

Organe de Consultation du bassin de mobilité Charleroi

Séance électronique (COVID-19)

Jeudi 8 octobre 2020

Ordre du jour

1. Introduction (5')

- 1.1. Tour des participants
- 1.2. Quelques mots du Ministre Henry

2. Réseau structurant Express (60')

- 2.1. Déploiement du réseau
 - 2.1.1. Ajustement tactique du réseau cible à court terme (y compris desserte PAE)
 - 2.1.2. Commercialisation par l'OTW
 - 2.1.3. Mises en œuvre 2020/2021 par l'OTW
- 2.2. Connexion du solde des communes au réseau structurant (d'ici 2023)

3. Réseau TEC (60')

- 3.1. Redéploiement
 - 3.1.1. Ajustement de la méthodologie
 - 3.1.2. Etudes 2020
 - 1. Plan de Mobilité durable de Charleroi-Métropole
 - 2. Niveau de service BHNS de Charleroi et intégration au PUM de Charleroi
 - 3. Connexion de l'aéroport de Charleroi aux transports en commun
- 3.2. Modifications opérationnelles de l'offre
 - 3.2.1. Plan Transport détaillé OTW 2020 pour le bassin de Charleroi
 - 3.2.2. Plan Transport détaillé OTW 2021 pour le bassin de Charleroi

1. Introduction

1.1. Tour des participants

MEMBRES

- Cabinet du Ministre Philippe HENRY
 - Cellule Mobilité :
Jérôme WIBRIN (Conseiller)
- Un membre des Collèges communaux de chaque commune du bassin de mobilité
- SPW Mobilité et Infrastructures
 - Département des routes de Charleroi :
Jean-Philippe BILLE (Directeur)
 - Autorité Organisatrice du Transport :
Antoine PATRIS (Expert) et Florianne MOSSOUX (Juriste)
- Opérateur de Transport de Wallonie
 - Didier GILSON (Directeur exécutif – Direction territoriale de Charleroi)
 - Xavier ROBERT (Directeur opérationnel d'exploitation – Direction territoriale de Charleroi)
 - Laurent GALLAND (Conseiller études/mobilité – Direction territoriale de Charleroi)
 - Stéphane THIERY (Directeur du Marketing et de la Mobilité – Direction Générale)



1.1. Tour des participants

INVITES

- Opérateur de Transport de Wallonie
 - Florence DEMACQ (Administratrice)
- SNCB
 - Mourad BAOUCHE (chargé de dossiers pour la Wallonie)
- SPW Mobilité et Infrastructures
 - Direction de la Planification de la Mobilité
 - Christiane CHERMANNE (gestionnaire en mobilité)

Petit test

1.2. Quelques mots du Ministre Henry

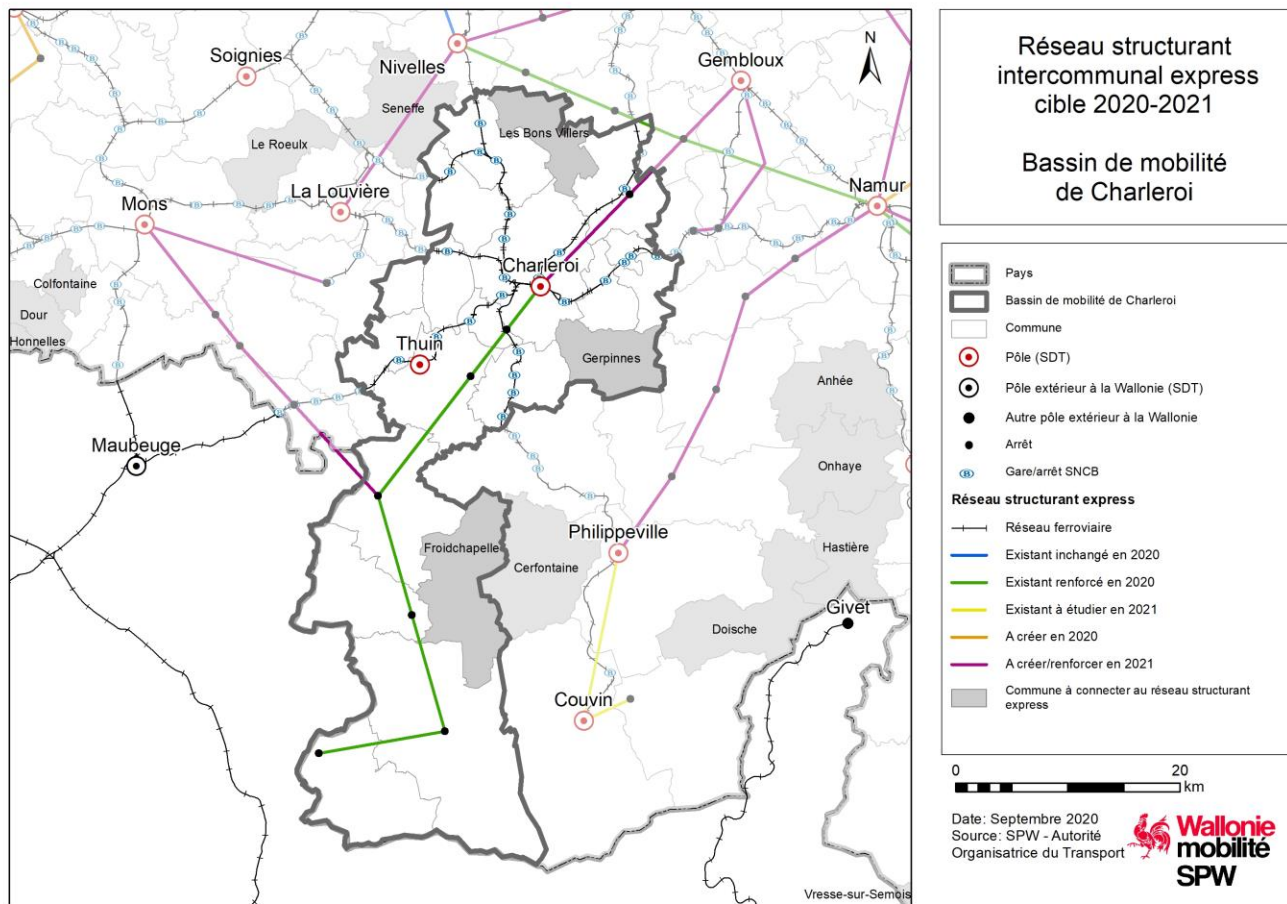
2. Réseau structurant Express

2.1. Déploiement du réseau

2.1.1. Ajustement du réseau cible 2021

2.1.1. Ajustement du réseau cible 2021

Documents préparatoires transmis



2.1.1. Ajustement du réseau cible 2021

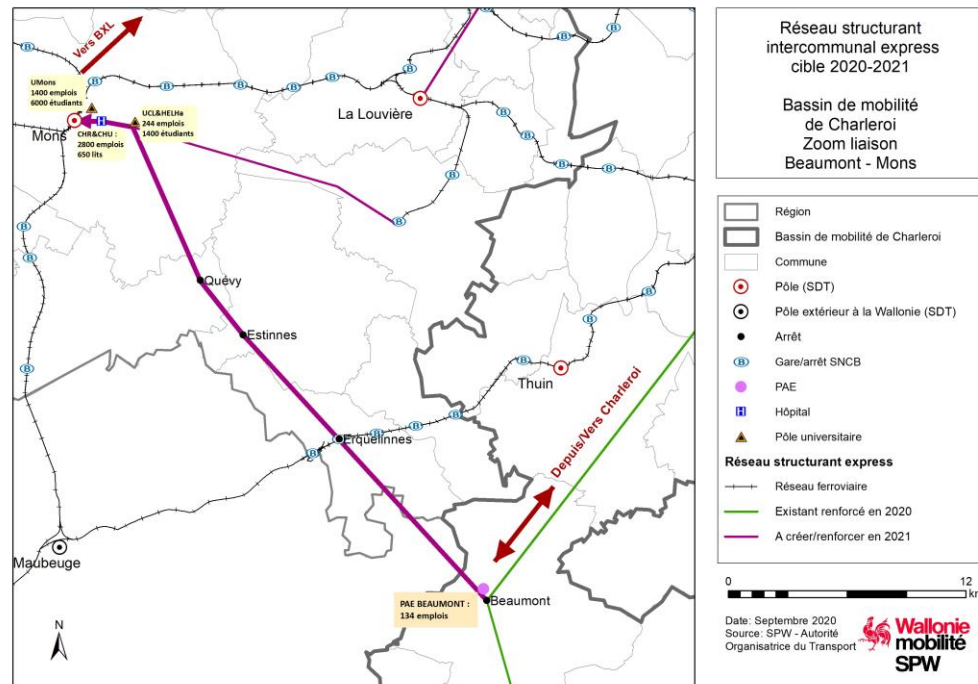
Beaumont - Erquelinnes - Estinnes - Quévy - Mons (création)

Pour rappel, le niveau de service cible pour cette liaison unidirectionnelle Express est de :

- 1 parcours en heures de pointe vers Mons le matin (6h-9h) et vers Beaumont le soir (16h-19h) ;
- Cette liaison offre la possibilité de rejoindre Mons depuis les communes au Sud de Beaumont.

Les évolutions suivantes de l'offre cible sont apportées :

- Cette liaison dessert plus de 4.500 emplois, 600 lits d'hôpitaux et 7000 étudiants, via les
 - PAE Beaumont (134 emplois);
 - Pôle universitaire UCL et HELHa (244 emplois et 1.400 étudiants à l'UCL);
 - Hôpitaux CHU Ambroise Paré (1.900 emplois et 415 lits) et CHR Mons-Hainaut Saint-Joseph (900 emplois et 233 lits);
 - Pôle universitaire UMons – Plaine de Nimy (1.400 emplois et 6.000 étudiants à l'UMons).
- La confirmation d'une correspondance SNCB organisée en gare de Mons vers Bruxelles le matin (et depuis Bruxelles le soir).
- La confirmation d'une correspondance Express organisée à Beaumont depuis Momignies/Chimay (le matin) et vers Momignies/Chimay (le soir).



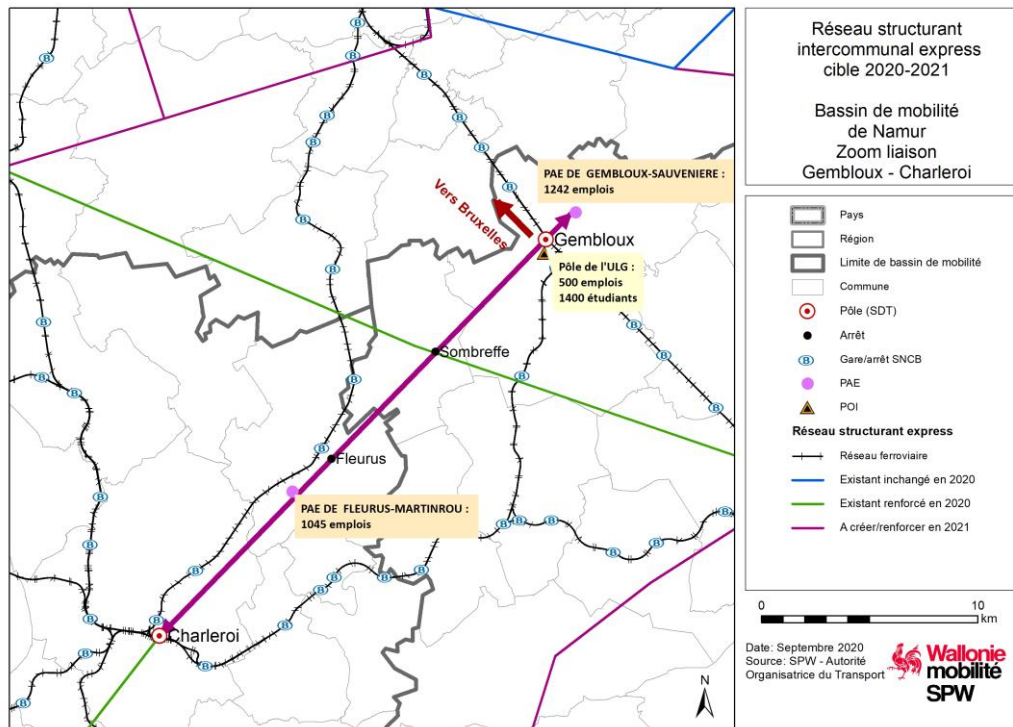
2.1.1. Ajustement du réseau cible 2021

Gembloux – Sombreffe – Fleurus – Charleroi (création)

Pour rappel, le niveau de service cible pour cette liaison bidirectionnelle Express est de 1 parcours par heure et par sens de 6h à 20h en semaine.

Les évolutions suivantes de l'offre cible sont apportées :

- Ajout de 1 parcours toutes les deux heures dans chaque sens le samedi ;
- Cette liaison dessert
 - le PAE Fleurus-Martinrou (1.050 emplois);
 - le pôle université ULG Gembloux (500 emplois et 1.400 étudiants);
 - et, uniquement en heures de pointe, le PAE Sauvenière (1.250 emplois).
- Cette liaison permet de rejoindre OLLN et Bruxelles via une correspondance à Gembloux.



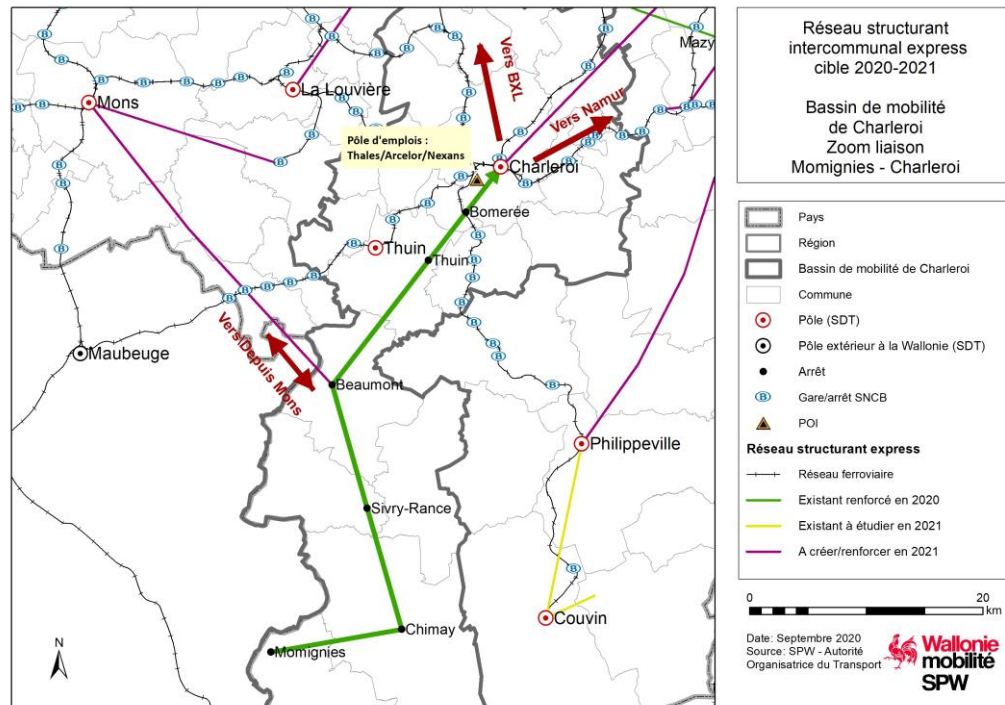
2.1.1. Ajustement du réseau cible 2021

Momignies - Chimay - Sivry-Rance - Beaumont - Thuin - Charleroi (renforcement mineur)

Pour rappel, le niveau de service cible pour cette liaison unidirectionnelle Express est de 1 parcours en heures de pointe vers Charleroi le matin (6h-9h) et vers Momignies le soir (16h-19h).

L'évolution suivante de l'offre cible est apportée :

- Cette liaison dessert le pôle d'emplois autour de 3 grandes entreprises du Sud-Ouest de Charleroi (Arcelor, Nexans et Thalès).



2.1.1. Proposition d'avis de l'Organe de Consultation

L'Organe émet un avis favorable sur l'évolution de l'offre cible qui lui est soumise pour les liaisons Express suivantes (cfr fiches en annexe) :

- **Beaumont** - Erquelinnes - Estinnes - Quévy - Mons
- Gembloux - Sombreffe - **Fleurus** - **Charleroi**
- **Momignies** - **Chimay** - **Sivry-Rance** - **Beaumont** - **Thuin** - **Charleroi**

2.1.2. Commercialisation par l'OTW

LE TEC, TELLEMENT EN COMMUN !



PRÉSENTATION DU RÉSEAU EXPRESS EN WALLONIE

Organe de Consultation des Bassins de Mobilité



Stéphane Thiery

Directeur du Marketing et de la Mobilité
Porte-parole

Direction Générale

Opérateur Transport de Wallonie



INTRO - ACCUEIL

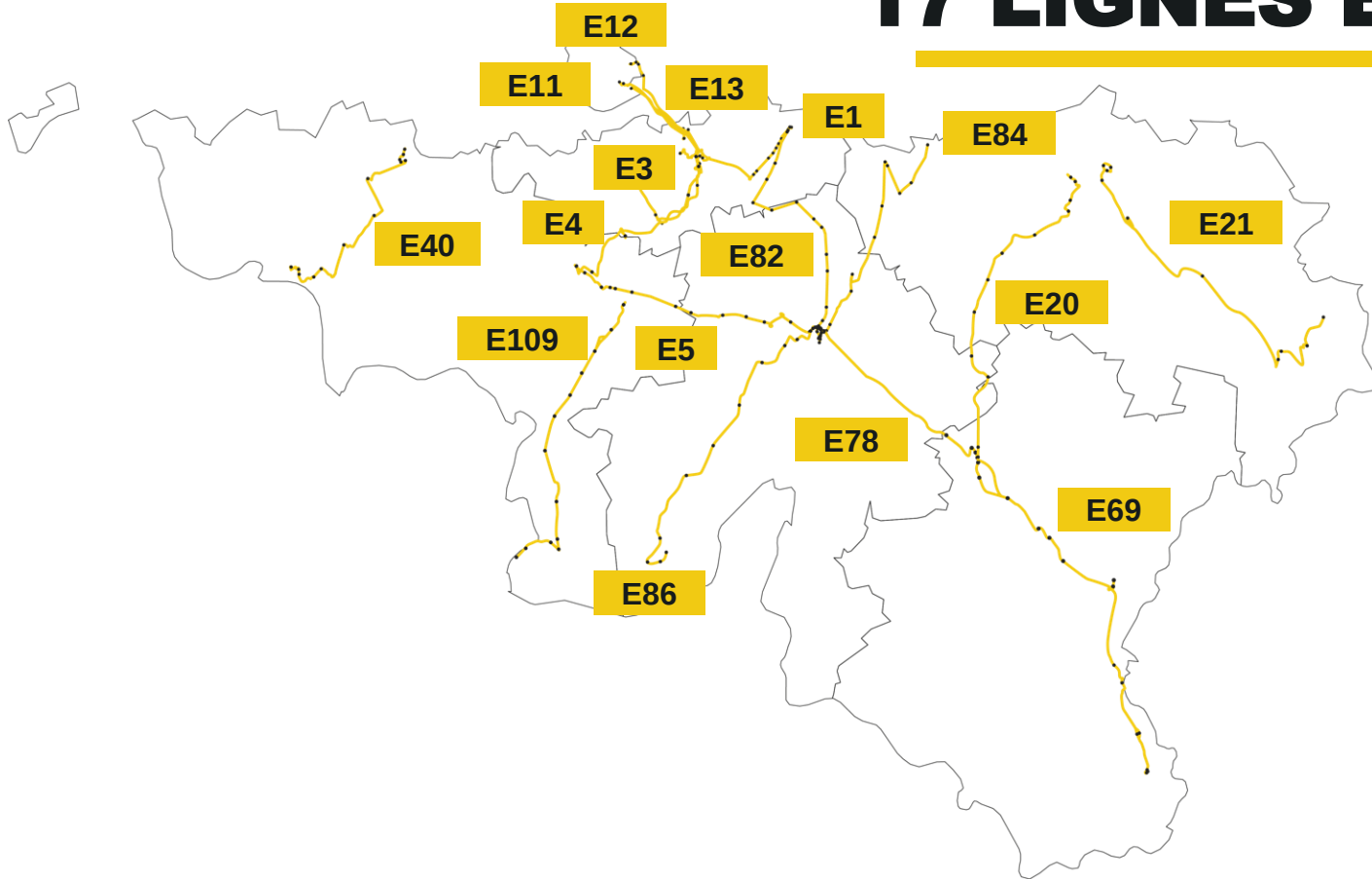
Dans ce contexte perturbé (COVID 19), il faut rappeler toute l'importance du transport en commun.

Derrière le contexte sanitaire, il y a l'urgence environnementale: il faut amener le citoyen à faire le choix d'une autre mobilité en lui offrant des solutions concrètes, fiables et durable.

LIGNES EXPRESS

- Mise en place d'un réseau structurant composé de 17 lignes Express (16 dès le 1^{er} octobre 2020 et la 17^{ème} le 1^{er} janvier 2021).
- Ambition: relier une ville à l'autre rapidement et en toute sécurité, en complément de l'offre de transport existante (notamment ferroviaire)
- Volonté de simplifier (un seul NOM EXPLICITE -> express) et amplifier (3 nouvelles lignes) l'offre de transport du TEC

17 LIGNES EXPRESS



Bénéfices des lignes Express



Rapidité

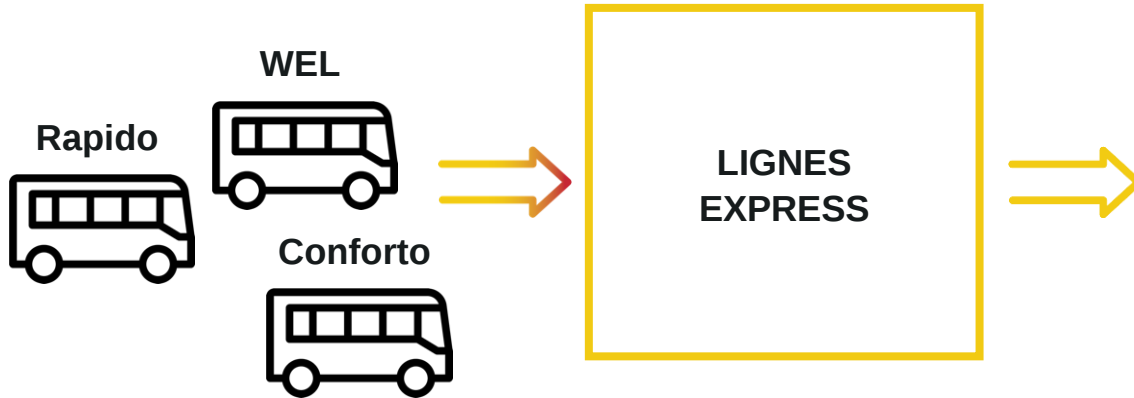
Liaisons directes entre les villes wallonnes

Fréquence

Liaisons toute la journée et tout au long de l'année

Bénéfices des lignes Express

Identité



Simplification = Un label unique -> Express

Facilement reconnaissable grâce à un intitulé de ligne qui commence par la lettre E

E



Jaune monochrome (progressivement décliné sur tout le réseau)



Bénéfices des lignes Express

Services à bord

- Véhicules confortables

Progressivement,
déploiement dans les véhicules du/de:

- Wifi
- Ports USB



Bénéfices des lignes Express

Intégration tarifaire

- Tarification Horizon+ (donnant accès à l'ensemble du réseau TEC wallon), disponible notamment sur carte Mobib
- Sans réservation

Pour qui ?

- B2C (scolaire, actifs, 65+....)
- B2B (régime tiers payant avec notre offre BUS'ness)

Grille tarifaire

HORIZON +
Tout le réseau

UN PEU				
Le titre unitaire (en €)				
	1 parcours	1 jour	3 jours	
	5	8	16	
	5 ⁵⁰	10	-	
				

BEAUCOUP							
Le titre multiparcours (en €)							
Multi				Multiflex			
Multi4 4x 		13 ²⁰	9 ⁶⁰	Multiflex 4x 		13 ²⁰	9 ⁶⁰
		13 ²⁰	-			13 ²⁰	-
		-	-			13 ⁵⁰	-

À LA FOLIE								
L'abonnement  (en €)								
Âge	1 mois	%	4 mois	%	6 mois	%	1 an	%
6-11	-	-	-	-	-	-	gratuit	-
12-17	36	28 ⁸⁰	93 ⁵⁰	74 ⁸⁰	144	115 ²⁰	280	224
18-24	23 ⁵⁰	18 ⁸⁰	61	48 ⁸⁰	93 ⁵⁰	74 ⁸⁰	182	145 ⁶⁰
25-64	70	56	-	-	-	-	580	464
65+	-	-	-	-	-	-	36	gratuit



Carte MOBIB rechargeable



Carte MOBIB basic rechargeable



Ticket sans contact jetable



Billet de dépannage

Nos conditions générales sont d'application.

Où acheter son titre ?



SELF

SELF



basic



E-SHOP

E-SHOP / E-SHOP MOBILE



basic



POINT

POINT TEC



ESPACE

**ESPACE TEC
MOBI-ESPACE TEC**



basic





PERUWELZ > ATH

de Péruwelz à Ath et de Malmédy à Verviers.



Le TEC, un acteur public engagé pour une mobilité

+ responsable

+ simple

+ moderne

2.1.3. Mise en œuvre 2020/2021 par l'OTW

LE TEC, TELLEMENT EN COMMUN !



Actions 2020-21 d'évolution du réseau au sein du bassin de mobilité de Charleroi

OCBM CHARLEROI, OCTOBRE 2020

XAVIER ROBERT



Evolution réseau Express 2020-21

DT Charleroi

Evolution de la ligne W03 et 109d Chimay - Charleroi vers une nouvelle ligne Express E109

Au 1/10/2020 Fusion des lignes 109d et W03

Les lignes W03 et 109d ont un parcours assez similaire. Afin d'améliorer la lisibilité de l'offre et de poursuivre la constitution d'un réseau structurant dans la botte du Hainaut, ces deux lignes seront fusionnées en vue de créer une nouvelle ligne express unique (E109) au départ de Momignies.

Evolution réseau Express 2020-21

DT Charleroi

Evolution de la ligne W03 et 109d Chimay - Charleroi vers une nouvelle ligne Express E109

Niveau de service de la ligne E109

3 voyages cadencés à l'heure la matin vers Charleroi

3 voyages cadencés à l'heure le soir vers Chimay - Momignies

Période de circulation: jours de semaine toute période

Public cible: scolaire, navetteurs, clients SNCB

La ligne sera exploitée par des bus autocar de 12 m

Tarif: Horizon+

Evolution réseau Express 2020-21

DT Charleroi

Film	E109	E109	E109
Numéros des voyages	1	3	5
Jours de circulation	12345	12345	12345

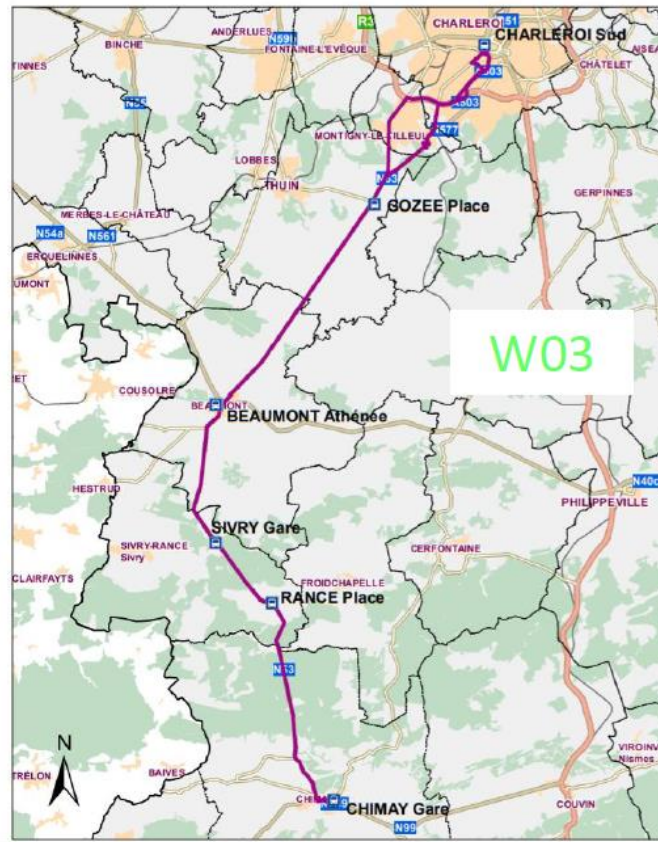
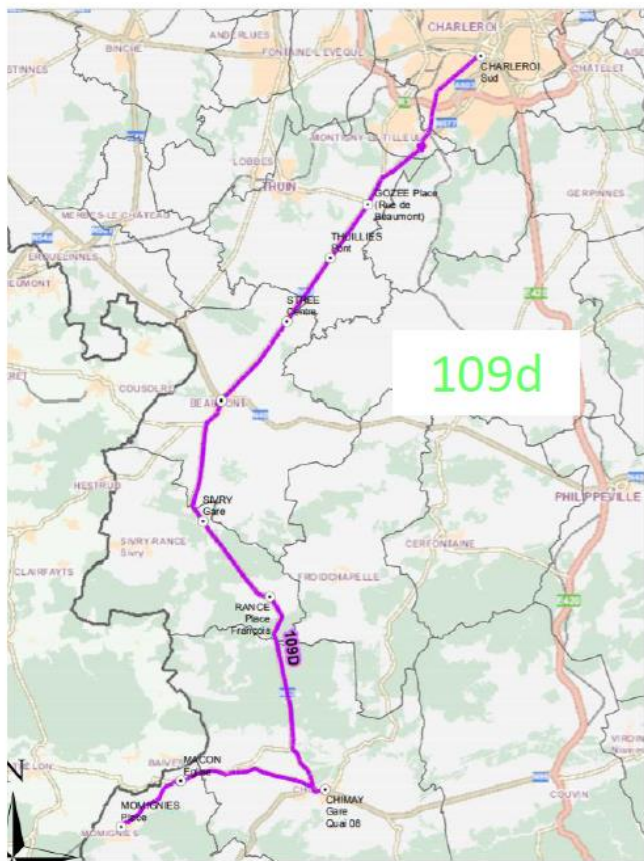
MOMIGNIES Place	05:26	06:26	07:30
MACON Eglise	05:31	06:31	07:35
SALLES Eglise	05:34	06:34	07:38
CHIMAY Gare quai 03	05:41	06:41	07:45
CHIMAY Place Froissart	05:42	06:42	07:46
RANCE Place François	05:53	06:54	07:57
SIVRY Gare	05:59	07:00	08:03
BEAUMONT Athénée	06:08	07:09	08:12
STREE Centre	06:14	07:14	08:17
THUILLIES Pont	06:18	07:18	08:21
GOZEE Place	06:22	07:22	08:25
MARCINELLE Chapelle Beaussart	06:40	07:40	08:41
CHARLEROI Sud	06:43	07:43	08:43

Film	E109	E109	E109
Numéros des voyages	2	4	6
Jours de circulation	12345	12345	12345

CHARLEROI Sud	16:50	17:50	18:50
MARCINELLE Chapelle Beaussart	16:53	17:53	18:53
GOZEE Place	17:19	18:19	19:13
THUILLIES Pont	17:23	18:23	19:17
STREE Centre	17:27	18:27	19:21
BEAUMONT Athénée	17:33	18:33	19:27
SIVRY Gare	17:42	18:42	19:36
RANCE Place François	17:49	18:48	19:42
CHIMAY Place Froissart	18:00	18:58	19:52
CHIMAY Gare quai 03	18:01	18:59	19:53
SALLES Eglise	18:09	19:07	20:01
MACON Eglise	18:13	19:11	20:05
MOMIGNIES Place	18:20	19:18	20:12

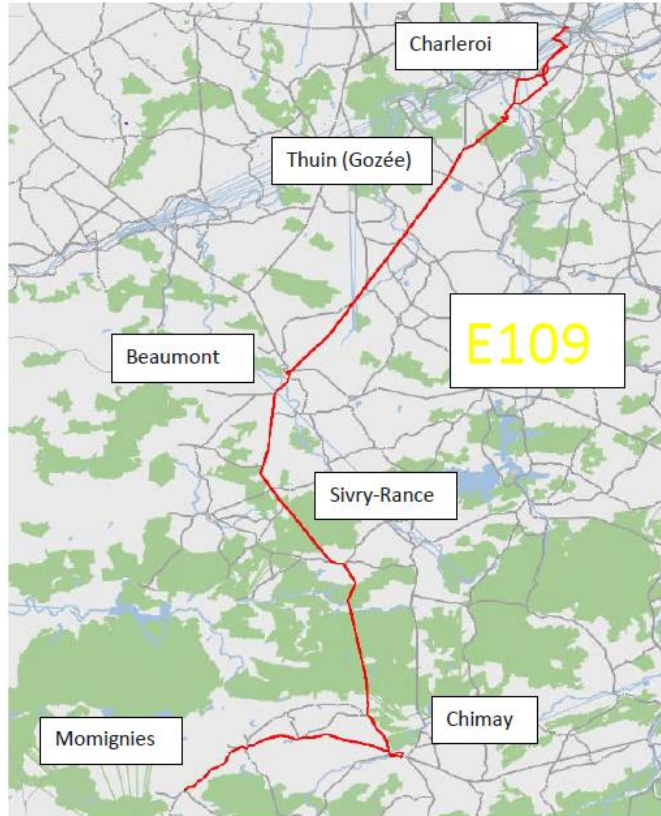
Evolution réseau Express 2020-21

DT Charleroi



Evolution réseau Express 2020-21

DT Charleroi



Evolution réseau Express 2020-21

DT Charleroi

Création d'une nouvelle ligne Express E110 Beaumont-Mons

Avril 2021, ligne E110

Une nouvelle ligne Express sera créée afin de connecter le pôle de Mons aux communes Sud-Est de la province du Hainaut.

Afin de répondre aux objectifs de mobilité et de vitesse, le trajet le plus direct a été choisi.

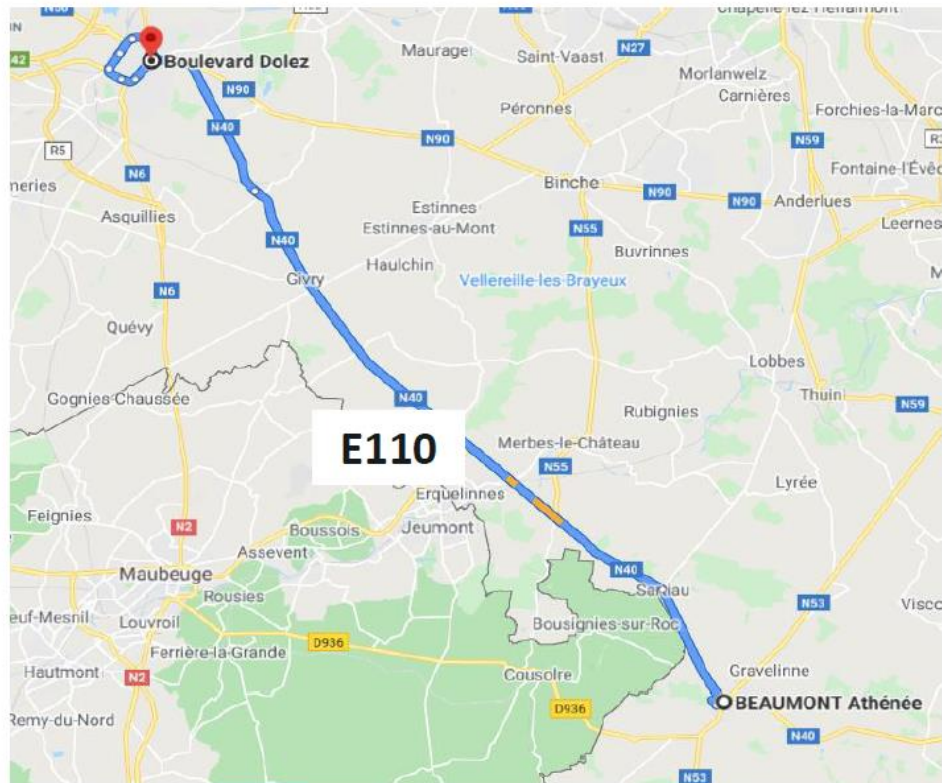
Au départ de Beaumont la ligne E110 desservira les communes d'Erquelinnes, Estinnes, Quévy et Mons par la N40.

La ligne aura pour objectif de permettre la mobilité vers : PAE Beaumont, pôle universitaire UCL et HELHa, hôpitaux CHU Ambroise Paré et CHR Mons-Hainaut Saint-Joseph, pôle universitaire UMon - Plaine de Nimy. Elle donnera correspondance à la gare SNCB de Mons.

De plus afin d'améliorer la mobilité proposée à la population de la botte du Hainaut, la ligne E110 sera en correspondance avec la ligne E109 à Beaumont.

Evolution réseau Express 2020-21

DT Charleroi



Evolution réseau Express 2020-21

DT Charleroi

Création d'une nouvelle ligne Express E110 Beaumont-Mons

Niveau de service de la ligne E110

3 voyages cadencés à l'heure la matin vers Mons

3 voyages cadencés à l'heure le soir vers Beaumont

Période de circulation: jours de semaine toute période

1 arrêt par commune ou localité

Public cible: scolaire, navetteurs, clients SNCB

La ligne sera exploitée par des bus autocar de 12 m

L'offre commerciale sera d'environ 57.000 km par an

Tarif: Horizon+

2.1.3. Avis de l'Organe de Consultation

2.2. Connexion du solde des communes au réseau structurant

2.2. Connexion du solde des communes au réseau structurant

Documents préparatoires transmis

Définition de « réseau structurant » (à l'échelle régionale)

1. ferroviaire  
2. express **EXPRESS**
 - complémentarité avec le réseau ferroviaire
 - vitesse commerciale est maximisée et supérieure à 35 km/h
 - itinéraire principalement sur voiries régionales
 - principe d'un seul arrêt par commune et par PAE
 - desserte est assurée par un véhicule confortable
3. principal ~~TEC~~
 - complémentarité avec le réseau ferroviaire ou express
 - itinéraire principalement sur voiries régionales
 - principe d'un arrêt par localité
 - liaison et niveau de service ont fait l'objet d'une étude de redéploiement

2.2. Connexion du solde des communes au réseau structurant

Méthodologie en 5 étapes

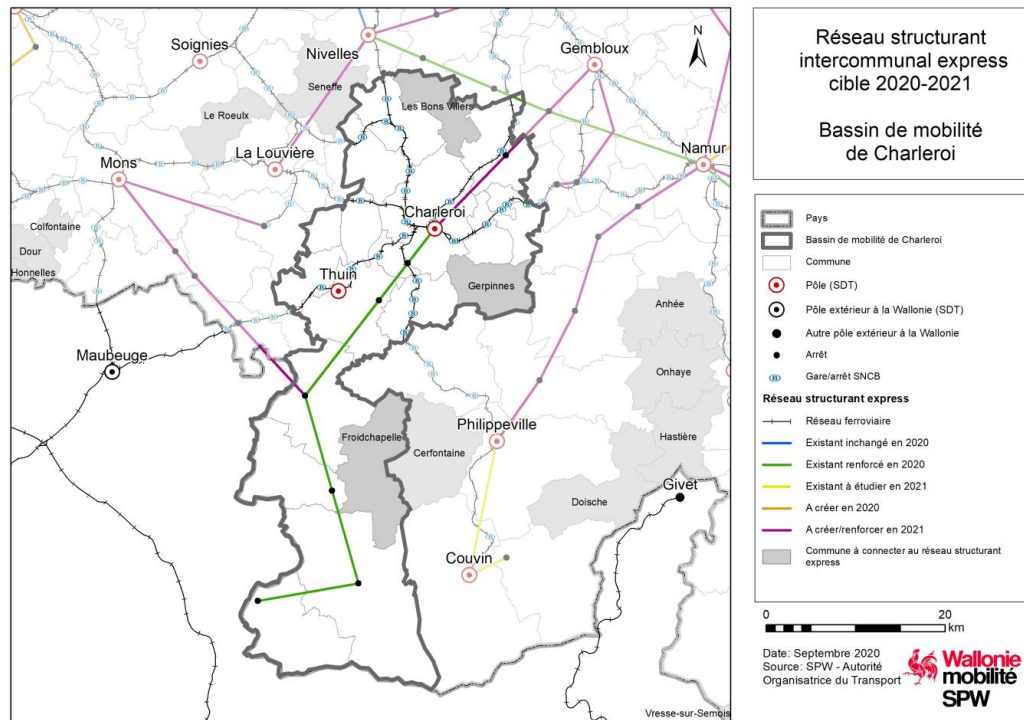
1. **Identification** des communes restant à connecter au réseau structurant ferroviaire et Express
2. **Caractérisation** des communes identifiées (à l'étape 1)
3. **Priorisation** des communes identifiées en vue de planifier leur étude
=> toutes les communes concernées seront étudiées dans le cadre des redéploiements de l'offre TEC
4. Identification du pôle de destination principal des 5 premières communes
5. Identification de l'offre de mobilité adéquate

2.2. Connexion du solde des communes au réseau structurant

1. Identification des communes restant à connecter au réseau structurant ferroviaire et Express :

Trois communes concernées :

1. Froidchapelle
2. Gerpinnes
3. Les Bons Villers



2.1.1. Proposition d'avis de l'Organe de Consultation

L'Organe émet un avis favorable sur

- **la méthodologie d'identification des communes à connecter au réseau structurant**
- **la caractérisation et la priorisation des communes**
- **la méthodologie d'identification du pôle et de l'offre desservant celui-ci.**

Il attend de l'Autorité Organisatrice du Transport de présenter à sa prochaine session la caractérisation et la priorisation des communes à connecter au réseau structurant.

De plus, il s'agira alors d'initier les projets ad-hoc avec l'OTW et les communes concernées pour la mise en œuvre des étapes 4 et 5, dès 2021, prioritairement pour Froidchapelle (discussions déjà entamées) et ensuite pour Gerpinnes et Les Bons Villers (dans le cadre de l'étude PUM de Charleroi).

3. Réseaux TEC

3.1. Redéploiement

3.1.1. Ajustement de la méthodologie

3.1.1. Ajustement de la méthodologie

Documents préparatoires transmis

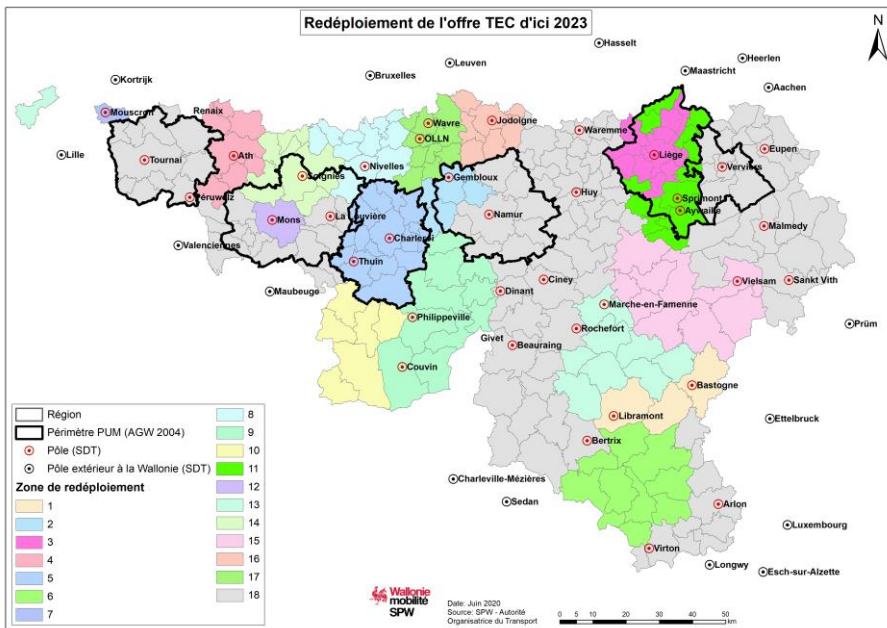
Type de réseau	Niveau	Caractéristiques principales
Réseau intercommunal	Structurant ferroviaire	Sur réseau ferroviaire ; Capacitaire ; Cadencé InterCity (IC) / heures de pointe (P) / desserte fine (L) / Suburbain (S)
	Structurant Express	Sur voiries régionales ; Rapide (min 35 km/h) ; Confortable ; Principe de 1 arrêt par commune et par ZAE/PAE ; Cadencé
	Structurant principal	Sur voiries régionales ; Nombre d'arrêts plus élevés (1 par localité) ; Cadencé

3.1.1. Ajustement de la méthodologie

Documents préparatoires transmis

Type de réseau	Niveau	Caractéristiques principales
Réseau intercommunal	Structurant ferroviaire	Sur réseau ferroviaire ; Capacitaire ; Cadencé InterCity (IC) / heures de pointe (P) / desserte fine (L) / Suburbain (S)
	Structurant Express	Sur voiries régionales ; Rapide (min 35 km/h) ; Confortable ; Principe de 1 arrêt par commune et par ZAE/PAE ; Cadencé
	Structurant principal	Sur voiries régionales ; Nombre d'arrêts plus élevés (1 par localité) ; Cadencé
Réseaux urbains	Tram - BHNS	Rapide (min. 20 km/h) ; Direct ; Capacitaire ; Fréquent et fiable
	Structurant principal	Rapide (min. 20 km/h) ; Direct ; Fréquent
	Secondaire	Réseau de desserte complémentaire de proximité
Mobilité locale	Liaisons secondaires	Sur voiries communales ; Desserte fine
	Services de mobilité locale flexibles	En rabattement/complémentaire au réseaux intercommunal et urbain
Réseau scolaire	Lignes régulières	De 1 à 2 A/R en heures de pointe par jour scolaire
	Transport scolaire	Circuits de carence ¹

3.1.1. Ajustement de la méthodologie



Numéro	Zone géographique	Type de territoire (autour du pôle urbain)	Nouveau Plan de transport régional	Mise en œuvre opérationnelle
1	Libramont-Bastogne	non-urbain	2019	septembre 2020
2	Gembloux	non-urbain	2020	à définir
3	Liège (zone à haut niveau de service)	urbain	2020	2020-2025
4	Ath	non-urbain	2020-2021	2021-2022
5	Charleroi (zone PUM)	urbain	2021	2022-2025
6	Florenville	non-urbain	2020-2021	2021-2022
7	Mouscron	urbain	2021	2022
8	Nivelles	non-urbain	2021	2022
9	Philippeville	non-urbain	2021	2022
10	Chimay - Beaumont	non-urbain	2022	2023
11	Liège (reste de l'agglomération)	non-urbain	2022	2023
12	Mons	urbain	2022	2023-2024
13	OLLN-Wavre	non-urbain	2022	2023
14	Soignies	non-urbain	2022-2023	2023
15	Vielsalm/Manhay	non-urbain	2022	2023
16	Jodoigne	non-urbain	2023	2024
17	Marche (sud)	non-urbain	2023	2024
18	Autres communes	non-urbain	2020-2023 (uniquement lignes principales)	2021-2024

3.1.1. Ajustement de la méthodologie

Etude tactique

Premier atelier technique de partage du diagnostic mobilité et de co-construction du réseau-cible avec AOT, SPW M&I (Planification), OTW, SNCB, Communes, Navetteurs.be, Tous à pied, CAWaB, Igretec, IEW et UWE

Présentation du diagnostic en OCBM ► Avis OCBM

Deuxième atelier technique avec les élus et OTW

Présentation du Plan Régional de Transport public en OCBM ► Avis OCBM

Officialisation du Plan Régional de Transport public par la Région (AOT)

Etudes opérationnelles

Etudes opérationnelles (itinéraire, arrêts, horaire, commercialisation, correspondance) par l'OTW ► Avis OCBM

Approbation/avis des modifications opérationnelles par la Région (AOT)

Exploitation de l'offre

Mise en service des créations/modifications de l'offre

Evaluations ► Avis OCBM

3.1.1. Proposition d'avis de l'Organe de Consultation

L'Organe émet un avis favorable sur la méthodologie de redéploiement de l'offre de transport en commun et prend acte que la prochaine étude de redéploiement sur son bassin de mobilité concerne les 17 communes urbaines de l'agglomération de Charleroi. Cette étude s'inscrira dans le cadre du Plan Urbain de Mobilité (PUM) qui devrait être lancé début 2021 (cfr point 3.1.2). L'étude du redéploiement de la zone pluricommunale de Chimay-Beaumont est prévue en 2022.

3.1.2. Etudes 2020

3.1.2. Etudes 2020

1. Plan de mobilité durable de Charleroi Métropole

*par Christiane CHERMANNE (Direction de la planification de la mobilité,
christiane.chermanne@spw.wallonie.be)*

Contexte

- Déclaration de politique régionale 2019-2024
 - Fluidité Accessibilité Sécurité Santé Transfert modal FAST 2030
 - Stratégie régionale de mobilité de personnes et de marchandises
 - Encourager la gouvernance territoriale au sein de bassins de vie et définir des bassins de mobilité
 - “Geler” les projets de création du trident light sur la N5 et la liaison Maubeuge - Charleroi (N54)
- Evolution de l’offre de mobilité
 - Mise en service de deux BHNS sur N5 et N53 (2022-2025)
 - Plan transport SNCB 2021-2023
 - Ambition régionale de redéploiement de 50% de l’offre km TEC (en Wallonie)
- Schéma de développement territorial de Charleroi Métropole (en projet)
- Schéma d’accessibilité du sud de l’Entre Sambre et Meuse
- Création d’une centrale de mobilité sur Charleroi Métropole



Enjeux

- Renforcer l'attractivité métropolitaine de la Métropole au niveau régional et transfrontalier
- Assurer une transition écologique (climat), énergétique et numérique
- Articuler le développement territorial de la Métropole autour de son système de transport multimodal

Ambitions et approche méthodologique

1. Développer une stratégie de développement et de redéploiement d'une mobilité durable
2. Développer un plan d'actions de mise en œuvre de cette stratégie

Proposition d'approche méthodologique

1. Partir du schéma de développement territorial de Charleroi Métropole en cours de validation

2. Evaluer les performances actuelles et futures du système de transport

3. Développer une Stratégie de développement intégrée et rééquilibrée entre **tous** les modes de transport (ambition FAST 2030)

4. Consulter l'ensemble des parties prenantes régionales, supralocales et locales dès l'amont et ensuite à chaque phase de la démarche

- **une approche transparente et participative**
- **un suivi et une évaluation à mener une fois le Plan validé**

Une étude, deux zones

1. agglomération urbaine de Charleroi

telle que définie par l'arrêté du GW du 13 mai 2004 relatif à la définition des bassins cohérents en terme de déplacements autour des grandes agglomérations urbaines wallonnes est composée de **17 communes** pour une population de 461.000 habitants : Aiseau-Presles, Charleroi, Chapelle-lez-Herlaimont, Châtelet, Courcelles, Farciennes, Fleurus, Fontaine l'Evêque, Gerpinnes, Les Bons Villers, Montigny-le-Tilleul, Pont-à-Celles, Anderlues, Ham-sur-Heure-Nalinnes, Lobbes, Thuin et Walcourt.

2. ce périmètre de l'étude sera **élargi à la zone de Charleroi Métropole** afin d'intégrer la pertinence du Bassin de vie de Charleroi Métropole dans toutes les réflexions et décisions stratégiques relatives à la mobilité durable, c'est-à-dire, les 29 communes du territoire de Charleroi Métropole

Plan d'actions de Mobilité durable (thématiques)

Actions transversales

- analyse de la demande et le comportement de mobilité actuel et anticipé des citoyen(ne)s (déplacements tous modes et tous motifs)
- définition de la gouvernance : management de la mobilité, promotion de l'intermodalité, ...

Actions sur l'offre

- Mobilité piétonne : micromobilité, espace partagé, PMR, ...
- Mobilité cyclable : corridors vélos structurants, rabattement, maillage, ...
- Mobilité à la demande : identifications des solutions spécifiques (tad en zone rurale, taxis nocturnes, ...)

Plan d'actions de Mobilité durable (thématiques)

Actions sur l'offre

- Transport en commun
 - Développement quantitatif/qualitatif de l'offre ferroviaire (Plan Transport SNCB) et de l'offre TEC (MLC, BHNS et Express)
 - Redéploiement du réseau TEC en s'appuyant
 - En zone urbain, sur le métro léger et les BHNS
 - En dehors de cette zone, sur le réseau structurant ferroviaire/Express
 - En complémentarité avec les solutions de mobilité piétonne, cyclable et à la demande
 - Développement de l'intermodalité avec les réseaux structurants (mobipôles/mobipoints)

Plan d'actions de Mobilité durable (thématiques)

- Réseau roucier : gestion multimodale, régulation du trafic, politique de stationnement, système de transports intelligents, ...
- Transport marchandises : logistique urbaine et suburbaine, transport fluvial, ferroviaire (SRM Marchandises approuvée par le GW en 1^{er} lecture)
- Sécurité routière : objectif volontariste

Avec définition des sources de financement des actions à mettre en œuvre et avec évaluation de leurs impacts environnemental (climat, air, bruit, ...) et financier (coût-bénéfice), notamment en matière d'infrastructure et d'exploitation/entretien

Projet de timing prévisionnel

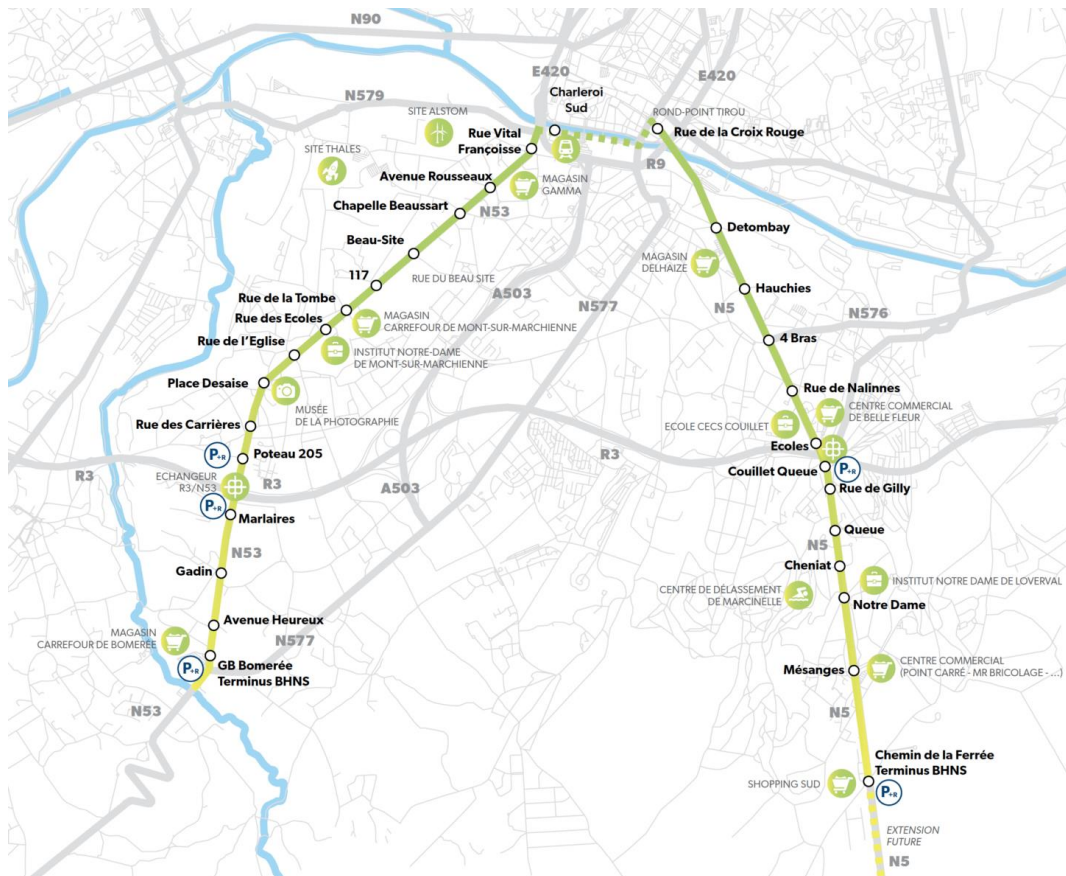
- 2017 conférence des bourgmestres de Charleroi Métropole
- 2020 schéma de développement territorial de CM en cours de validation
- 2020 volonté politique et institutionnelle d'élaborer un PM CM – transition écologique, énergétique, numérique, mobilité inclusive
- 2020 acquisition de données afin d'identifier les comportements actuels de mobilité et bassins de mobilité (*data issues des opérateurs de téléphones mobiles pour identifier les flux quotidiens géolocalisés de tous les modes de transport et tout motifs*)
- 2021 mise en place d'une structure de travail avec un coordinateur de projet
- 2021 appel à une équipe pluridisciplinaire extérieure pour élaborer ce PM CM (avis de marché européen avec budget RW)
- 2021 - 2022 - 2023 Coconstruction des propositions stratégiques et opérationnelles qui puissent être adoptées par la majorité, qui répondent aux attentes de l'ensemble des **acteurs du territoire** (communes, OTW, SNCB, SPW MI, aménagement du territoire, transfrontaliers, secteurs privés concernés), avec la **société civile** et avec les **citoyens**
- 2024 étude d'incidences environnementales (climat, qualité de l'air, bruit), enquête publique
- 2024 mise en œuvre du plan d'actions (ressources humaines, budget)

3.1.2. Etudes 2020

2. BHNS de Charleroi : niveau de service et intégration au PUM de Charleroi

RAPPEL - PROJETS D'AMÉNAGEMENT DE L'INFRASTRUCTURE SUR LA N5 ET LA N53

Le PIMPT finance SOFICO et OTW pour réalisation des aménagements routiers et intermodaux nécessaires pour ces projets.



CONTEXTE

L'AOT demande l'avis de l'organe sur les **niveaux de services** et **méthodologie** de redéploiement de l'offre sur la zone urbaine de Charleroi

- Base pour la programmation des investissements d'exploitation nécessaire par l'OTW
- Budgétisation de la compensation régionale nécessaire pour son exploitation
- Résultats de l'étude PUM permettront
 - d'adapter les niveaux de service de chacune de ces liaisons en fonction de leur potentiel respectif
 - de vérifier l'intérêt de coupler ces deux liaisons pour répondre à des flux transurbains

NIVEAU DE SERVICE DU BHNS

Fréquence, distribution journalière et constance temporelle

	5h00 - 6h00	6h00 - 7h00	7h00 - 9h00	9h00-15h30	15h30 - 18h30	18h30 - 21h00	21h - 23h30
fréquence période scolaire	20 min	20 min	10 min	10 min	10 min	20 min	20 min
Fréquence vacances	20 min	20 min	10 min	10 min	10 min	20 min	20 min
Fréquence le samedi	20 min	20 min	20 min	10 min	10 min	20 min	20 min
Fréquence le dimanche et jours fériés	30 min	30 min	30 min	30 min	30 min	30 min	30 min

NIVEAU DE SERVICE DU BHNS

Amplitude horaire

- Faire coïncider l'amplitude horaire du BHNS avec l'amplitude horaire du métro. Actuellement, le métro circule jusque 19h30, il est prévu de le faire circuler en soirée jusqu'à 23h30 à l'horizon 2022. L'amplitude horaire proposée pour le BHNS est donc de 5h00 à 23h30.

Constance spatiale et vitesse commerciale

- Un seul itinéraire aller, un seul itinéraire retour, sur le même trajet → bonne lisibilité
- Vitesse commerciale de minimum 20 km/h

INTÉGRATION AU PUM DE CHARLEROI

- **2021** : Lancement d'un **Plan Urbain de Mobilité** (PUM) de l'agglomération de Charleroi, intégrant :
 - Définition du réseau cible (liaisons et niveaux de services) pour l'ensemble du réseau urbain de transport en commun à redéployer autour de l'ossature du réseau (train suburbain, MLC et BHNS)
 - Définition d'un macroplanning de redéploiement (avec l'OTW)
 - Avis de l'OCBM de Charleroi sur le réseau cible et sur le macroplanning
- **2022** : Au regard des ambitions définies par le PUM, réalisation d'une **étude de faisabilité** par l'OTW
 - en matière d'exploitation, des contraintes et besoins en matière d'infrastructure pour mettre en place le réseau cible et affiner le macroplanning
 - Définition de scénarii plus fins et choix du scénario permettant le report modal le plus important
 - Avis de l'OCBM de Charleroi sur le choix du scénario retenu
- **2023 : Etudes opérationnelles OTW** (horaires, itinéraires précis, correspondance, ...)
- **2024 - ...** : mise en œuvre en lien avec les **BHNS**

PROPOSITION D'AVIS DE L'ORGANE

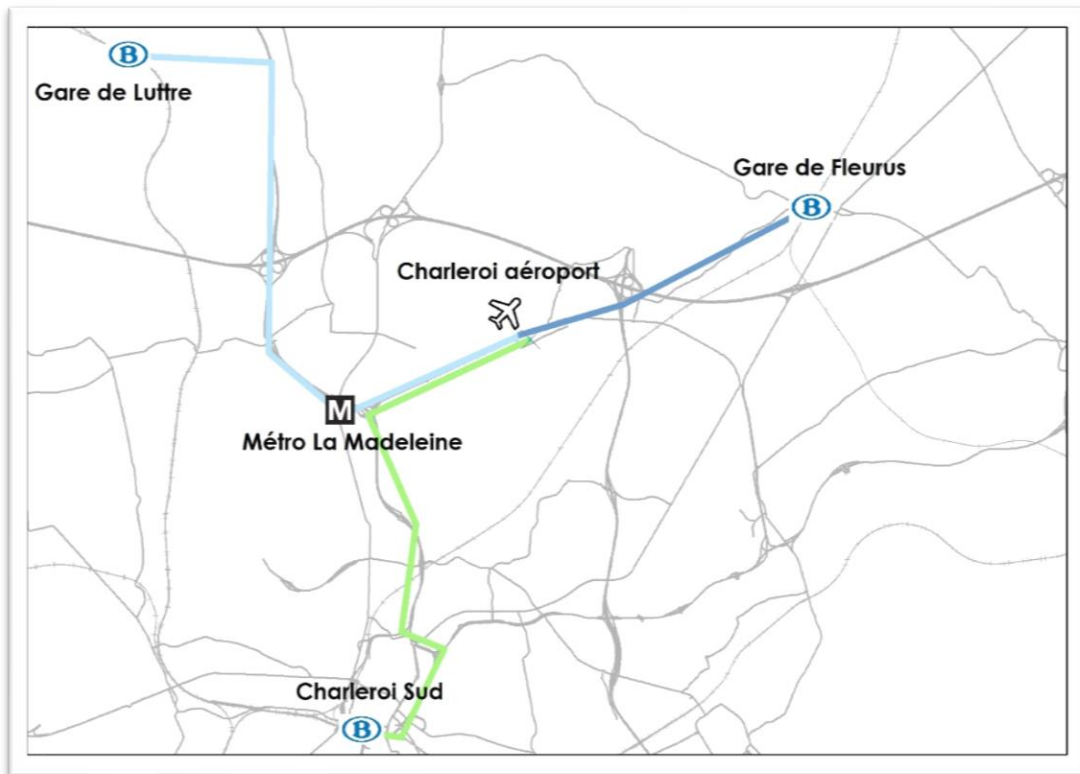
L'Organe prend acte des ambitions régionales pour les deux liaisons BHNS de Charleroi, Charleroi-Sud – Bomerée (N53) et Charleroi-Sud – Try d'Haies (N5), et précisées dans les deux fiches en annexe. La programmation des investissements d'exploitation nécessaire par l'OTW et la budgétisation de la compensation régionale nécessaire pour son exploitation sera initiée sur cette base.

Il soutient le redéploiement de l'offre urbaine autour des axes structurants qui sera mené dans le cadre du PUM (incluant l'éventuelle mise à jour des niveaux de services définis actuellement).

3.1.2. Etudes 2020

3. Connexion de l'aéroport de Charleroi aux transports en commun

PROJETS ÉVOLUTION DE L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN



- Renforcement de la ligne A Charleroi-Sud - Aéroport (2021)
- Création de la liaison Gare de Luttre – La Madeleine – Aéroport (2023)
- Création de la liaison gare de Fleurus – Aéroport (2023)

RENFORCEMENT DE LA LIGNE A (CHARLEROI SUD – AÉROPORT)

Nombre de passages	3 bus /heure
Distribution journalière	20 min
Amplitude horaire	Entre 4h30 et 23h30
Constance temporelle	100%
Constance spatiale	2 itinéraires
Cadencement	Cadencé
Vitesse commerciale	40 km/h

- Objectif : Connexion rapide du centre de Charleroi et de la gare de Charleroi Sud avec l'aéroport
- Passage de 2 bus /heure (actuellement) à 3 bus/heure
- Amplitude horaire en cohérence avec les premiers et derniers avions

CRÉATION DE LA LIAISON GARE DE LUTTRE – LA MADELEINE – AÉROPORT

Nombre de passages	2 bus /heure
Distribution journalière	30 min
Amplitude horaire	Entre 5h30 et 23h30
Constance temporelle	100%
Constance spatiale	2 itinéraires
Cadencement	Cadencé
Vitesse commerciale	50 km/h

→ *Niveaux de services pourraient être amenés à évoluer en fonction de l'évolution de l'offre SNCB en gare de Luttre*

- Objectif:
 - Connexion gare de Luttre - aéroport (train depuis Nivelles et Bruxelles)
 - Connexion métro léger Madeleine - aéroport (connexion quartiers de Charleroi)
- Amplitude horaire et fréquence en cohérence avec l'offre SNCB en gare de Luttre

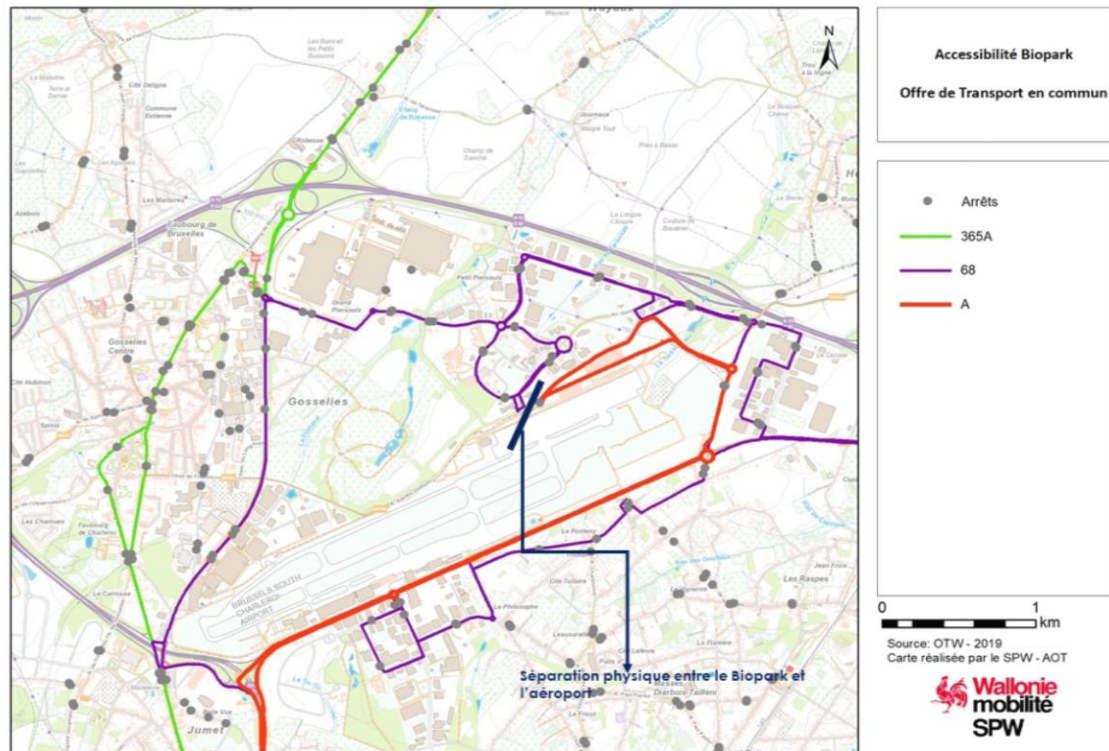
CRÉATION DE LA LIAISONS FLEURUS – AÉROPORT

Nombre de passages	1 bus /heure
Distribution journalière	60 min
Amplitude horaire	Entre 5h30 et 22h30
Constance temporelle	100%
Constance spatiale	2 itinéraires
Cadencement	Cadencé
Vitesse commerciale	40 km/h

→ Niveaux de services pourraient être amenés à évoluer en fonction de l'évolution de l'offre SNCB en gare de Fleurus

- Objectif : connexion gare de Fleurus (train depuis Ottignies) - aéroport
- Amplitude horaire et fréquence en cohérence avec l'offre SNCB en gare de Fleurus

LIEN AVEC LES PAE ET LAST MILE



- Enjeu desserte fine (lien avec PAE à proximité)
 - Porosité du site
 - Localisation arrêt
- Nécessité actualiser étude mobilité sur la zone
→ en lien avec le PUM

PROPOSITION D'AVIS DE L'ORGANE

L'Organe émet un avis favorable sur l'évolution de l'offre cible qui lui est soumise pour les liaisons urbaines desservant l'aéropole (cfr fiches en annexe) :

- **Renforcement de la liaison Charleroi-Sud – Charleroi Aéroport**
- **Création d'une liaison Luttre (gare SNCB) – La Madeleine - Charleroi Aéroport**
- **Création d'une liaison Fleurus (gare SNCB) – Charleroi Aéroport**

Il soutient la nécessité de desservir les pôles d'emplois de la zone (en complément de la desserte de l'aéroport) via ces liaisons, que ce soit par une porosité piétonne entre l'aéroport et l'aéropole ou par la création d'arrêts sur l'itinéraire de ces liaisons dans le respect des ambitions de vitesse commerciale.

3.2. Modifications opérationnelles de l'offre TEC

3.2.1./3.2.2. Plans Transport détaillé OTW 2020 et 2021 pour le bassin de Charleroi

LE TEC, TELLEMENT EN COMMUN !



Actions 2020-21 d'évolution du réseau au sein du bassin de mobilité de Charleroi

OCBM CHARLEROI, OCTOBRE 2020

XAVIER ROBERT

TEC

Evolution réseau hors Express 2020-21

DT Charleroi

- Sur base du nouveau plan de transport de la SNCB, les horaires des lignes en correspondance avec les trains pourraient avoir leurs horaires légèrement modifiés. Cela concerne principalement les gares de Charleroi Sud, Chatelet, Luttre, Tamines
- Adaptations mineures de temps de parcours ou d'itinéraire
- Poursuite de l'étude de modification du Rbus avec la commune de Froidchapelle

Prochaine réunion de l'OCBM au printemps 2021

Merci pour votre attention,
n'hésitez pas à nous contacter :
bassins.mobilite@spw.wallonie.be