

OCBM de Charleroi : document préparatoire au point 3.1.2.2

BHNS de Charleroi – Niveaux de service cibles

1. Contexte

“La ligne de BHNS en projet est attendue pour 2025 et desservira le Sud de Charleroi sur un parcours de près de 11 km en « fer à cheval » sur les nationales N5 et N53 joignant ainsi les arrêts GB Bomerée à Montigny-le-Tilleul et Chemin de la Ferrée à Gerpinnes. Il est prévu que le BHNS desserve les 54 arrêts de son itinéraire (...). Il comblera ainsi les faiblesses actuelles de l'offre de transports publics pour le sud de la Métropole de Charleroi qui ne repose actuellement sur aucune ligne de transport structurante¹”.

Si le projet, notamment dans son volet aménagement d'infrastructures, a déjà fait l'objet de consultations², il n'en est pas de même pour les niveaux de service de l'offre de transport en commun. L'objectif de la présente note est donc de préciser les niveaux de services annoncés et de les soumettre à l'avis de l'Organe de Consultation du Bassin de Mobilité de Charleroi.

Le projet de transport en commun du BHNS de Charleroi est constitué de 2 liaisons, Charleroi-Sud - Bomerée (N53) et Charleroi- Sud – Try d'Haies (N5).

Les niveaux de service proposés dans cette note se basent sur les aménagements d'infrastructures tels que prévus par l'OTW et sur les ambitions du Chantier 12 de la Stratégie Régionale de Mobilité “ connecter les quartiers des agglomérations urbaines”.

¹ Stratec, BHNS sur la N5 et la N53 à Charleroi, évaluation socio-économique, 9 septembre 2020

² Enquête publique réalisée début 2020



La traduction des ambitions régionales en termes de niveaux de services sont les suivantes.

Service public de Wallonie **mobilité infrastructures**

2.1 Amplitude horaire

Il est proposé de faire coïncider l'amplitude horaire du BHNS avec l'amplitude horaire du métro. Actuellement, le métro circule jusqu'à 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.

2.2 Fréquence, distribution journalière et constance temporelle

Le tableau ci-dessous détaille les fréquences proposées par type de jour tout au long de la journée.

Afin d'adapter l'offre à la demande de mobilité, il est proposé d'avoir une fréquence de passages différenciée tout au long de la journée et tout au long de l'année avec la fréquence maximale entre 7h et 18h30 en semaine en période scolaire. Les niveaux de service proposés sont conformes aux ambitions de la SRM qui recommande, pour le réseau urbain structurant, entre 4 et 8 passages par heure entre 6h00 et 22h00 en période scolaire, de vacances et le samedi. Le dimanche, une offre de minimum un bus par heure est maintenue.

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

2.3 Constance spatiale et vitesse commerciale

Afin de bénéficier d'un réseau le plus lisible possible, l'itinéraire et les arrêts empruntés seront identiques à l'aller et au retour. Il n'y a donc pas de confusion possible pour l'utilisateur sur l'itinéraire emprunté ou le terminus de la ligne. En ce qui concerne la vitesse commerciale, celle-ci est ambitionnée par la Région à minimum 20 km/h sur base des aménagements majeurs prévus.

3. Prochaines étapes

Le développement de ce BHNS devra être accompagné d'un redéploiement de l'offre urbaine autour de ces axes et s'inscrit dans un processus plus large de redéploiement de l'offre de transport en commun de l'agglomération Liégeoise. En Celui-ci comprend plusieurs étapes :

- 2021 : Lancement d'un Plan Urbain de Mobilité (PUM) de l'agglomération de Charleroi. A l'instar de la dynamique en cours pour l'agglomération liégeoise, ce plan urbain doit permettre de définir les 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), il proposera également un macroplanning de redéploiement.
- 2022 : Au regard des ambitions définies par le PUM, une étude de faisabilité sera réalisée en tenant compte notamment de la faisabilité en matière d'exploitation, des contraintes et besoins en matière d'infrastructure. Celle-ci devra également permettre de définir les scénarii permettant le report modal le plus important. Les résultats de cette étude opérationnelle seront présentés pour avis à l'OCBM ou à l'organe PUM qui bénéficiera d'une délégation.
- 2023 : Une fois cette étude réalisée, l'OTW pourra réaliser les études opérationnelles (horaires, itinéraires précis, correspondance, ...). Les résultats de cette étude opérationnelle seront présentés pour avis à l'OCBM ou à l'organe PUM qui bénéficiera d'une délégation.

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).

Annexes

- Fiche liaison BHNS N5
- Fiche liaison BHNS N53