



Note au Conseil de Bassin de Charleroi Métropole

Note n° TCO1

Politique d'accessibilité au territoire en transport collectif

Séance du :

27/05/2025

Thématique :

Mobilité Collective

Action(s) concernée(s) du PMCM :

Code	Nom	Objectif(s) de mise en œuvre	Impact de la Note sur la mise en œuvre
D111	Mettre en place le réseau de Mobipôles (et Mobipoints)	D.1.1_1 Mettre en place le réseau de Mobipôles (et Mobipoints) et développer les fonctionnalités cibles	La politique d'accessibilité a l'ambition d'associer à chaque niveau de centralité un niveau de services de mobilité au citoyen, intégrant : - Le réseau cyclable structurant - Les lignes de covoiturage - Les mobipôles - Les parkings de covoiturage et P+R
C.2.1	Mettre en œuvre un réseau cyclable structurant à l'échelle de Charleroi Métropole	Affiner la définition des tracés des liaisons cyclables structurantes à développer	
C.3.8	Mettre en place le réseau de covoiturage projeté par la Région wallonne et le compléter ponctuellement	C.3.8_3 Etudier la potentialité de mise en œuvre d'une ligne de covoiturage le long de la N5	
C.3.8	Mettre en place le réseau de covoiturage projeté par la Région wallonne et le compléter ponctuellement	C.3.8_2 Entamer les démarches en vue de définir la localisation précise des parkings de covoiturage proposés dans le cadre du PMCM et les possibilités d'extension des parkings existants arrivés à saturation	
D.1.4	Compléter le réseau de parkings relais	D.1.4_2 Mise à disposition de quatre zones de stationnement supplémentaires	

www.wallonie.be
N° vert : 1718 (informations générales)

Type de note :

☒ **Transmission d'informations au Conseil**

→ A répercuter dans le Procès-Verbal : **citation des informations transmises au Conseil**

☐ **Demande d'informations au Conseil**

→ A répercuter dans le Procès-Verbal : **résumé des informations transmises par le Conseil**

☐ **Proposition de décision au Conseil**

→ A répercuter dans le Procès-Verbal : **prise d'acte de la décision du Conseil**

Description :

Proposition d'une politique d'accessibilité au territoire à adopter par le Gouvernement :

Afin de disposer d'une vision partagée de l'offre structurante cible de mobilité collective cohérente avec les orientations wallonnes de développement du territoire régional, l'article 9ter du décret du 21 décembre 1989 révisé en 2018 relatif au service de transport public de personnes en Région

wallonne prévoit que l'Autorité Organisatrice du Transport traduise la vision du Gouvernement en une **politique d'accessibilité au territoire**.

Depuis ses débuts, l'AOT a amorcé ce travail par la mise en œuvre progressive d'un réseau structurant à l'échelle régionale (lignes Express) ainsi qu'en pilotant des redéploiements de réseau à l'échelle de zones pluri communales. Fort de ces travaux d'organisation de l'offre, et sur demande du Ministre de la mobilité, l'AOT travaille maintenant à la définition d'une politique d'accessibilité sur l'ensemble du territoire wallon de manière homogène et intégrée.

Il s'agit de poser les orientations, principes directeurs et choix structurants pour le transport public afin de fournir un **cadre régional ancré dans le territoire** à destination de l'ensemble des acteurs de la mobilité (SNCB, TEC, SPW, communes, autres opérateurs, pôles générateurs de flux, ...) pour :

- organiser l'accessibilité aux services à travers la Wallonie depuis et au sein des centralités ;
- inscrire l'évolution de la mobilité autour des réseaux structurants de mobilité collective et des mobipôles ;
- assigner un même niveau d'offre cible pour un même type de territoire.

Ceci permettra ensuite d'identifier les territoires où un déséquilibre d'offre existe actuellement ou est à anticiper au regard de l'évolution démographique et par là, de permettre de fixer les priorités géographiques d'actions au niveau de l'évolution de l'offre.

Ce cadre, qui sera soumis à l'adoption par le Gouvernement, :

- S'inscrit dans les orientations d'optimisation spatiale du récent **Schéma de Développement Territorial (SDT)**, adopté par le Gouvernement Wallon le 23 avril 2024. Y sont définies des centralités¹ qui doivent être au cœur de la définition de la politique d'accessibilité au territoire. L'ambition est que la mobilité puisse contribuer à renforcer la stratégie territoriale wallonne de limitation de l'étalement urbain en garantissant une bonne offre de transport en commun pour connecter ces centralités aux pôles.

Le SDT définit les communes-pôles qui concentrent des services et des équipements ou atteignent un niveau d'intensité économique important, en distinguant quatre types de pôles : les pôles d'ancrage, les pôles régionaux, la capitale régionale et les pôles majeurs². A chaque niveau de centralité est associé un niveau de service au citoyen.

Les pôles extérieurs à la Wallonie sont également identifiés et la Stratégie Régionale de Mobilité souligne la nécessité de connecter les territoires wallons frontaliers aux Régions et aux Etats voisins. La SRM préconise le déploiement d'un réseau reliant les pôles en transport collectif, valorisant le réseau ferroviaire partout où il est présent, complété par de l'offre bus structurante. Un rabattement vers le mobipôle le plus proche devra en outre permettre aux centralités villageoises non connectées à ce réseau structurant d'accéder au pôle urbain le plus pertinent.

- Prend en compte l'analyse des **flux de déplacements** (tous modes et tous motifs notamment), de la performance de l'offre existante, des points d'intérêts majeurs générateurs de flux (zones d'activités économiques, sites touristiques majeurs, ...), et des éléments de **prospective**.

¹ définies comme des « Parties de villes et de villages qui cumulent une concentration en logements, une proximité aux services et équipements et une bonne accessibilité en transports en commun. Parmi ces centralités, on distingue les «centralités villageoises», les «centralités urbaines» et les «centralités urbaines de pôle».

² Voir carte en annexe

- Capitalise sur les **études tactiques déjà réalisées** pour la moitié du réseau TEC via les Schémas de mobilité concertés au sein des Organes de Consultation des Bassins de Mobilité ou les Plans de mobilité adoptés par le Gouvernement pour les agglomérations de Liège et de Charleroi, en particulier pour le réseau structurant de mobilité collective.
- S'appuie sur les ambitions fédérales en matière d'évolution de l'offre **ferroviaire**.

Livrable :

Cette politique se matérialisera par :

1) Un Schéma régional cible de mobilité collective structurante (train+bus)

- Définition des liaisons interurbaines entre centralités urbaines du SDT, leur mode préconisé en fonction de la capacité nécessaire (train ou bus) et leur gamme de niveaux de service cibles (fréquence – amplitude) ;
- Identification des chaînons manquants, des adaptations à apporter au réseau existant, en ce compris en matière transrégionales et transfrontalières ;
- Choix des mobipôles à développer/fiabiliser comme nœuds de correspondance ciblés au sein des réseaux structurant train-bus ;
- L'ampleur kilométrique de l'offre structurante interurbaine cible.

2) Le cadre pour l'optimisation de l'offre bus secondaire autour des liaisons ferroviaires fédérales (train) et structurantes routières régionales (bus)

- Principes de rabattement des centralités villageoises non desservies par les réseaux structurants vers la centralité urbaine à proximité ou vers un mobipôle.
- Identification de tous ces mobipôles de rabattement préconisés pour accéder aux réseaux structurant.

3) Des Schémas cibles de mobilité collective urbaine structurante pour les cinq pôles majeurs (Mons, Charleroi, Namur, La Louvière, Liège)

- Définition des liaisons urbaines structurantes cibles, leur mode préconisé en fonction de la capacité nécessaire (train S, tram, métro léger, busway, bus) et leur gamme de niveaux de service cibles (fréquence – amplitude) ;
- Identification des chaînons manquants, des adaptations à apporter au réseau existant ;
- Choix des mobipôles à développer/fiabiliser comme pôles d'échanges entre les liaisons structurantes interurbaines (train-bus) et le réseau urbain structurant ;
- L'ampleur kilométrique de l'offre structurante urbaine cible.

4) Le cadre pour la couverture spatiale en transport public au sein des pôles majeurs (Mons, Charleroi, Namur, La Louvière, Liège)

- Principes de desserte des quartiers non desservis par les liaisons urbaines structurantes.

Prochaines étapes :

La politique d'accessibilité au territoire sera présentée pour avis au prochain Conseil de bassin/Organes de Consultation de Bassin de mobilité en vue d'une adoption par le Gouvernement Wallon dans la foulée.



CONTACT

Département de la Stratégie
de la Mobilité et de
l'Intermodalité
Autorité Organisatrice des
Transports collectifs et partagés
Boulevard du Nord, 8
B - 5000 NAMUR

Justine MARNEFFE
Gestionnaire en mobilité
Tél. : 081 77 29 61
Justine.marneffe@spw.wallonie.be

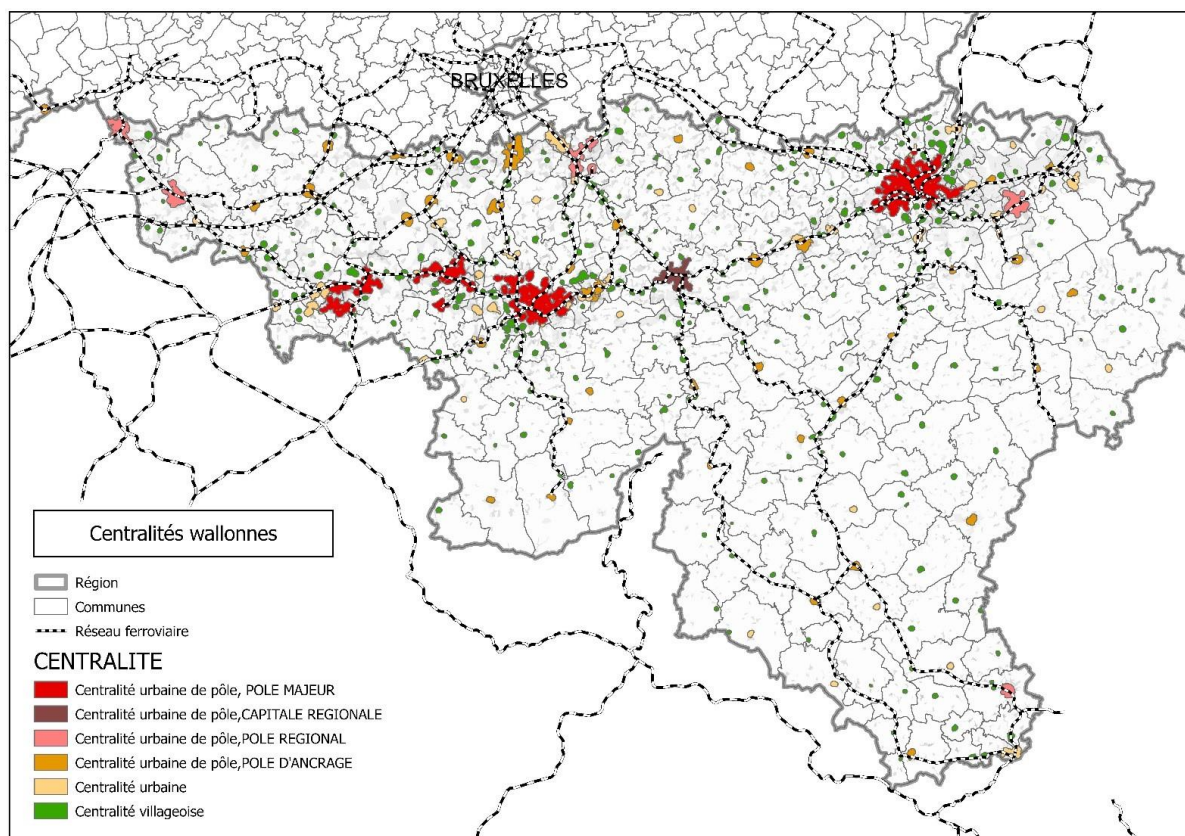
Prise d'acte de l'information

Le Conseil prend acte de la définition en cours de la politique d'accessibilité au territoire régional en mobilité collective présentée par l'Autorité Organisatrice des Transports.

Son adoption par le Gouvernement posera un cadre régional ancré dans le territoire à destination de l'ensemble des acteurs de la mobilité (SNCB, TEC, SPW, communes, autres opérateurs, pôles générateurs de flux, ...) pour :

- organiser l'accessibilité aux services à travers la Wallonie depuis et au sein des centralités ;
- inscrire l'évolution de la mobilité autour des réseaux structurants de mobilité collective et des mobipôles ;
- assigner un même niveau d'offre cible pour un même type de territoire.

Annexe :



www.wallonie.be
N° vert : 1718 (informations générales)



CONTACT

SPW Mobilité
Département de la Stratégie de la Mobilité et de l'Intermodalité
Boulevard du Nord 8
B - 5000 Namur

bassins.mobilite@spw.wallonie.be

REFERENCES



Note au Conseil de Bassin de Charleroi Métropole

Note n° TCO2

Bilan de l'évolution de l'offre 2019-2024

Séance du :

27/05/2025

Thématique :

Mobilité Collective

Action(s) concernée(s) du PMCM :

Code	Nom	Objectif(s) de mise en œuvre	Impact de la Note sur la mise en œuvre
C.3.3	Rendre le réseau de bus Express structurant et compétitif pour relier rapidement les pôles majeurs du territoire (en complément du réseau ferré)		Faire l'inventaire des projets portés par le SPW MI AOT et l'OTW entre 2019 et 2024, et ayant contribué à la mise en œuvre des actions ci-contre
C.3.4	Construire un réseau intercommunal structurant en appui des réseaux ferroviaires et de bus Express		
C.3.5	Proposer et développer des niveaux de services attractifs pour le métro et le Busway au sein de la ZHNS		
C.3.6	Accompagner la structuration de l'offre en transports publics au sein de la ZHNS par le déploiement d'un réseau urbain principal		

Type de note :

☒ Transmission d'informations au Conseil

→ A répercuter dans le Procès-Verbal : **citation des informations transmises au Conseil**

☐ Demande d'informations au Conseil

→ A répercuter dans le Procès-Verbal : **résumé des informations transmises par le Conseil**

☐ Proposition de décision au Conseil

→ A répercuter dans le Procès-Verbal : **prise d'acte de la décision du Conseil**

Description :

Document en cours de finalisation

Prise d'acte de l'information

La présente note a été transmise pour information au Conseil, qui en prendra acte pendant la séance.



CONTACT

SPW Mobilité

Département de la Stratégie de la Mobilité et de l'Intermodalité

Boulevard du Nord 8

B - 5000 Namur

bassins.mobilite@spw.wallonie.be

REFERENCES



Note au Conseil de Bassin de Charleroi Métropole

Note n° TCO3

Evaluation des lignes A1, A2, A3

Séance du :

27/05/2025

Thématique :

Mobilité Collective

Action(s) concernée(s) du PMCM :

Code	Nom	Objectif(s) de mise en œuvre	Impact de la Note sur la mise en œuvre
C.3.1	Améliorer l'expérience usagers dans les transports publics sur l'entièreté du parcours client		Les lignes de bus A1, A2, A3, mise en service en juin 2023, desservent l'aéroport / aéroport depuis les gares SNCB de Charleroi Central, Fleurus et Luttre. L'évaluation de leur usage permettra une éventuelle adaptation de leur niveau de service, et de porter une attention particulière aux connexions avec le campus universitaire et le BioPark situé dans l'Aéroport.
C.3.6	Accompagner la structuration de l'offre en transports publics au sein de la ZHNS par le déploiement d'un réseau urbain principal	C.3.6_1 Mettre en service les lignes TEC prévues par les PRTP (Charleroi-Est, Charleroi Nord-Ouest) afin de déployer un réseau urbain principal au sein de la ZHNS	

Type de note :

☐ Transmission d'informations au Conseil

→ A répercuter dans le Procès-Verbal : **citation des informations transmises au Conseil**

☐ Demande d'informations au Conseil

→ A répercuter dans le Procès-Verbal : **résumé des informations transmises par le Conseil**

☒ Proposition de décision au Conseil

→ A répercuter dans le Procès-Verbal : **prise d'acte de la décision du Conseil**

Description :

Evaluation des lignes A1 (Charleroi Central – Aéroport), A2 (Luttre – Aéroport) et A3 (Fleurus – Aéroport) :

Les lignes A1, A2, A3, dites « aérobuses » assurent la desserte de l'aéroport de Charleroi au départ des trois gares IC les plus proches, à savoir : Fleurus, Luttre et Charleroi Central. La ligne A1 fonctionne depuis déjà une dizaine d'années tandis que les lignes A2 et A3 ont été mises en service en juin 2023. L'objectif était d'améliorer l'accessibilité de l'aéroport et de l'aéroport depuis des villes telles que Leuven, Ottignies, Bruxelles et Anvers.



Pour chacune de ces trois lignes, l'offre proposée est loin d'être anodine au regard de ce qu'on peut rencontrer sur le réseau de bus wallon : 2 bus par heure et par sens, de 4 h du matin à minuit, 365 jours par an.

Pour ces trois lignes, les indices de fréquentation sont respectivement :

Ligne	V/K	V/N	Année valeurs
A1	0.58	7.2	2024
A2	0.09	0.7	2024
A3	0.06	0.96	2024

V/K : ratio du nombre de validations annuelles sur le kilométrage annuel

V/N : ratio du nombre de validations annuelles sur le nombre de passages annuel

Ces trois lignes se distinguent par un nombre significatif d'utilisateurs se déplaçant avec un billet combiné SNCB-TEC ou acheté en ligne (dont le point d'embarquement ne peut être déterminé). Les validations ne concernant que la moitié des utilisateurs, la valeur de ces indicateurs est donc sous-estimée de moitié en moyenne.

Néanmoins, les valeurs des lignes A2 et A3 sont particulièrement médiocres et nécessitent une réaction immédiate (arrêt de la ligne ou réorganisation complète de l'offre). Celles de la ligne A1 sont un peu plus encourageantes mais restent inférieures à la moyenne régionale pour une ligne du même type (urbaine) (V/K = 2.8, V/N = 20.36).

Au regard de ces valeurs et sachant que ces trois lignes se distinguent par un nombre significatif d'utilisateurs se déplaçant avec un billet combiné SNCB-TEC ou acheté en ligne (dont le point d'embarquement ne peut être déterminé), une évaluation en profondeur a été réalisée.

Celle-ci a permis de mettre en avant de nombreux problèmes liés à l'organisation actuelle de la desserte en transport public de l'aéroport de Charleroi et de la zone économique avoisinante.

Les constats repris ci-dessous découlent de l'examen des données rassemblées par le TEC, la SNCB et l'aéroport, des comptages manuels et observations in situ, des rencontres bilatérales avec les différentes parties prenantes (l'aéroport, IGRETEC, le Biopark, ...) et de l'analyse détaillée des correspondances entre les horaires bus, trains et avions.

- Des **fréquentations** dérisoires sur les lignes A2 Fleurus gare SNCB – Charleroi Airport (en moyenne une à deux personnes par parcours) et A3 Luttre gare SNCB – Charleroi Airport.
- En termes d'intermodalité train – bus :

- En gare de Charleroi central : des **temps de correspondances inadéquats** entre les bus de la ligne A1 et les trains de la dorsale wallonne, tant en relation avec Mons et Tournai que Namur et Liège ;
- Le week-end, en gare de Luttre : des temps de correspondances trop importants entre les bus de la ligne A3 et les trains IC en relation avec Bruxelles ;
- Des problèmes de **concordance entre l'offre TEC et SNCB**, ceci en début et fin de journée ainsi que les samedis et dimanches. Des bus circulent alors qu'il n'y pas de train en correspondance. Ce constat touche les trois lignes mais est moins problématique pour la A1 compte tenu des correspondances possibles avec le réseau urbain de Charleroi (métro et bus) et de la présence d'hôtels au centre-ville. Ceux-ci sont susceptibles d'intéresser les usagers de l'aéroport ou le personnel de bord des avions. Pour la SNCB, un élargissement de l'amplitude n'est pas envisageable à moyen terme en raison de travaux ferroviaires qui doivent être réalisés principalement de nuit ;
- De nombreux **retards** de trains observés sur la ligne Bruxelles – Charleroi. Ceux-ci ont lourdement impacté la fréquentation de la ligne A3 durant l'été 2024, en pleine période de pointe. Ces perturbations devraient perdurer jusqu'en 2026. En raison des travaux en gare d'Ottignies, des retards de trains impacteront également l'accès à l'aéroport via Fleurus et ce jusqu'à 2027. Sachant qu'aucune disposition n'est prévue en cas de retard, de nombreux passagers risquent de rater leur avion ou de se détourner de l'offre publique, jugée peu fiable du fait d'une rupture de charge.
- Un souci général de concordance entre l'**amplitude** de l'offre combinée en transport public et le rythme de l'aéroport. Entre un quart et un tiers des avions décollent le matin entre 7 et 10 h, ce qui implique souvent d'être à l'aéroport dès 5 h du matin alors que le réseau ferré démarre seulement. Le dimanche soir, plus de 10 % des vols atterrissent entre 22 et 23 h à l'heure où les derniers trains ont quitté la gare de Charleroi. Par ailleurs 5 % des avions atterrissent en retard soit après 23 h. En pratique, comme le confirme l'aéroport, seuls 40 % des passagers sont en mesure de combiner offre TEC et SNCB sur le chemin de l'aéroport. BSCA estime néanmoins la part modale du TEC à 5 %, ce qui n'est pas négligeable proportionnellement parlant.

Cette question de concordance d'amplitude ne concerne pas seulement les voyageurs mais également les travailleurs de l'aéroport. Bien que BSCA soit un important pôle d'emplois (environ 3.000 personnes), la quasi-totalité des travailleurs n'est pas en mesure de se rendre au travail autrement qu'en voiture, simplement en raison des horaires spécifiques au monde de l'aviation auquel l'offre actuelle ne répond pas.

- La présence d'un **opérateur concessionnaire privé** de transport collectif proposant une offre relativement attractive vers Bruxelles (1 bus toutes les 20 minutes, de 3h à 0h40) mais aussi vers d'autres grandes villes belges ou proches de la frontière (Lille, Luxembourg, Breda). Du fait de la rupture de charge, les temps de trajets de l'offre combinée TEC-SNCB sont souvent plus longs. En matière de prix, c'est relativement comparable sauf pour les titulaires d'un abonnement TEC ou les jeunes de moins de 26 ans. Par ailleurs, l'opérateur privé propose d'autres avantages : un bâtiment d'accueil, des stewards multilingues pour accompagner les usagers dans l'achat de leur billet.

Enfin, on sera interpellé par deux éléments pour le parcours du client en transport public. Premièrement, en sortant de l'aéroport, les passagers sont amenés à rentrer dans le bâtiment de l'opérateur privé avant de se rendre aux arrêts du TEC ; deuxièmement : la présence d'affiches racoleuses sur l'offre privée à l'attention des passagers ayant fait le choix voyager avec les transports publics.

Le pôle bus du TEC ne dispose **pas d'abris** contrairement à celui de l'opérateur privé. L'accès aux bus est souvent laissé au bon vouloir du chauffeur. Néanmoins, ceux-ci sont toujours accessibles 5 minutes avant le départ. Cette situation devrait cependant être solutionnée avec la construction du « mobipôle ».

- Une saturation du **pôle bus** du fait de l'arrivée et du départ quasi concomitant des trois lignes de bus TEC. Même si cette situation est temporaire et devrait être réglée avec la construction du « mobipôle », elle a des répercussions sur « l'expérience-voyageur ». Tout d'abord, les bus sont généralement dans l'incapacité de stationner à hauteur du poteau affecté à leur ligne. Ensuite, les bus effectuent leur régulation dans le pôle avec la mention « Pause » ou « Pas en service », peu compréhensibles pour un public étranger. De nombreux usagers se posent donc légitimement des questions. Enfin, dès lors que des bus articulés sont mis en service et doivent se stationner proches les uns des autres, de nombreux usagers ne voient pas le numéro de la ligne s'afficher et ratent donc leur départ.
- Sur les automates SNCB présent au pôle bus de l'aéroport, l'usager doit au préalable encoder entièrement la gare de départ (pas de pré-sélection) puis celle d'arrivée. L'opération s'avère chronophage pour une majorité de personnes et est susceptible de générer un certain stress lorsque le bus est sur le point de partir. L'accès à la vente du billet TEC sur l'automate SNCB, pour le trajet en bus entre l'aéroport et la gare, n'est pas non plus évidente. Ainsi, de nombreux passagers se voient recallés en rentrant dans le bus alors qu'ils pensaient pourtant être en ordre de transport. L'automate TEC est quant à lui sous-utilisé car caché par ceux de la SNCB.
- Un nombre significatif de passagers, à l'arrivée, souhaitent rejoindre la gare de Charleroi pensant qu'il s'agit de « la porte d'entrée » sur le territoire belge. Visiblement, **le concept de desserte tripolaire de l'aéroport n'est pas bien compris** par le public arrivant pour la première fois sur le sol belge. Sur le quai, les panneaux d'information au graphisme très rudimentaire, laissent perplexes la plupart des passagers. Or 50 % des utilisateurs de l'aéroport sont des personnes venant en séjour en Belgique. La plupart n'ont jamais entendu parler ni de Fleurus, ni de Luttre. Les chiffres de fréquentation par sens de la ligne A3 corroborent ce constat.
- Un nombre très faible de validations aux arrêts desservant la **zone économique** autour de l'aéroport (environ 8 % des validations annuelles de la ligne A3 pour l'arrêt « GOSSELIES ULB Aéroport », 1 % pour l'arrêt « Logistics Caterpillar ») alors que c'était un objectif de cette ligne. Sur base des données précises de validations et d'abonnements, moins de 10 travailleurs ont potentiellement été identifiés, une valeur dérisoire au vu des 1.700 personnes que les trois lignes réunies peuvent transporter chaque jour. Ce constat est à mettre en relation avec le profil de mobilité des 1.500 à 2.000 emplois du Biopark (voitures de société, personnes habitant hors métropole carolo), avec également le profil des 400 chercheurs travaillant sur le site (en majorité des doctorants disposant déjà d'une voiture) et enfin avec l'existence d'une navette quotidienne par autocar entre l'Institut de recherche de l'ULB du Biopark et le campus « Solbosch » de Bruxelles. La question du tarif spécial supérieur appliqué sur les lignes aérobus par le TEC représente potentiellement un frein supplémentaire pour l'usager ne souhaitant pas rallier l'aéroport ;
- Près de 30 % des usagers des trois lignes utilisent un abonnement TEC. Dans le cas présent, on peut clairement dire que le fait de posséder un abonnement TEC permet de ne pas payer les 6 € que les autres passagers doivent déboursier pour accéder à l'aéroport. Les titulaires d'un abonnement à 12 € par an ont d'ailleurs parfaitement compris l'astuce pour voyager à petits prix en Europe. Ils représentent près de 15 % des montées ;
- Pour les passagers en relation avec Bruxelles, le gain de **temps** via la gare de Luttre et la ligne A3 (plutôt que via Charleroi Central et la A1) n'est que de 4 minutes en heures creuses (9

minutes en heure de pointe) soit une valeur qui peut apparaître négligeable à l'échelle d'un déplacement « de porte à porte » intra-européen de plusieurs heures;

- La ligne 67 Jumet (Madeleine) - Fleurus (Champs Elysées) (desserte cadencée à l'heure tous les jours de l'année) est en **doublon** sur une partie de son tracé avec la ligne A2 (desserte de 2 bus par heure mais pas cadencés à la demi-heure). L'indice V/K (nombre annuel de validations / amplitude kilométrique annuelle) de la ligne 67 n'est par ailleurs pas très élevé. Il en est également de même pour la ligne 68, également en doublon sur une partie du tracé de la ligne A1. L'optimisation des offres TEC sur la zone apparaît pertinente à mettre en œuvre ;
- Le futur **mobipôle** de l'aéroport ne sera pas opérationnel avant deux ans. La construction de celui-ci atténuera certains problèmes évoqués ci-dessus mais ne permettra pas d'éluder les plus fondamentaux à savoir : la question de la lisibilité de l'offre et les incertitudes inhérentes aux correspondances bus-trains.
- Les trois lignes aérobus représentent de l'ordre de 1 millions de kilomètres/an (soit 1% de l'offre wallonne du TEC) pour une **compensation régionale financière** annuelle d'environ 4,5 millions d'euros, qui doit également être mis en perspective du budget nécessaire pour compenser l'exploitation des lignes 67 et 68, de l'ordre de 1,5 millions d'euros/an.

Compte tenu de ces raisons, un remaniement substantiel de l'offre actuelle, à court terme, s'impose. La piste d'une **desserte forte, cadencée jusqu'au quart d'heure, organisée depuis la gare de Charleroi central (A1)** est préconisée. Cette solution a le mérite d'être claire et d'apporter une solution structurelle à l'ensemble des problèmes et contraintes évoqués ci-dessus.

Elle permet surtout de s'affranchir des contraintes de temps pour les correspondances bus-trains à ce nœud de correspondance (pas de cadencement strict de 30 minutes sur la dorsale wallonne, ni sur la ligne Ottignies – Charleroi, retards de trains toujours possibles, possibilité de capter également les trains S mais aussi les autres trains convergeant vers Charleroi) et donc d'élargir la zone de pertinence de l'offre combinée TEC-SNCB.

Cette solution remplacerait la desserte actuelle, organisée en « tripode ». La réflexion devrait également englober les lignes 67 et 68 notamment dans la perspective du maintien d'une connexion possible avec la gare de Fleurus.

Parallèlement, la question de la desserte de la zone économique devrait également être repensée, que ce soit en termes de localisation des arrêts, de matériel roulant utilisé ou encore de positionnement des arrêts sur la ligne (par exemple après avoir desservi l'aéroport). A cette fin, il y a lieu de valoriser pleinement, sous une forme à redéfinir, notamment l'offre des lignes 67 et 68.

Décision proposée aux membres du Conseil de Bassin :

Le Conseil prend acte des différents constats mis en avant par l'Autorité Organisatrice des Transports dans le cadre de l'évaluation des lignes A1, A2 et A3 desservant l'aéroport de Charleroi et du remaniement de l'offre actuelle qui s'impose.

Le Conseil sollicite le TEC afin de faire évoluer sans tarder l'offre vers l'aéroport vers une desserte forte et lisible organisée au départ de la gare de Charleroi centrale avec un cadencement renforcé (jusqu'à 4 bus/h) permettant de s'affranchir des contraintes de temps pour les correspondances bus-trains et d'élargir la zone de pertinence de l'offre combinée TEC-SNCB.

En termes d'amplitude, le Conseil interroge la SNCB quant au développement d'une offre ferroviaire plus matinale (et plus tardive le soir) pour rallier Charleroi et son aéroport afin d'augmenter la part des voyageurs BSCA qui pourraient faire le choix du transport public.

Le Conseil souligne l'importance d'une desserte de la zone économique voisine de l'aéroport depuis Jumet, Luttre, Ransart et Fleurus comme prévu dans le PMCM, englobant dans le remaniement des lignes aérobus l'évolution notamment des lignes 67 et 68 (ces lignes permettant à terme de rallier également l'aéroport via le futur mobipôle).

Pour mener ces réflexions, le Conseil invite la SNCB à s'associer au TEC notamment dans le cadre des ateliers entre opérateurs destinés à améliorer l'intermodalité.

**CONTACT**

SPW Mobilité
Département de la Stratégie de la Mobilité et de l'Intermodalité
Boulevard du Nord 8
B - 5000 Namur

bassins.mobilite@spw.wallonie.be

REFERENCES



Note au Conseil de Bassin de Charleroi Métropole

Note n° TCO4

Avancement des travaux pour la mise en service du M5

Séance du :

27/05/2025

Thématique :

Mobilité Collective

Action(s) concernée(s) du PMCM :

Code	Nom	Objectif(s) de mise en œuvre	Impact de la Note sur la mise en œuvre
C.3.5	Proposer et développer des niveaux de services attractifs pour le métro et le Busway au sein de la ZHNS	C.3.5_1 Augmentation de l'amplitude horaire des métros et Busway au sein de la ZHNS	Le TEC prévoit la mise en service de la ligne de métro M5 en 2027. Cette ligne contribuera à augmenter le niveau de service du métro au sein de la ZHNS.

Type de note :

☒ **Transmission d'informations au Conseil**

→ A répercuter dans le Procès-Verbal : **citation des informations transmises au Conseil**

☐ **Demande d'informations au Conseil**

→ A répercuter dans le Procès-Verbal : **résumé des informations transmises par le Conseil**

☐ **Proposition de décision au Conseil**

→ A répercuter dans le Procès-Verbal : **prise d'acte de la décision du Conseil**

Description :

L'OTW, représenté par Laurent Galland, présentera en séance l'état d'avancement du projet.

Prise d'acte de l'information

La présente note et son annexe (présentation de l'OTW) ont été transmises pour information au Conseil, qui en prendra acte pendant la séance.



CONTACT

SPW Mobilité
Département de la Stratégie de la Mobilité et de l'Intermodalité
Boulevard du Nord 8
B - 5000 Namur

bassins.mobilite@spw.wallonie.be

REFERENCES



Conseil des Bassins –PMCM-

Charleroi – 27 Mai 2025



2023

Fermeture de la boucle MLC à la gare de Charleroi Gare Centrale (anciennement « Sud »).

Création nouvel arrêt sur le MLC
→ « Sambre ».

Rénovation de la station MLC de Palais (anciennement « Beaux-Arts »).

Remplacement des escalators en station Providence et Morgnies.

***Présentation de l'antenne du
Centenaire « M5 » à
Charleroi.***

Ligne M5

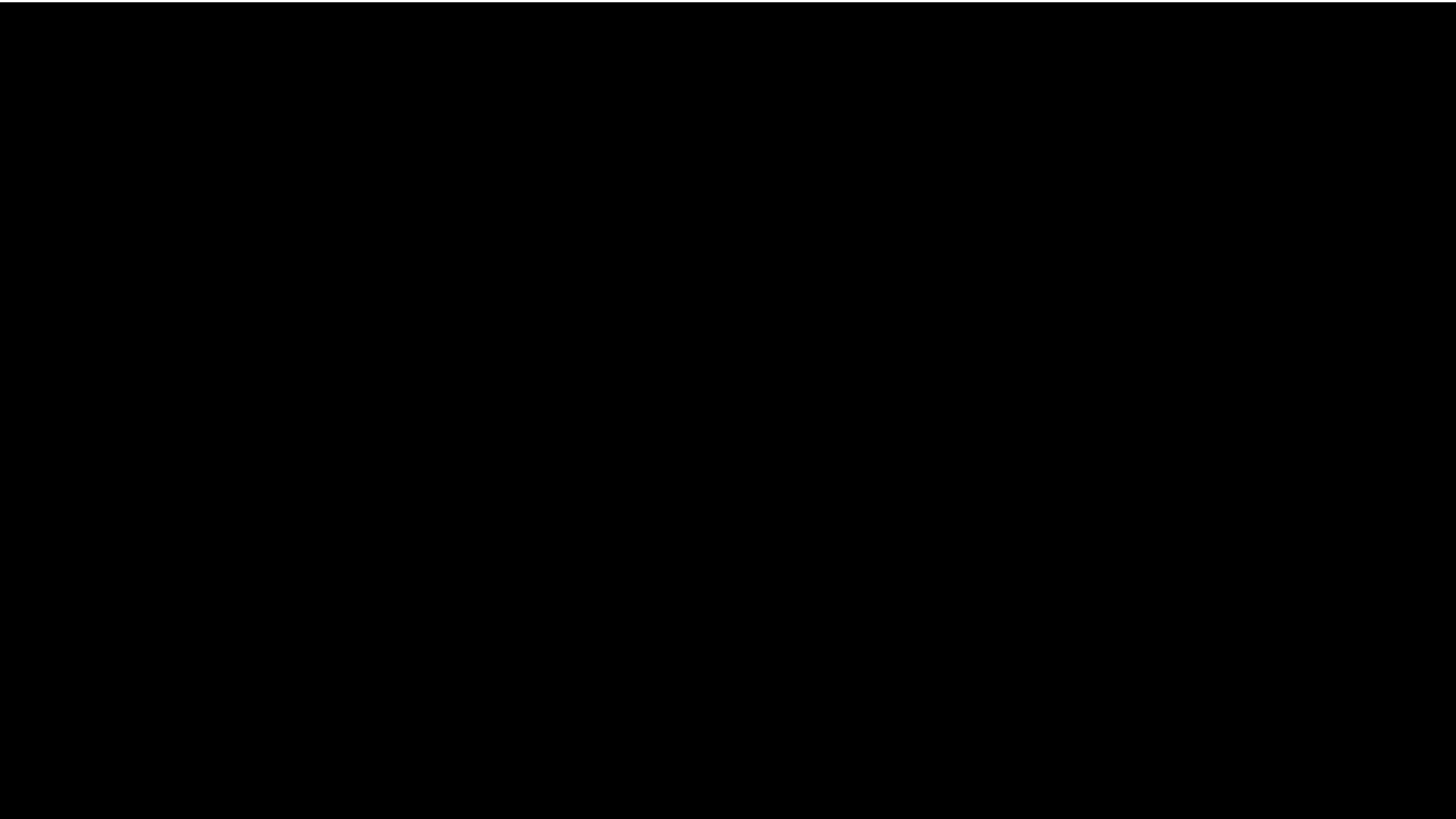


Ligne M5

- **Fin travaux** = juin 2026.
- **Exploitation** prévu pour 01/04/2027
- **Budget** : 98 M€ dont 60 M€ venant du plan de relance européen.
- **Enjeux techniques** : rénovation station, prolongation tunnel Cora, construction rampe GHDC.
- **Obstacles** : rampes GHDC difficile à construire car GHDC ne nous laisse plus l'accès via la voirie d'accès + zone de chiste (mauvaise terre et instable pour le poids de la rame), tunnel à construire dans une intégration urbaine.

> *Projet*

Gros atout pour accroître et améliorer encore l'accessibilité aux transports en commun à Charleroi.



- Tunnel projeté
- Tracé aérien projeté
- Gare projetée



STATION WATERLOO



STATION NEUVILLE



STATION CHET



STATION PENSÉE



STATION CENTENAIRE



STATION CORBEAU



STATION ROCHIAU



STATION CHAMPEAU



TKC

PROJET DE LIGNE



ANTENNE DE CHÂTELET

00000

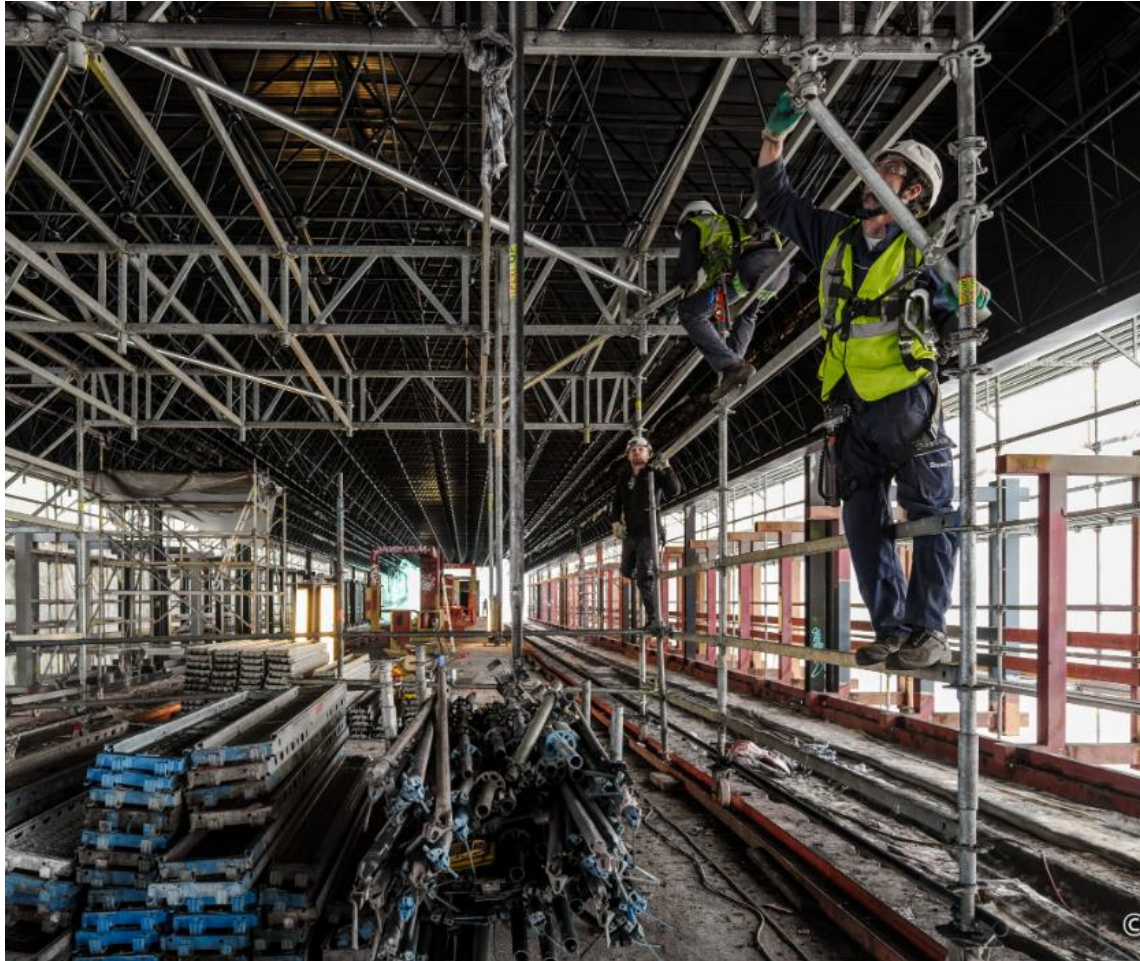
PROJET	PROJET	PROJET
PROJET	PROJET	PROJET
PROJET	PROJET	PROJET
PROJET	PROJET	PROJET
PROJET	PROJET	PROJET
PROJET	PROJET	PROJET
PROJET	PROJET	PROJET
PROJET	PROJET	PROJET
PROJET	PROJET	PROJET
PROJET	PROJET	PROJET

PROJET	PROJET	PROJET
PROJET	PROJET	PROJET
PROJET	PROJET	PROJET
PROJET	PROJET	PROJET
PROJET	PROJET	PROJET
PROJET	PROJET	PROJET
PROJET	PROJET	PROJET
PROJET	PROJET	PROJET
PROJET	PROJET	PROJET
PROJET	PROJET	PROJET

PROJET DE LIGNE

PROJET DE LIGNE

Station Neuville & Yernaux



Avril, les travaux de gros œuvre sont pratiquement terminés.

Fin mars, les nez de quais (les structures qui relient le quai jusqu'à la porte du métro) seront installés et aménagés, notamment avec la pose de dalles podotactiles pour les personnes malvoyantes.

Entre mars et avril, les escalators et l'ascenseur sont installés pendant environ 1 mois.

Courant du mois de juin, auront lieu les travaux de parachèvement. Ceux-ci consistent en la pose des faïences, faux plafonds et des ferronneries ainsi qu'en la réalisation des peintures. Symboliquement, l'enseigne « Neuville » sera apposée.

Station Pensée



Les travaux préparatoires à la mise en peinture (sablage des murs, installation des cornières) sont **en cours.**

Le parachèvement **commencera en avril**, jusqu'aux congés du bâtiment de juillet.

Station Centenaire



L'essentiel du gros œuvre en souterrain est **terminé**.

Les parachèvements **débuteront en mai**.

Parallèlement, la rénovation de la passerelle entre la rue des Preys et la rue du Pont **a débuté** et sera **terminée d'ici à la fin de l'été**.

Station Champeau



Avec la **fin** du gros œuvre à la station Champeau, la réalisation des parachèvements doit **débuter dans le courant du printemps**, pour une période de quelques mois jusqu'à l'automne.

Station Corbeau



Chantier principal du projet Métro 5, la construction de la future station Corbeau évolue positivement.

Début 2025, le stross (l'excavation des terres) a été terminé. Grâce à cette étape, le travail se fera prochainement essentiellement en souterrain avec la réalisation des radiers (les dalles de sol), dans la zone de chantier actuelle près du Cora.

La remise en état de la voirie est prévue **d'ici fin mai**.

Les aménagements des entrées de la future station **débuteront fin avril**, avec l'installation des escalators et de l'ascenseur à la fin de l'été.

Les parachèvements (faux plafonds, peinture, ferronneries) **commenceront en septembre** pour une finalisation dans le courant du mois de novembre.

Terminus Les Viviers



Le terrassement de la rampe d'accès sera **achevé mi-avril**.

Grâce à cette étape, nous pourrons enchaîner avec la livraison et l'installation de l'ensemble des équipements nécessaires au terminus (rails, ballast...).

L'abri pour voyageurs sera construit **à partir du mois de mai**.

L'essentiel des travaux au terminus Les Viviers, devant le nouveau Grand Hôpital de Charleroi, devrait être **terminé d'ici à la fin de l'été**.

En parallèle, une cabine technique est en cours de construction rue des Mottards. Celle-ci est nécessaire pour l'alimentation électrique du métro. Le gros œuvre de cette cabine devrait **être terminé fin avril**. Nous équiperons ensuite progressivement la cabine pour la mettre à disposition du gestionnaire du réseau d'électricité **d'ici fin 2025**.



Note au Conseil de Bassin de Charleroi Métropole

Note n° TCO5

Evaluation des lignes E110, E109, 129

Séance du :

27/05/2025

Thématique :

Mobilité Collective

Action(s) concernée(s) du PMCM :

Code	Nom	Objectif(s) de mise en œuvre	Impact de la Note sur la mise en œuvre
C.3.3	Rendre le réseau de bus Express structurant et compétitif pour relier rapidement les pôles majeurs du territoire (en complément du réseau ferré)	C.3.3_1 Ajuster l'offre du réseau de bus Express pour le rendre plus structurant et compétitif pour relier rapidement les pôles majeurs du territoire (en complément du réseau ferré)	L'évaluation des lignes Express existantes permet d'envisager les éventuels réajustements de l'offre.
		C.3.3_2 Proposer une offre de bus Express le week-end avec un test de transport TEC à la demande le dimanche, et/ou le matin et/ou en soirée	

Type de note :

☒ **Transmission d'informations au Conseil**

→ A répercuter dans le Procès-Verbal : **citation des informations transmises au Conseil**

☐ **Demande d'informations au Conseil**

→ A répercuter dans le Procès-Verbal : **résumé des informations transmises par le Conseil**

☐ **Proposition de décision au Conseil**

→ A répercuter dans le Procès-Verbal : **prise d'acte de la décision du Conseil**

Description :

Document en cours de finalisation

Prise d'acte de l'information

La présente note a été transmise pour information au Conseil, qui en prendra acte pendant la séance.



CONTACT

SPW Mobilité

Département de la Stratégie de la Mobilité et de l'Intermodalité

Boulevard du Nord 8

B - 5000 Namur

bassins.mobilite@spw.wallonie.be

REFERENCES



Note au Conseil de Bassin de Charleroi Métropole

Note n° TCO6

Responsabilités des communes en matière
d'arrêts

Séance du :

27/05/2025

Thématique :

Mobilité Collective

Action(s) concernée(s) du PMCM :

Code	Nom	Objectif(s) de mise en œuvre	Impact de la Note sur la mise en œuvre
C.3.1	Améliorer l'expérience usagers dans les transports publics sur l'entièreté du parcours client	C.3.1_6 Amélioration du confort des arrêts	L'attractivité de l'offre de bus TEC est fortement dépendante des aménagements des arrêts. Les communes peuvent jouer un rôle pour contribuer à l'amélioration du confort, de l'accessibilité et de l'intermodalité aux arrêts TEC.
C.3.10	Veiller à la prise en compte de tous les profils d'utilisateurs	C.3.10_1 Rendre accessible les arrêts et lignes de transport public (PMR-conforme)	
D.1.2	Valoriser et renforcer la complémentarité vélo – transport public	D.1.2_2 Développer l'offre en stationnement vélo au droit des arrêts de transport public structurant	

Type de note :

☒ **Transmission d'informations au Conseil**

→ A répercuter dans le Procès-Verbal : **citation des informations transmises au Conseil**

☐ **Demande d'informations au Conseil**

→ A répercuter dans le Procès-Verbal : **résumé des informations transmises par le Conseil**

☐ **Proposition de décision au Conseil**

→ A répercuter dans le Procès-Verbal : **prise d'acte de la décision du Conseil**

Description :

Document en cours de finalisation

Prise d'acte de l'information

La présente note a été transmise pour information au Conseil, qui en prendra acte pendant la séance.



CONTACT

SPW Mobilité
Département de la Stratégie de la Mobilité et de l'Intermodalité
Boulevard du Nord 8
B - 5000 Namur

bassins.mobilite@spw.wallonie.be

REFERENCES