-23h	min 25km/h	4	1	
				Bidirectionnelle	BUSWAY : Saint-Ghislain - Wasmuel - Quaregnon - Jemappes - Mons	D	Borinage	Relier le Borinage à Mons, sur le tronçon commun entre Hornu et Mons	1h entre 5h-7h et 20h-23h 15min en HP 20min en HC	30min entre 5h-7h et 20h-23h 20min en journée	1h entre 7h-9h et 20h-23h 30min en	1h entre 7h-9h et 20h-23h 30min en	5-23h	5-23h	7-23h	7-23h	min 25km/h	4	1	
Directe	Fréquence	Ghlin - Mons		E	Mons Quévy	Cette liaison permet de relier de manière directe, fréquente et rapide Ghlin à son principal pôle d'emploi, scolaire, culturel, commercial et de santé : Mons	1h entre 5h-6h et 20h-23h 20min en HP 30min en journée	1h entre 5h-6h et 20h-23h 30min en journée	1h entre 7h-9h et 20h-23h 30min en	1h	5-23h	5-23h	7-23h	7-23h	min 25km/h	4				
		Flénu - Cuesmes - Mons		F	Mons Quévy	Cette liaison permet la desserte des zones denses de Flénu et Cuesmes et les connecte à leur principal pôle d'emploi, scolaire, culturel, commercial et de santé : Mons.	30min entre 5h-7h et 20h-23h 20min en journée	30min	1h entre 7h-9h et 20h-23h 30min en journée	1h	5-23h	5-23h	7-23h	7-23h	min 25km/h	4	0,5			
URBAIN	Directe	Fréquence	Saint-Ghislain - Hornu - Wasmes - Pâturages - Laisette - la Bouverie (- Frameries)		G	Borinage	Cette liaison vise la desserte des quartiers denses de Hornu, Collontaine et Frameries et leur connexion aux pôles de St-Ghislain et Mons via rabattement sur le Busway et sur le mobipôle de Frameries	1h entre 5h-6h et 20h-23h 20min en HP 30min en journée	1h entre 5h-6h et 20h-23h 30min en journée	1h entre 7h-9h et 20h-23h 30min en journée	1h	5-23h	5-23h	7-23h	7-23h	/	4	0,7		
			Dour - Waroignies - Wasmes - Pâturages - Quaregnon		H	Borinage	Cette liaison vise la desserte des quartiers denses de Collontaine et Quaregnon et la connexion de ces-derniers et de Dour au pôle de Mons via rabattement sur le Busway	1h entre 5h-6h et 20h-23h 20min en HP 30min en journée	1h entre 5h-6h et 20h-23h 30min en journée	1h entre 7h-9h et 20h-23h 30min en journée	1h	5-23h	5-23h	7-23h	7-23h	/	4	0,7		
			Elouges - Dour - Bousou-Bois - Bousou		I	Borinage	Cette liaison vise la connexion fréquente du centre urbain de Dour vers Bousou, en rabattement sur le Busway et le réseau ferroviaire afin d'assurer une connexion vers les pôles scolaires et d'emploi de Mons et vers le pôle de Bruxelles-Capitale	1h entre 5h-6h et 20h-23h 20min en HP 30min en journée	1h entre 5h-6h et 20h-23h 30min en journée	1h entre 7h-9h et 20h-23h 30min en journée	1h	5-23h	5-23h	7-23h	7-23h	/	4	0,7		
			Quaregnon - Flénu		J	Borinage	Cette liaison vise la desserte des quartiers denses de Quaregnon et leur connexion à Flénu et Mons, via rabattement sur la liaison urbaine "Flénu - Cuesmes - Mons"	1h entre 5h-6h et 20h-23h 20min en HP 30min en journée	1h entre 5h-6h et 20h-23h 30min en journée	1h entre 7h-9h et 20h-23h 30min en journée	1h	5-23h	5-23h	7-23h	7-23h	/	4	0,7		
			Saint-Ghislain - Tettere - Baudour - Douvrain - Ghlin		K	Borinage	Cette liaison permet la connexion directe entre Baudour et Quaregnon en raison des flux de déplacements identifiés entre ces pôles	1h entre 5h-6h et 20h-23h 20min en HP 30min en journée	1h entre 5h-6h et 20h-23h 30min en journée	1h	1h	5-23h	5-23h	7-23h	7-23h	/	4	0,6		
			Quaregnon - Douvrain - Baudour		L	Borinage	Cette liaison vise la connexion directe entre Baudour et Quaregnon en raison des flux de déplacements identifiés entre ces pôles	1h entre 5h-6h et 20h-23h 30min en journée	1h entre 5h-6h et 20h-23h 30min en journée	1h	1h	5-23h	5-23h	7-23h	7-23h	/	4	0,7		
			Frameries - La Bouverie - Flénu - Jemappe		M	Borinage	Cette liaison permet la desserte des zones denses de Frameries, La Bouverie, Flénu et Jemappes et leur connexion à leurs pôles d'emploi (PAE de Frameries, Mons via correspondance au Busway et à la gare de	1h HP 2h HC	1h HP 2h HC	2h	/	14h	14h	10h	/	15-25km/h	4	0,5		
SECONDAIRE	Desserte fine de proximité	Bidirectionnelle	Unidirectionnelle	Roisin - Meaurain - Autreppe - Fayt-le-Franc - Ecuennens - Athis - Dour	N	Borinage	L'objectif est la connexion des villages de Penité des Honnelles à leur pôle scolaire (Dour) et à leurs pôles d'emplois (Dour et Mons, via connexion avec le réseau urbain sur Dour)	1h HP	1h HP	/	/	3h	3h	/	/	15-25km/h	4	0,4		
			Unidirectionnelle	Quiévrain - Hensies - Montroeuil/Haine	O	Borinage	Cette liaison permet la connexion des villages de Hensies et Montroeuil/Haine au réseau structurant ferroviaire et de là aux pôles de Mons, Bruxelles, Saint-Ghislain et Bousou. Elle vise également à permettre la connexion des villages de Penité de Hensies à leur pôle administratif via correspondance avec le réseau ferroviaire	1h HP 2h HC	1h HP 2h HC	2h	/	14h	14h	10h	/	15-25km/h	4	0,5		
			Unidirectionnelle	Quiévrain - Baizeux - Audregnies - Dour	P	Borinage	L'objectif est la connexion des villages de Penité de Quiévrain au réseau ferroviaire, à leur pôle administratif, à leurs pôles scolaires (Quiévrain, Dour) et à leurs pôles d'emplois	1h HP 2h HC	1h HP 2h HC	2h	/	14h	14h	10h	/	15-25km/h	4	0,5		
			Unidirectionnelle	Neufmaison - Vaudignies - Chièvres - Attré - Arbre - Ponchau - Ath	Q	Ath	Cette liaison permet la connexion des villages de Chièvres à leur pôle scolaire et d'emploi : Ath. L'autre objectif est la connexion des villages traversés au pôle de Saint-Ghislain (via correspondance organisée avec la liaison secondaire "Neufmaison - Saint-Ghislain")	1h HP 2h HC	1h HP 2h HC	2h	/	14h	14h	10h	/	15-25km/h	4	0,5		
			Unidirectionnelle	Neufmaison - Sirault - Villeroit - Tettere - Saint-Ghislain	R	Borinage	Cette liaison vise à permettre la connexion des villages de Penité de Saint-Ghislain à leur pôle administratif, scolaire et d'emploi (Saint-Ghislain) et par extension au pôle de Mons via rabattement sur le Busway. L'autre objectif est la connexion des villages traversés au pôle de Ath (via correspondance organisée avec la liaison secondaire "Neufmaison - Ath")	1h HP 2h HC	1h HP 2h HC	2h	/	14h	14h	10h	/	15-25km/h	4	0,5		
			Unidirectionnelle	Thulin - Dour - Blaugies - Sars-la-Buyère - Eugies - Frameries	S	Borinage	Cette liaison permet la connexion des villages des entités de Dour et Frameries à leurs pôles administratifs, scolaires et d'emplois respectifs.	1h HP 2h HC	1h HP 2h HC	2h	/	14h	14h	10h	/	15-25km/h	4	0,5		
			Unidirectionnelle	Blaton - Bernissart - Pommeroeul - Ville-Pommeroeul - Hautrage - Tettere - Saint-Ghislain	T	Borinage	Cette liaison permet la connexion des villages des entités de Bernissart à leur pôle administratif (Bernissart) ainsi qu'à leurs pôles scolaires et d'emplois (Saint-Ghislain et Péruwelz), complémentaires au réseau ferroviaire ne circulant qu'aux heures de pointe	1h HP 2h HC	1h HP 2h HC	2h	/	14h	14h	10h	/	15-25km/h	4	0,5		
			Unidirectionnelle	Saint-Ghislain - Neufmaison - Vaudignies - Chièvres - Ath	U	Ath	Connexion du pôle scolaire de Ath	2	0	0	0	/	/	/	/	/	-	2		
SCOLAIRE	Ne circule qu'en période et aux heures scolaires	Unidirectionnelle	Hensies - Montroeuil - Thulin - Hainin - Dour	V	Borinage	Connexion du pôle scolaire de Dour	2	0	0	0	/	/	/	/	-	2				
			Bernissart - Péruwelz	W	Borinage	Connexion du pôle scolaire de Péruwelz	2	0	0	0	/	/	/	/	-	2				
			Herchies - Saint-Ghislain	X	Borinage	Connexion du pôle scolaire de Saint-Ghislain	2	0	0	0	/	/	/	/	-	2				
			Quevaucamps - Stamburges - Sirault - Saint-Ghislain	Y	Borinage	Connexion du pôle scolaire de Saint-Ghislain	2	0	0	0	/	/	/	/	-	2				
			Angreau - Angrie - Onnezies - Montignies/Roo - Dour	Z	Borinage	Connexion du pôle scolaire de Dour	2	0	0	0	/	/	/	/	-	2				

5.1. Offre régulière

Le réseau cible présenté aux pages suivantes propose **21 liaisons** décomposées comme suit :

- 1 liaison structurante principale,
- 2 liaisons urbaines structurantes,
- 6 liaisons urbaines,
- 7 liaisons secondaires intercommunales,
- 5 liaisons scolaires.

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

La liaison « Flénu – Cuesmes – Mons » de la zone Mons-Quevy a été légèrement modifiée dans son tracé afin de mieux desservir le centre de Flénu vers Mons.

Les potentiels de flux identifiés entre Flénu et Mons étant désormais couverts par la liaison urbaine « Flénu-Cuesmes -Mons », le niveau de service de la liaison « Frameries – La Bouverie – Jemappes » de Mons-Borinage peut être diminué sans impacter les besoins des habitants de Flénu voulant se rendre à Mons.

Le réseau cible présente les caractéristiques suivantes :

- **Accroissement quantitatif de 12%** (2.7 M de km, soit 300 000 km de plus par rapport à l'actuel), grâce à une **amplitude horaire** importante : 5h – 23h pour le réseau urbain ; 6h – 20h pour le réseau intercommunal et au développement d'une **offre le week-end** : minimum 1 bus/heure le dimanche pour le réseau urbain visé ;
- Développement d'offre structurante : Une nouvelle **liaison BHNS** traversant la zone permet d'offrir une liaison rapide, fiable, fréquente et capacitaire entre Mons, Jemappes, Boussu et Saint Ghislain et les pôles générateurs de déplacement important : Quaregnon, Dour, Colfontaine, Frameries mais aussi Bruxelles et Ath ;
- **Capacité** de l'offre : L'offre régionale de transport public proposée dans ce réseau cible augmentera de + 108 % les places*kilomètres sur l'axe de la N51 ;
- **Couverture du territoire** : desserte en services réguliers de tous les points d'intérêts identifiés en atelier, tant économiques, commerciaux que serviciels et identification des besoins en mobilité locale flexible tant au niveau spatial qu'au niveau temporel ;
- **Des correspondances explicites** seront organisées entre bus et train à différents nœuds au sein de la zone afin de favoriser l'intermodalité. Les liaisons à destination des différents pôles, particulièrement, pourront contribuer à diminuer la pression automobile aux heures de pointe. Les correspondances suivantes sont ainsi ciblées :
 - En gares de Quiévrain, Thulin, Quaregnon, Boussu et St-Ghislain avec les trains à destination de ou depuis Mons/Bruxelles, pour une meilleure mobilité des navetteurs ;
 - En gare de Blaton, avec les trains à destination de Péruwelz et Tournai ;
 - En gare de Frameries, avec les trains à destination de Mons.
- **Objectivité** accrue des besoins en mobilité : des fréquences proportionnées aux flux de déplacements et aux densités sur la zone ;

- **Facilité d'usage accrue**, en particulier pour les nouveaux usagers grâce à la hiérarchisation du réseau et à sa simplification (en termes d'itinéraires et d'horaires) ;
- **Optimisation des coûts** : la valorisation du réseau ferroviaire là où il est présent permet de limiter les coûts en évitant les doublons et grâce à des correspondances explicites organisées entre bus et train.

5.2. Offre de mobilité locale

L'offre TEC redéployée a pour but de couvrir les flux de déplacement ayant un potentiel suffisant. En deçà de ces seuils de potentiel justifiant une offre de mobilité collective, des solutions de déplacement complémentaires sont nécessaires.

La Région est en train d'élaborer un cadre réglementaire visant le développement de services mobilité locale sur l'ensemble du territoire wallon, en priorité au sein des zones redéployées. Ces services doivent s'inscrire dans un système de transport public intégré, depuis le plus structurant (réseau ferroviaire fédéral) en passant par les plus flexibles (mobilité locale) et les modes actifs.

Les nouveaux réseaux impliquent également d'améliorer les infrastructures en permettant de rejoindre le transport public via :

- Des cheminements continus et sécurisés vers les arrêts du réseau structurant
- L'aménagements de certains de ces arrêts en mobipôles (voir typologie des fonctionnalités cibles) pour faciliter le transfert modal.

Les villages les plus concernés par ces besoins sont les suivants : Meurain, Autreppe, Fayt-le-Franc, Erquennes et Athis.

Lors de la phase d'études opérationnelles, les besoins seront précisés tant en infrastructures qu'en services notamment via la localisation des mobipôles et des cheminements cyclo-piétons vers les arrêts structurants du réseau. Cette identification permettra aux autorités concernées de mettre en place les aménagements nécessaires pour assurer la mobilité de porte à porte.

Des services de mobilité active partagée ou des solutions de transport à la demande seront à créer en fonction des besoins identifiés. La planification et les possibilités de financement d'infrastructures et de services relèvent des choix communaux avec l'appui de la Région.

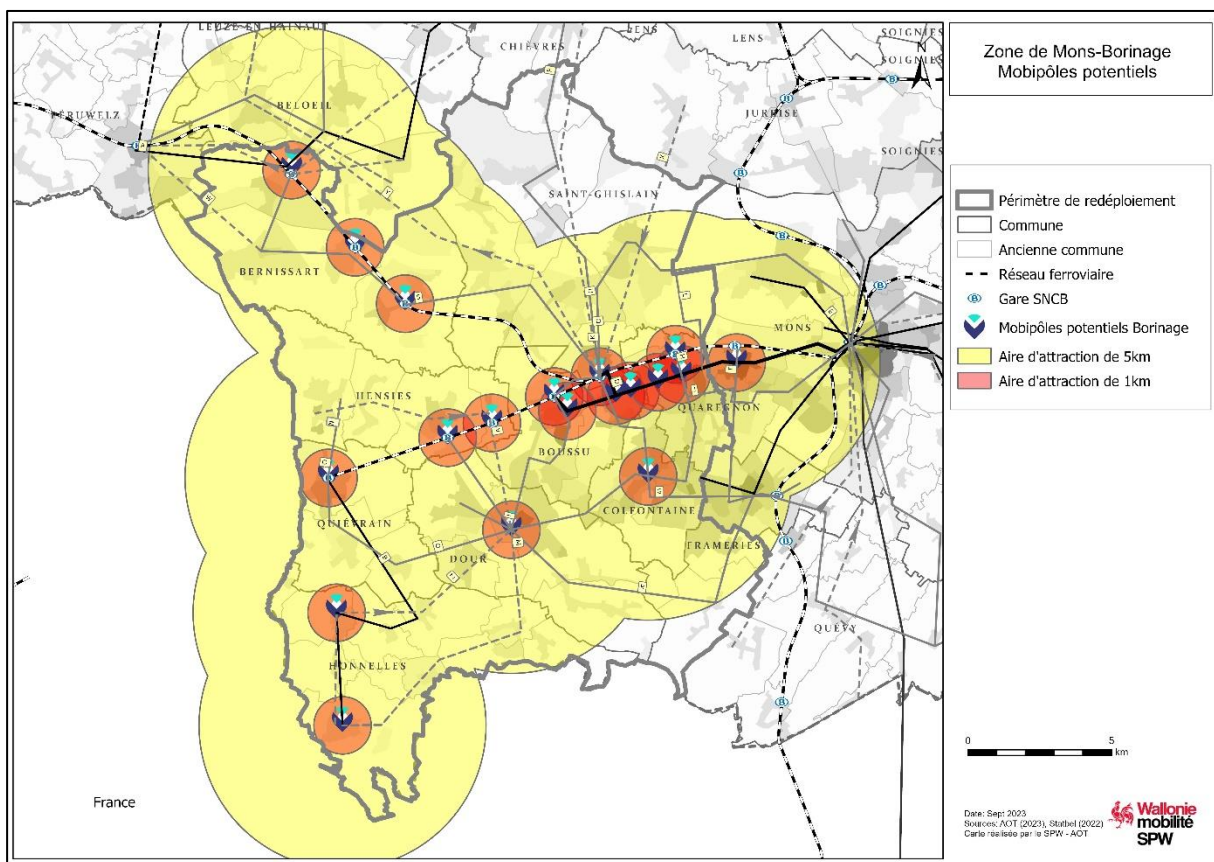
5.3. Intermodalité

5.3.1. Mobipôles

Plusieurs mobipôles (dont les gares) ont été identifiés sur le réseau structurant intercommunal (ferroviaire, Express et principal) et structurant urbain (métro).

Pour rappel, les mobipôles sont des lieux où convergent différentes offres de services (vélos partagés, voitures partagées, vélos cargo, ...) et infrastructures de mobilité (zones d'attente conviviales, parkings vélos, bornes de recharge, ...) et qui offrent une connexion directe avec le réseau de transport public structurant.

Les localisations précises seront déterminées lors de la phase d'étude opérationnelle.



5.3.2. Correspondances

Le tableau suivant dresse la liste exhaustive des correspondances qui sont prévues et organisées. Les lieux d'origine et destination cibles sont identifiés **en gras**. Les possibilités de correspondance fortuite n'y sont pas mentionnées.

Gare	Liaison structurante	Liaison en correspondance
Gare de Blaton	Liaison ferroviaire Mons - Tournai	Blaton - Bernissart - Pommeroeul - Ville-Pommeroeul - Hautrage - Tertre - Saint-Ghislain
Gare de Quiévrain	Liaison ferroviaire Bruxelles - Mons - Quiévrain	Roisin - Angreau - Angre - Onnezies - Montignies/Roc - Audregnies - Quiévrain Quiévrain - Hensies - Montroeuil/Haine Quiévrain - Baisieux - Audregnies - Dour
Gare de Thulin	Liaison ferroviaire Bruxelles - Mons - Quiévrain	Thulin - Dour - Blaugies - Sars-la-Bruyère - Eugies - Frameries
Gare de Boussu	Liaison ferroviaire Bruxelles - Mons - Quiévrain	Elouges - Dour - Boussu-Bois - Boussu
Gare de Saint-Ghislain	Liaison ferroviaire Bruxelles - Mons - Quiévrain	Saint-Ghislain - Tertre - Baudour - Douvrain - Ghlin
Gare de Quaregnon	Liaison ferroviaire Bruxelles - Mons - Quiévrain	Dour - Warcquignies - Wasmes - Pâturages - Quaregnon

6. ANNEXES

6.1 Fiches détaillées par liaisons

Les fiches par liaison reprenant les attentes régionales en termes de desserte (localités et POI), d'intermodalité et de niveaux de service, font partie intégrante du présent Plan.

6.2 Adéquation du réseau cible aux flux de mobilité

Sur base des flux identifiés lors du diagnostic, le tableau suivant reprend les solutions de mobilité collective visées pour répondre à chacun d'entre eux :

Niveaux de flux	Besoins de liaisons	Offres cibles
Les flux de plus de 1.000 travailleurs et scolaires (déplacements journaliers) au sein de la zone	Flux interne à Quaregnon	Liaison structurante urbaine « Boussu - Hornu - Saint-Ghislain - Wasmuel - Quaregnon - Jemappes - Mons » Liaison urbaine « Dour - Warquignies - Wasmes - Pâturages - Quaregnon »
	Flux interne à Dour	Liaison urbaine « Elouges - Dour - Boussu-Bois - Boussu » Liaison secondaire « Thulin - Dour - Blaugies - Sars-la-Bruyère - Eugies - Frameries »
	Flux de Quaregnon à Mons	Liaison structurante ferroviaire « Mons - St-Ghislain - Quiévrain » Liaison structurante urbaine « Boussu - Hornu - Saint-Ghislain - Wasmuel - Quaregnon - Jemappes - Mons » (BHNS) Liaison urbaine « Quaregnon - Flénu » en correspondance avec la liaison urbaine « Flénu - Mons » (PRTP Mons-Quévy)
Les flux entre 500 et 999 travailleurs et scolaires (déplacements journaliers) au sein de la zone	Flux de Wasmes à Mons	Liaison urbaine « Dour - Warquignies - Wasmes - Pâturages - Quaregnon » en correspondance avec le BHNS Liaison urbaine Saint-Ghislain - Hornu - Wasmes - Pâturages - Laisette - la Bouverie (- Frameries) avec correspondance en gare de Frameries vers Mons
	Flux interne à Boussu	Liaison structurante urbaine « Boussu - Hornu - Saint-Ghislain - Wasmuel - Quaregnon - Jemappes - Mons » (BHNS) Liaison urbaine « Elouges - Dour - Boussu-Bois - Boussu »
	Flux interne à Quiévrain	Liaison secondaire « Quiévrain - Baisieux - Audregnies - Dour »
	Flux interne à Hornu	Liaison structurante urbaine « Boussu - Hornu - Saint-Ghislain - Wasmuel - Quaregnon - Jemappes - Mons » (BHNS) Liaison urbaine « Saint-Ghislain - Hornu - Wasmes - Pâturages - Laisette - la Bouverie (- Frameries) »
	Flux de Pâturages à Mons	Liaison urbaine « Dour - Warquignies - Wasmes - Pâturages - Quaregnon » en correspondance avec le BHNS Liaison urbaine Saint-Ghislain - Hornu - Wasmes - Pâturages - Laisette - la Bouverie (- Frameries) avec correspondance en gare de Frameries vers Mons
	Flux de Boussu à Mons	Liaison structurante ferroviaire « Mons - St-Ghislain - Quiévrain » Liaison structurante urbaine « Boussu - Hornu - Saint-Ghislain - Wasmuel - Quaregnon - Jemappes - Mons » (BHNS)
Les flux entre 200 et 499 travailleurs et scolaires	Flux de Hornu à Mons	Liaison structurante urbaine « Boussu - Hornu - Saint-Ghislain - Wasmuel - Quaregnon - Jemappes - Mons » (BHNS)

(déplacements journaliers) au sein de la zone	Flux de Baudour à Mons	Liaison urbaine « Saint-Ghislain - Tertre - Baudour - Douvrain - Ghlin » avec correspondance en gare de Saint-Ghislain vers Mons Liaison urbaine « Quaregnon - Douvrain - Baudour » avec correspondance sur le BHNS
	Flux interne à Saint-Ghislain	Liaison urbaine « Saint-Ghislain - Tertre - Baudour - Douvrain - Ghlin » Liaison urbaine « Saint-Ghislain - Hornu - Wasmes - Pâturages - Laisette - la Bouverie (- Frameries) » Liaison secondaire « Neufmaison - Sirault - Villerot - Tertre - Saint-Ghislain »
	Flux de Boussu à Saint-Ghislain	Liaison structurante ferroviaire « Mons - St-Ghislain - Quiévrain » Liaison structurante urbaine « Boussu - Hornu - Saint-Ghislain - Wasmuel - Quaregnon - Jemappes - Mons » (BHNS)
	Flux de Dour à Mons	Liaison urbaine « Elouges - Dour - Boussu-Bois - Boussu » avec correspondance sur le BHNS Liaison urbaine « Dour - Warcquignies - Wasmes - Pâturages - Quaregnon » avec correspondance sur le BHNS Liaison secondaire « Thulin - Dour - Blaugies - Sars-la-Bruyère - Eugies - Frameries » avec correspondance en gare de Frameries vers Mons
	Flux interne à Wasmes	Liaison urbaine « Saint-Ghislain - Hornu - Wasmes - Pâturages - Laisette - la Bouverie (- Frameries) » Liaison urbaine « Dour - Warcquignies - Wasmes - Pâturages - Quaregnon »
	Flux de Hornu à Saint-Ghislain	Liaison structurante urbaine « Boussu - Hornu - Saint-Ghislain - Wasmuel - Quaregnon - Jemappes - Mons » (BHNS)
	Flux interne à Pâturages	Liaison urbaine « Saint-Ghislain - Hornu - Wasmes - Pâturages - Laisette - la Bouverie (- Frameries) » Liaison urbaine « Dour - Warcquignies - Wasmes - Pâturages - Quaregnon »
	Flux interne à Bernissart	Liaison secondaire « Blaton - Bernissart - Pommeroeul - Ville-Pommeroeul - Hautrage - Tertre - Saint-Ghislain »
	Flux de Eugies à Mons	Liaison secondaire « Thulin - Dour - Blaugies - Sars-la-Bruyère - Eugies - Frameries » avec correspondance en gare de Frameries vers Mons
	Flux interne à Baudour	Liaison urbaine « Saint-Ghislain - Tertre - Baudour - Douvrain - Ghlin » Liaison urbaine « Quaregnon - Douvrain - Baudour »
	Flux de Quaregnon à Saint-Ghislain	Liaison structurante ferroviaire « Mons - St-Ghislain - Quiévrain » Liaison structurante urbaine « Boussu - Hornu - Saint-Ghislain - Wasmuel - Quaregnon - Jemappes - Mons » (BHNS)
	Flux de Boussu à Dour	Liaison urbaine « Elouges - Dour - Boussu-Bois - Boussu »
	Flux de Wasmes à Saint-Ghislain	Liaison urbaine « Saint-Ghislain - Hornu - Wasmes - Pâturages - Laisette - la Bouverie (- Frameries) »
	Flux de Bernissart à Péruwelz	Liaison secondaire « Blaton - Bernissart - Pommeroeul - Ville-Pommeroeul - Hautrage - Tertre - Saint-Ghislain » avec correspondance en gare de Blaton vers Péruwelz Liaison scolaire « Bernissart - Péruwelz »
	Flux de Baudour à Saint-Ghislain	Liaison urbaine « Saint-Ghislain - Tertre - Baudour - Douvrain - Ghlin »
	Flux de Sirault à Saint-Ghislain	Liaison secondaire « Neufmaison - Sirault - Villerot - Tertre - Saint-Ghislain »
Flux de Blaton à Péruwelz	Liaison structurante ferroviaire « Tourmai - Mons » Liaison structurante principale « Péruwelz - Blaton - Quevaucamps - Stambruges - Beloeil - Huissignies - Ladeuze - Chièvres - Ath » (SIMBA Ath)	
Flux de Tertre à Saint-Ghislain	Liaison urbaine « Saint-Ghislain - Tertre - Baudour - Douvrain - Ghlin » Liaison secondaire « Neufmaison - Sirault - Villerot - Tertre - Saint-Ghislain »	

	Flux interne à Tertre	Liaison urbaine « Saint-Ghislain - Tertre - Baudour - Douvrain - Ghlin » Liaison secondaire « Neufmaison - Sirault - Villerot - Tertre - Saint-Ghislain »
	Flux de Tertre à Mons	Liaison urbaine « Saint-Ghislain - Tertre - Baudour - Douvrain - Ghlin » avec correspondance en gare de St-Ghislain (réseau ferroviaire ou BHNS) Liaison secondaire « Neufmaison - Sirault - Villerot - Tertre - Saint-Ghislain » avec correspondance sur le BHNS
	Flux de Boussu à Hornu	Liaison structurante urbaine « Boussu - Hornu - Saint-Ghislain - Wasmuel - Quaregnon - Jemappes - Mons » (BHNS)
	Flux de Quaregnon à Jemappes	Liaison structurante urbaine « Boussu - Hornu - Saint-Ghislain - Wasmuel - Quaregnon - Jemappes - Mons » (BHNS)
	Flux de Wasmes à Dour	Liaison urbaine « Dour - Warcquignies - Wasmes - Pâturages - Quaregnon »
	Flux de Wasmuel à Mons	Liaison structurante ferroviaire « Mons - St-Ghislain - Quiévrain » Liaison structurante urbaine « Boussu - Hornu - Saint-Ghislain - Wasmuel - Quaregnon - Jemappes - Mons » (BHNS)
	Flux de Elouges à Dour	Liaison urbaine « Elouges - Dour - Boussu-Bois - Boussu »
	Flux de Wasmes à Pâturages	Liaison urbaine « Dour - Warcquignies - Wasmes - Pâturages - Quaregnon » Liaison urbaine « Saint-Ghislain - Hornu - Wasmes - Pâturages - Laisette - la Bouverie (- Frameries) »
	Flux de Wasmes à Hornu	Liaison urbaine « Saint-Ghislain - Hornu - Wasmes - Pâturages - Laisette - la Bouverie (- Frameries) »

PROPOSITION D'AVIS DE L'ORGANE

L'Organe émet un avis favorable sur le réseau cible proposé par l'AOT (détaillé dans les fiches par liaison en annexe).

Ce réseau cible :

- intègre la mise en service du BHNS d'ici 2026-2027 ;
- augmente l'ampleur kilométrique de l'offre sur la zone de 12% ;
- offre une amplitude horaire 5h-23h et une offre le dimanche pour les réseaux urbains;
- prend en compte l'offre ferroviaire et l'intermodalité avec le train.

Il recommande à l'AOT d'officialiser le schéma de la zone Borinage (qui comprend les communes de Bernissart, Boussu, Colfontaine, Dour, Hensies, Honnelles, Quaregnon, Quiévrain et Saint-Ghislain et les anciennes communes de Eugies et Sars-la-Bruyère (commune de Frameries)) afin de permettre à l'OTW et à l'AOT d'entamer la phase 2 du redéploiement.

Il recommande d'adapter le SIMBA de Mons-Quevy sur base des adaptations faites à la liaison « Flénu – Cuesmes – Mons ».

Il demande que les experts mobilité (supra-)locaux soient concertés par l'OTW sur les scénarios opérationnels étudiés avant la mise en œuvre de la démarche d'information publique et de participation citoyenne.

L'objectif est de présenter en OCBM le scénario préférentiel d'évolution du réseau TEC d'ici 2025, en visant une mise en œuvre complète d'ici 2027.

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Mons Borinage

Liaison « Roisin - Angreau - Angre - Onnezies - Montignies/Roc - Audregnies - Quiévrain »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Roisin - Angreau - Angre - Onnezies - Montignies/Roc - Audregnies - Quiévrain
Hiérarchisation		Principale
Direction		Bidirectionnelle
Potentiel		755 travailleurs et 615 élèves + 202 navetteurs (données Censur 2011 et FWB 2019)
Politique d'arrêts	Desserte	Principe de 1 arrêt par localité/village
	PAE et autres POI à desservir	Gare de Quiévrain, PAE de Quiévrain, pôles scolaires de Quiévrain
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		En gare de Quiévrain, vers/depuis Mons et Bruxelles

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 91773 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 13,5 km
Nombre de passages	Par an	6180 passages	Soit 1bus/2h/sens de 6h à 20h (1bus/h en HP) en semaine, 1bus/2h/sens de 9h à 19h le week-end
Amplitude	En semaine	14h	Premiers départs entre 6h et 7h et derniers départs entre 19h et 20h depuis les deux terminus
	Samedi	10h	Premiers départs entre 9h et 10h et derniers départs entre 18h et 19h depuis les deux terminus
	Dimanche et jours fériés	10h	Premiers départs entre 9h et 10h et derniers départs entre 18h et 19h depuis les deux terminus
Distribution journalière	En semaine	2h	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	2h	
	Dimanche et jours fériés	2h	
Constance temporelle		0,70	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		25-35km/h	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Mons Borinage

Liaison « Roisin - Meurain - Autreppe - Fayt-le-Franc - Erquennes - Athis - Dour »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Roisin - Meurain - Autreppe - Fayt-le-Franc - Erquennes - Athis - Dour
Hiérarchisation		Secondaire HP
Direction		Unidirectionnelle
Potentiel		151 travailleurs, 139 élèves + 207 navetteurs (données Censuses 2011 et FWB 2019)
Politique d'arrêts	Desserte	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Pôle scolaire de Dour, mobipôle de Dour
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		Au mobipôle de Dour, avec la liaison urbaine "Elouges - Dour - Boussu-Bois - Boussu" vers le BHNS

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 33396 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 15 km
Nombre de passages	Par an	2024 passages	Soit 1bus/h de 6h à 9h et de 16h à 19h + 1 A/R le midi, en semaine
Amplitude	En semaine	13h	Premiers départs entre 6h et 7h depuis Roisin et derniers départs entre 18h et 19h depuis Dour
	Samedi	/	/
	Dimanche et jours fériés	/	/
Distribution journalière	En semaine	1h	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	/	
	Dimanche et jours fériés	/	
Constance temporelle		0,39	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		15-25km/h	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Mons Borinage

Liaison « Quiévrain - Hensies - Montroeuil/Haine »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Quiévrain - Hensies - Montroeuil/Haine
Hiérarchisation		Secondaire
Direction		Bidirectionnelle
Potentiel		144 travailleurs, 355 élèves + 1226 navetteurs (trav et sco) (données Censur 2011 et FWB 2019)
Politique d'arrêts	Desserte	Principe de 1 arrêt par localité/village
	PAE et autres POI à desservir	Gare de Quiévrain, PAE de Quiévrain, pôle scolaire de Quiévrain
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		En gare de Quiévrain, vers Mons/Bruxelles et inversement

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 33759 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 5,5 km
Nombre de passages	Par an	5580 passages	Soit 1bus/2h de 6h à 20h (1bus/h en HP) en semaine, 1bus/2h de 9h 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
	Samedi	10h	Premiers départs entre 9h et 10h et derniers départs entre 18h et 19h depuis les deux terminus
	Dimanche et jours fériés	/	/
Distribution journalière	En semaine	2h	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	2h	
	Dimanche et jours fériés	/	
Constance temporelle		0,53	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		15-25km/h	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Mons Borinage

Liaison « Quiévrain - Baisieux - Audregnies - Dour »

Généralités :

	Attentes régionales	
Liaison	Quiévrain - Baisieux - Audregnies - Dour	
Hiérarchisation	Secondaire	
Direction	Bidirectionnelle	
Potentiel	108 élèves + (données Censur 2011 et FWB 2019)	
Politique d'arrêts	Desserte	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Pôles scolaires de Dour et Quiévraains
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter	En gare de Quiévrain, vers Mons/Bruxelles et inversement	

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 67518 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 11 km
Nombre de passages	Par an	5580 passages	Soit 1bus/2h de 6h à 20h (1bus/h en HP) en semaine, 1bus/2h de 9h 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
	Samedi	10h	Premiers départs entre 9h et 10h et derniers départs entre 18h et 19h depuis les deux terminus
	Dimanche et jours fériés	/	/
Distribution journalière	En semaine	2h	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	2h	
	Dimanche et jours fériés	/	
Constance temporelle		0,53	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		15-25km/h	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Mons Borinage

Liaison « Neufmaison - Sirault - Villerot - Tertre - Saint-Ghislain »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Neufmaison - Sirault - Villerot - Tertre - Saint-Ghislain
Hiérarchisation		Secondaire
Direction		Bidirectionnelle
Potentiel		617 travailleurs, 326 élèves + 311 navetteurs (données Censur 2011 et FWB 2019)
Politique d'arrêts	Desserte	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Gare de St-Ghislain, BHNS, PAE de St-Ghislain, pôle scolaire de St-Ghislain
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		/

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 95139 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 15,5 km
Nombre de passages	Par an	5580 passages	Soit 1bus/2h de 6h à 20h (1bus/h en HP) en semaine, 1bus/2h de 9h 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
	Samedi	10h	Premiers départs entre 9h et 10h et derniers départs entre 18h et 19h depuis les deux terminus
	Dimanche et jours fériés	/	/
Distribution journalière	En semaine	2h	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	2h	
	Dimanche et jours fériés	/	
Constance temporelle		0,53	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		15-25km/h	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Mons Borinage

Liaison « Thulin - Dour - Blaugies - Sars-la-Bruyère - Eugies - Frameries »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Thulin - Dour - Blaugies - Sars-la-Bruyère - Eugies - Frameries
Hiérarchisation		Secondaire
Direction		Bidirectionnelle
Potentiel		1436 travailleurs, 438 élèves + 434 navetteurs (données Censur 2011 et FWB 2019)
Politique d'arrêts	Desserte	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Gares de Thulin et Frameries, PAE Portes des Hauts-Pays, pôles scolaires de Dour et Frameries, Espace C
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		En gare de Thulin, vers/depuis Mons et Bruxelles

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 122760 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 20 km
Nombre de passages	Par an	5580 passages	Soit 1bus/2h de 6h à 20h (1bus/h en HP) en semaine, 1bus/2h de 9h 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
	Samedi	10h	Premiers départs entre 9h et 10h et derniers départs entre 18h et 19h depuis les deux terminus
	Dimanche et jours fériés	/	/
Distribution journalière	En semaine	2h	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	2h	
	Dimanche et jours fériés	/	
Constance temporelle		0,53	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		15-25km/h	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Mons Borinage

Liaison « Blaton - Bernissart - Pommeroeul - Ville-Pommeroeul - Hautrage - Tertre - Saint-Ghislain »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Blaton - Bernissart - Pommeroeul - Ville-Pommeroeul - Hautrage - Tertre - Saint-Ghislain
Hiérarchisation		Secondaire
Direction		Bidirectionnelle
Potentiel		1242 travailleurs, 499 élèves + 589 navetteurs vers Charleroi, LaLo, BXL (données Censur 2011 et FWB 2019)
Politique d'arrêts	Desserte	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Gares de Péruwelz, Blaton, Pommeroeul et St-Ghislain ; BHNS ; Ecozoning de Tertre ; musée de l'Iguanodon ; pôles scolaires de Péruwelz et St-Ghislain
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		En gare de Blaton, depuis/vers Péruwelz et Tournai

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 138105 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 22,5 km
Nombre de passages	Par an	5580 passages	Soit 1bus/2h de 6h à 20h (1bus/h en HP) en semaine, 1bus/2h de 9h 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
	Samedi	10h	Premiers départs entre 9h et 10h et derniers départs entre 18h et 19h depuis les deux terminus
	Dimanche et jours fériés	/	/
Distribution journalière	En semaine	2h	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	2h	
	Dimanche et jours fériés	/	
Constance temporelle		0,53	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		15-25km/h	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Mons Quévy

Liaison « Frameries - La Bouverie - Flénu - Jemappe »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Frameries - La Bouverie - Flénu - Jemappe
Hiérarchisation		Urbain
Direction		Bidirectionnelle
Potentiel		2636 travailleurs, 557 élèves + (données Censur 2011 et FWB 2019)
Politique d'arrêts	Desserte	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	PAE Frameries, gare de Frameries, pôle scolaire de Jemappes
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		En gare de Frameries, depuis/vers Mons

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 52173 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 8,5 km
Nombre de passages	Par an	5580 passages	Soit 1bus/2h de 6h à 20h (1bus/h en HP) en semaine, 1bus/2h de 9h 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
	Samedi	10h	Premiers départs entre 9h et 10h et derniers départs entre 18h et 19h depuis les deux terminus
	Dimanche et jours fériés	/	/
Distribution journalière	En semaine	2h	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	2h	
	Dimanche et jours fériés	/	
Constance temporelle		0,53	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		15-25km/h	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Mons Borinage

Liaison « BHNS : Boussu - Hornu - Saint-Ghislain - Wasmuel - Quaregnon - Jemappes - Mons »

Généralités :

	Attentes régionales	
Liaison	BHNS : Boussu - Hornu - Saint-Ghislain - Wasmuel - Quaregnon - Jemappes - Mons	
Hiérarchisation	Urbain structurant	
Direction	Bidirectionnelle	
Potentiel	6272 travailleurs, 2715 élèves + 2294 navetteurs (vers Charleroi, LALo, BXL) (données Census 2011 et FWB 2019)	
Politique d'arrêts	Desserte	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Gares de Mons et Boussu ; Epicura Hornu ; Grand-Hornu ; PAE de Quaregnon, PAE Jemappes-Laminoirs, PAE Jemappes-Puit 28
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter	/	

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 410376 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 12 km
Nombre de passages	Par an	34198 passages	En semaine scolaire : 2 passages/h/sens tôt le matin (5h-7h) et tard le soir (20h-23h), 3 passages/h/sens de 7h à 20h, 4 passages/h/sens en HP (7h-8h30 et 15h30-16h30) ; En semaine de vacances : 2 passages/h/sens tôt le matin (5h-7h) et tard le soir (20h-
Amplitude	En semaine	18h	Premiers départs entre 5h et 6h et derniers départs entre 22h et 23h depuis les deux terminus
	Samedi	16h	Premiers départs entre 7h et 8h et derniers départs entre 22h et 23h depuis les deux terminus
	Dimanche et jours fériés	16h	Premiers départs entre 7h et 8h et derniers départs entre 22h et 23h depuis les deux terminus
Distribution journalière	En semaine	30min	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	30min	
	Dimanche et jours fériés	30min	
Constance temporelle		0,81	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		> 25 km/h	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Mons Borinage

Liaison « BHNS : Saint-Ghislain - Wasmuel - Quaregnon - Jemappes - Mons »

Généralités :

	Attentes régionales	
Liaison	BHNS : Saint-Ghislain - Wasmuel - Quaregnon - Jemappes - Mons	
Hiérarchisation	Urbain structurant	
Direction	Bidirectionnelle	
Potentiel	6272 travailleurs, 2715 élèves + 2294 navetteurs (vers Charleroi, LALo, BXL) (données Censuses 2011 et FWB 2019)	
Politique d'arrêts	Desserte	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Gares de Mons et St-Ghislain ; Grand-Hornu ; PAE de Quaregnon, PAE Jemappes-Laminoirs, PAE Jemappes-Puit 28
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter	/	

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 336028 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 11 km
Nombre de passages	Par an	30548 passages	En semaine scolaire : 1 passage/h/sens tôt le matin (5h-7h) et tard le soir (20h-23h), 3 passages/h/sens de 7h à 20h, 4 passages/h/sens en HP (7h-8h30 et 15h30-16h30) ; En semaine de vacances : 1 passage/h/sens tôt le matin (5h-7h) et tard le soir (20h-23h)
Amplitude	En semaine	18h	Premiers départs entre 5h et 6h et derniers départs entre 22h et 23h depuis les deux terminus
	Samedi	16h	Premiers départs entre 7h et 8h et derniers départs entre 22h et 23h depuis les deux terminus
	Dimanche et jours fériés	16h	Premiers départs entre 7h et 8h et derniers départs entre 22h et 23h depuis les deux terminus
Distribution journalière	En semaine	60min	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	60min	
	Dimanche et jours fériés	60min	
Constance temporelle		0,79	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		> 25 km/h	/

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Mons Borinage

Liaison « Saint-Ghislain - Hornu - Wasmes - Pâturages - Laisette - la Bouverie (- Frameries) »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Saint-Ghislain - Hornu - Wasmes - Pâturages - Laisette - la Bouverie (- Frameries)
Hiérarchisation		Urbain
Direction		Bidirectionnelle
Potentiel		2570 travailleurs, 1490 élèves + 351 navetteurs (données Census 2011 et FWB 2019)
Politique d'arrêts	Desserte	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	BHNS, gare de St-Ghislain, Grand Hornu ; PAE Colfontaine-Vanneaux ; pôles scolaire de Hornu et St-Ghislain
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		En gare de Frameries, depuis/vers Mons

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 251466,6 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 10,5 km
Nombre de passages	Par an	21772 passages	En semaine : 2 passages/h/sens de 5h à 23h, 1 passage/h/sens tôt le matin (avant 6h) et en soirée (après 20h), 3 passages/h/sens en HP scolaire (7h-8h30 et 15h30-16h30) ; Le samedi : 2 passages/h/sens de 7h à 23h, 1 passage/h/sens tôt le matin (avant 9h)
Amplitude	En semaine	18h	Premiers départs entre 5h et 6h et derniers départs entre 22h et 23h depuis les deux terminus
	Samedi	16h	Premiers départs entre 7h et 8h et derniers départs entre 22h et 23h depuis les deux terminus
	Dimanche et jours fériés	14h	Premiers départs entre 7h et 8h et derniers départs entre 20h et 21h depuis les deux terminus
Distribution journalière	En semaine	60min	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	60min	
	Dimanche et jours fériés	60min	
Constance temporelle		0,71	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		/	Desserte fine, pas d'ambition régionale

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Mons Borinage

Liaison « Dour - Warcquignies - Wasmes - Pâturages - Quaregnon »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Dour - Warcquignies - Wasmes - Pâturages - Quaregnon
Hiérarchisation		Urbain
Direction		Bidirectionnelle
Potentiel		3845 travailleurs, 1423 élèves + 1230 navetteurs (données Censur 2011 et FWB 2019)
Politique d'arrêts	Desserte	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	BHNS, gare de Quaregnon, PAE de Quaregnon, pôles scolaires de Quaregnon et Colfontaine
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		En gare de Quaregnon, vers/depuis Bruxelles

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 287390,4 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 12 km
Nombre de passages	Par an	21772 passages	En semaine : 2 passages/h/sens de 5h à 23h, 1 passage/h/sens tôt le matin (avant 6h) et en soirée (après 20h), 3 passages/h/sens en HP scolaire (7h-8h30 et 15h30-16h30) ; Le samedi : 2 passages/h/sens de 7h à 23h, 1 passage/h/sens tôt le matin (avant 9h)
Amplitude	En semaine	18h	Premiers départs entre 5h et 6h et derniers départs entre 22h et 23h depuis les deux terminus
	Samedi	16h	Premiers départs entre 7h et 8h et derniers départs entre 22h et 23h depuis les deux terminus
	Dimanche et jours fériés	14h	Premiers départs entre 7h et 8h et derniers départs entre 20h et 21h depuis les deux terminus
Distribution journalière	En semaine	60min	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	60min	
	Dimanche et jours fériés	60min	
Constance temporelle		0,71	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		/	Desserte fine, pas d'ambition régionale

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Mons Borinage

Liaison « Elouges - Dour - Boussu-Bois - Boussu »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Elouges - Dour - Boussu-Bois - Boussu
Hiérarchisation		Urbain
Direction		Bidirectionnelle
Potentiel		1567 travailleurs, 683 élèves + 361 navetteurs (données Censur 2011 et FWB 2019)
Politique d'arrêts	Desserte	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	BHNS, gares de Boussu et St-Ghislain, Jolimont-Warcquignies, PAE Hauts-Pays
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		En gare de Boussu, vers/depuis Mons et Bruxelles

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 323314,2 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 13,5 km
Nombre de passages	Par an	21772 passages	En semaine : 2 passages/h/sens de 5h à 23h, 1 passage/h/sens tôt le matin (avant 6h) et en soirée (après 20h), 3 passages/h/sens en HP scolaire (7h-8h30 et 15h30-16h30) ; Le samedi : 2 passages/h/sens de 7h à 23h, 1 passage/h/sens tôt le matin (avant 9h)
Amplitude	En semaine	18h	Premiers départs entre 5h et 6h et derniers départs entre 22h et 23h depuis les deux terminus
	Samedi	16h	Premiers départs entre 7h et 8h et derniers départs entre 22h et 23h depuis les deux terminus
	Dimanche et jours fériés	14h	Premiers départs entre 7h et 8h et derniers départs entre 20h et 21h depuis les deux terminus
Distribution journalière	En semaine	60min	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	60min	
	Dimanche et jours fériés	60min	
Constance temporelle		0,71	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		/	Desserte fine, pas d'ambition régionale

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Mons Borinage

Liaison « Quaregnon - Flénu »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Quaregnon - Flénu
Hiérarchisation		Urbain
Direction		Bidirectionnelle
Potentiel		2663 travailleurs, 1148 élèves + 713 navetteurs (données Censuses 2011 et FWB 2019)
Politique d'arrêts	Desserte	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	BHNS, PAE Mons-Cuesmes, pôle culturel et commercial de Mons, pôle universitaire Umons
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		Avec la liaison urbaine "Flénu - Mons" (PRTP Mons-Quévy)

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 71847,6 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 3 km
Nombre de passages	Par an	21772 passages	En semaine : 2 passages/h/sens de 5h à 23h, 1 passage/h/sens tôt le matin (avant 6h) et en soirée (après 20h), 3 passages/h/sens en HP scolaire (7h-8h30 et 15h30-16h30) ; Le samedi : 2 passages/h/sens de 7h à 23h, 1 passage/h/sens tôt le matin (avant 9h)
Amplitude	En semaine	18h	Premiers départs entre 5h et 6h et derniers départs entre 22h et 23h depuis les deux terminus
	Samedi	16h	Premiers départs entre 7h et 8h et derniers départs entre 22h et 23h depuis les deux terminus
	Dimanche et jours fériés	14h	Premiers départs entre 7h et 8h et derniers départs entre 20h et 21h depuis les deux terminus
Distribution journalière	En semaine	60min	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	60min	
	Dimanche et jours fériés	60min	
Constance temporelle		0,71	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		/	Desserte fine, pas d'ambition régionale

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Mons Borinage

Liaison « Saint-Ghislain - Tertre - Baudour - Douvrain - Ghlin »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Saint-Ghislain - Tertre - Baudour - Douvrain - Ghlin
Hiérarchisation		Urbain
Direction		Bidirectionnelle
Potentiel		2609 travailleurs, 958 élèves + 507 navetteurs (données Censuses 2011 et FWB 2019)
Politique d'arrêts	Desserte	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	BHNS, Gare de St-Ghislain, Epicura de Baudour, PAE Baudour-Darse, PAE de St-Ghislain
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		En gare de St-Ghislain, vers/depuis Mons et Bruxelles

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 204217,2 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 9 km
Nombre de passages	Par an	20628 passages	En semaine : 2 passages/h/sens de 5h à 23h, 1 passage/h/sens tôt le matin (avant 6h) et en soirée (après 20h), 3 passages/h/sens en HP scolaire (7h-8h30 et 15h30-16h30) ; Le samedi : 1 passage/h/sens de 7h à 23h ; Le dimanche : 1 passage/h/sens de 7h à 21h
Amplitude	En semaine	18h	Premiers départs entre 5h et 6h et derniers départs entre 22h et 23h depuis les deux terminus
	Samedi	16h	Premiers départs entre 7h et 8h et derniers départs entre 22h et 23h depuis les deux terminus
	Dimanche et jours fériés	14h	Premiers départs entre 7h et 8h et derniers départs entre 20h et 21h depuis les deux terminus
Distribution journalière	En semaine	60min	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	60min	
	Dimanche et jours fériés	60min	
Constance temporelle		0,62	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		/	Desserte fine, pas d'ambition régionale

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Mons Borinage

Liaison « Quaregnon - Douvrain - Baudour »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Quaregnon - Douvrain - Baudour
Hiérarchisation		Urbain
Direction		Bidirectionnelle
Potentiel		768 travailleurs, 46 élèves + 546 navetteurs (données Censur 2011 et FWB 2019)
Politique d'arrêts	Desserte	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	BHNS, gare de Quaregnon, PAE Quaregnon, PAE Jemappes-Laminoirs Nord, Epicura de Baudour
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		/

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 128937,6 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 6 km
Nombre de passages	Par an	19536 passages	En semaine : 2 passages/h/sens de 5h à 23h, 1 passage/h/sens tôt le matin (avant 6h) et en soirée (après 20h) ; Le samedi : 1 passages/h/sens de 7h à 23h ; Le dimanche : 1 passage/h/sens de 7h à 21h
Amplitude	En semaine	18h	Premiers départs entre 5h et 6h et derniers départs entre 22h et 23h depuis les deux terminus
	Samedi	16h	Premiers départs entre 7h et 8h et derniers départs entre 22h et 23h depuis les deux terminus
	Dimanche et jours fériés	14h	Premiers départs entre 7h et 8h et derniers départs entre 20h et 21h depuis les deux terminus
Distribution journalière	En semaine	60min	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	60min	
	Dimanche et jours fériés	60min	
Constance temporelle		0,68	Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale		2	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		/	Desserte fine, pas d'ambition régionale

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Mons Borinage

Liaison « Hensies - Montroeuil - Thulin - Hainin - Dour »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Hensies - Montroeuil - Thulin - Hainin - Dour
Hiérarchisation		Scolaire
Direction		Unidirectionnelle
Potentiel		140 élèves + (données Census 2011 et FWB 2019)
Politique d'arrêts	Desserte	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Pôles scolaires de Dour
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		/

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 4804,8 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 12 km
Nombre de passages	Par an	364 passages	Soit 1 à 2 A/R en semaine scolaire
Amplitude	En semaine	/	/
	Samedi	/	/
	Dimanche et jours fériés	/	/
Distribution journalière	En semaine	/	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	/	
	Dimanche et jours fériés	/	
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	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Mons Borinage

Liaison « Bernissart - Péruwelz »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Bernissart - Péruwelz
Hiérarchisation		Scolaire
Direction		Unidirectionnelle
Potentiel		218 élèves + (données Census 2011 et FWB 2019)
Politique d'arrêts	Desserte	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Pôles scolaires de Péruwelz
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		/

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 3003 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 7,5 km
Nombre de passages	Par an	364 passages	Soit 1 à 2 A/R en semaine scolaire
Amplitude	En semaine	/	/
	Samedi	/	/
	Dimanche et jours fériés	/	/
Distribution journalière	En semaine	/	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	/	
	Dimanche et jours fériés	/	
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	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Mons Borinage

Liaison « Herchies - Saint-Ghislain »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Herchies - Saint-Ghislain
Hiérarchisation		Scolaire
Direction		Unidirectionnelle
Potentiel		159 élèves + (données Census 2011 et FWB 2019)
Politique d'arrêts	Desserte	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Pôles scolaires de St-Ghislain
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		/

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 3603,6 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 9 km
Nombre de passages	Par an	364 passages	Soit 1 à 2 A/R en semaine scolaire
Amplitude	En semaine	/	/
	Samedi	/	/
	Dimanche et jours fériés	/	/
Distribution journalière	En semaine	/	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	/	
	Dimanche et jours fériés	/	
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	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Mons Borinage

Liaison « Quevaucamps - Stambruges - Sirault - Saint-Ghislain »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Quevaucamps - Stambruges - Sirault - Saint-Ghislain
Hiérarchisation		Scolaire
Direction		Unidirectionnelle
Potentiel		265 élèves + (données Census 2011 et FWB 2019)
Politique d'arrêts	Desserte	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Pôles scolaires de St-Ghislain
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		/

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 7607,6 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 19 km
Nombre de passages	Par an	364 passages	Soit 1 à 2 A/R en semaine scolaire
Amplitude	En semaine	/	/
	Samedi	/	/
	Dimanche et jours fériés	/	/
Distribution journalière	En semaine	/	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	/	
	Dimanche et jours fériés	/	
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	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Mons Borinage

Liaison « Angreau - Angre - Onnezies - Montignies/Roc - Dour »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		Angreau - Angre - Onnezies - Montignies/Roc - Dour
Hiérarchisation		Scolaire
Direction		Unidirectionnelle
Potentiel		61 élèves + (données Census 2011 et FWB 2019)
Politique d'arrêts	Desserte	Desserte fine
	PAE et autres POI à desservir	Pôles scolaires de St-Ghislain
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		/

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 4404,4 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de 11 km
Nombre de passages	Par an	364 passages	Soit 1 à 2 A/R en semaine scolaire
Amplitude	En semaine	/	/
	Samedi	/	/
	Dimanche et jours fériés	/	/
Distribution journalière	En semaine	/	Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi	/	
	Dimanche et jours fériés	/	
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	Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale		/	Enjeu d'arrivée aux heures scolaires

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

Liaison « »

Généralités :

		Attentes régionales
Liaison		
Hiérarchisation		
Direction		
Potentiel		+ (données Censur 2011 et FWB 2019)
Politique d'arrêts	Desserte	
	PAE et autres POI à desservir	
Gare(s) SNCB ou nœud(s) de correspondance à connecter		

Niveaux de service :

	Période	Attentes régionales	Précisions
Offre	Par an	±/- 2.671.624,0 km	Estimation basée sur une longueur d'axe de km
Nombre de passages	Par an	passages	
Amplitude	En semaine		
	Samedi		
	Dimanche et jours fériés		
Distribution journalière	En semaine		Pour une offre cadencée, temps maximal entre deux départs en journée
	Samedi		
	Dimanche et jours fériés		
Constance temporelle			Cohérence entre les passages le weekend et en vacances et les passages en semaine – 0 pas de cohérence, 1 cohérence parfaite
Constance spatiale			Nombre d'itinéraires aller et retour
Vitesse commerciale			