

IV. TRANSPORTS EN COMMUN

IV.1. Les chemins de fer

Au niveau de l’accessibilité ferroviaire, la qualité de l’offre est bonne au nord et à l’est du Borinage. Trois gares, sont situées sur le territoire du PICM : Frameries, Quaregnon et Boussu. Une autre gare importante est située en proximité immédiate du périmètre d’études et est une importante plateforme d’échange multimodale avec les bus : la gare de St-Ghislain.

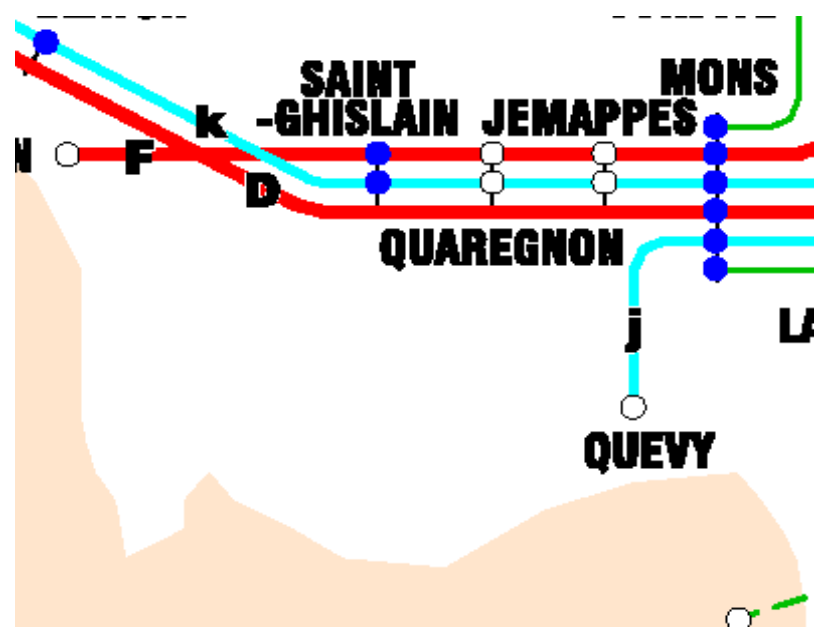
Figure IV-1 : Nombre de voyageurs par gare (octobre 2006)

Gare	Nombre de voyageurs jour de semaine	Nombre de voyageurs Samedi	Nombre de voyageurs Dimanche
Frameries	404	0	0
Quaregnon	556	144	142
Boussu	407	98	104
St-Ghislain	2179	488	553

La gare de St Ghislain est la plus importante avec environ 2179 voyageurs par jour ouvrable.

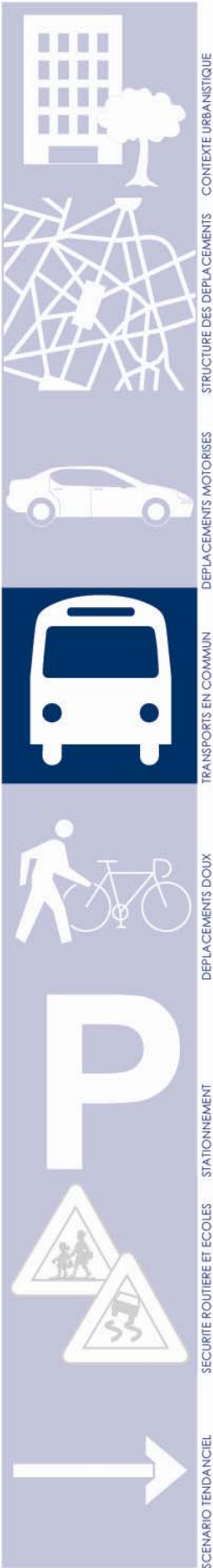
La Figure IV-2 ci-dessous définit schématiquement les lignes K, F et J de la SCNB qui desservent les gares. (voir aussi la carte IV-2 ci-dessous du réseau des T. C. pour la localisation des gares).

Figure IV-2 : Lignes principales traversant les gares du périmètre d’étude

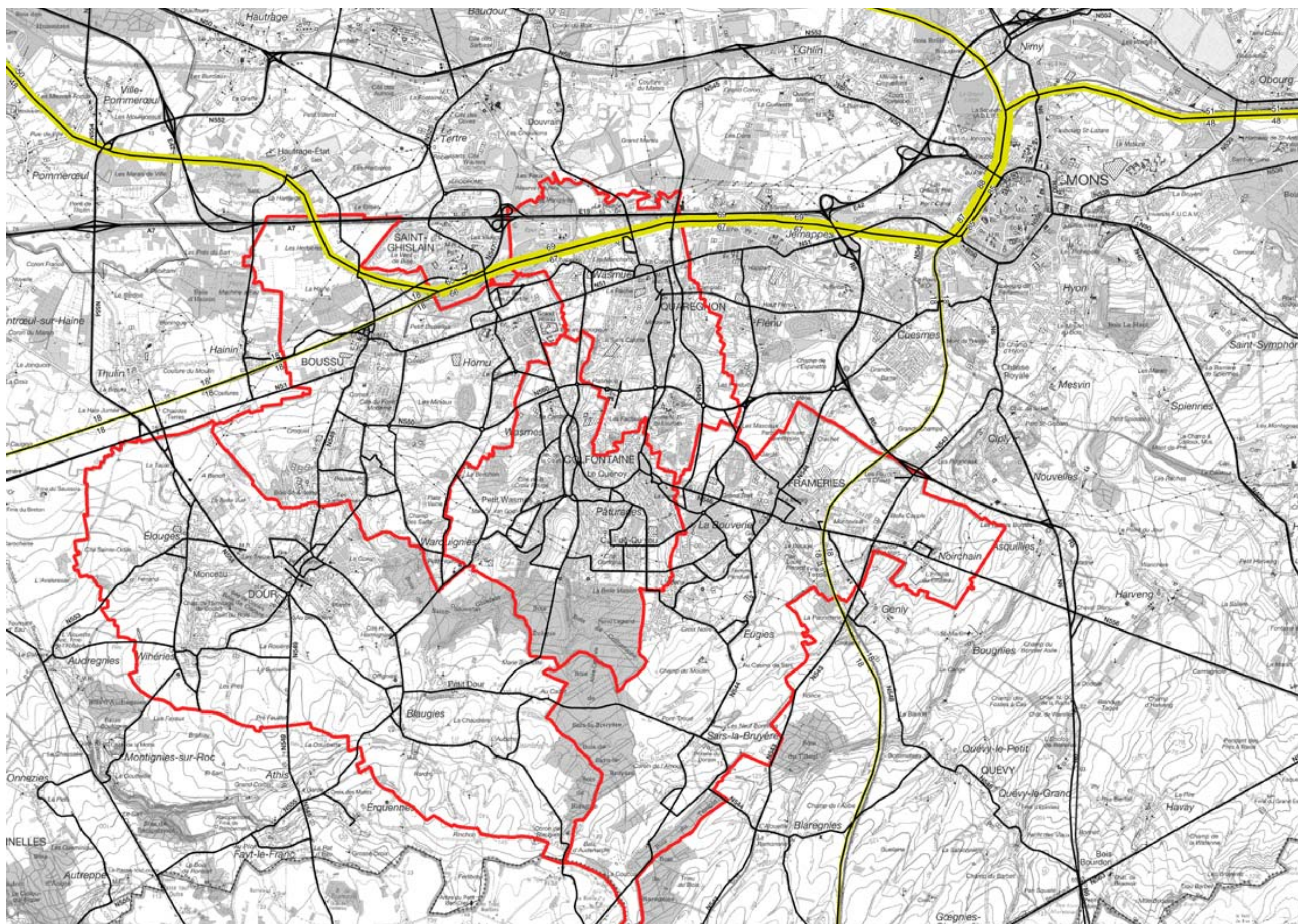


La carte IV-1 ci-dessous définit de manière précise les nombres de passages de train sur les lignes de la SNCB.

Les gares de Quaregnon, et St-Ghislain (lignes F et K) ont entre 68 et 69 passages de train (par direction) par jour ouvrable. Les gares de Frameries (lignes J) et Boussu (ligne F) ont 18 passages par jour ouvrable.



Carte IV-1 : Offre de la SNCB (nombre de passages par jour et direction)



IV.2. Le réseau du TEC

IV.2.1. L'offre

Le périmètre d'études est desservi par un réseau relativement dense de transports en commun, ayant, pour les lignes principales, un bon niveau de fréquence. (voir la carte du réseau IV-4 ci-dessous).

Le périmètre d'études est desservi par un nombre très important de lignes : 19. Les lignes les plus importantes sont la 1, 2, 7, et 9. Ces lignes ont des fréquences supérieures à 30 passages par jour et par sens. Sur les tronçons communs ces fréquences vont souvent au delà de 60 passages.

Les autres lignes ont un nombre de passages très variable (entre 4 et 22 passages par jour et par sens).

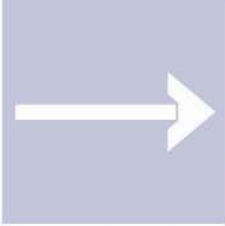
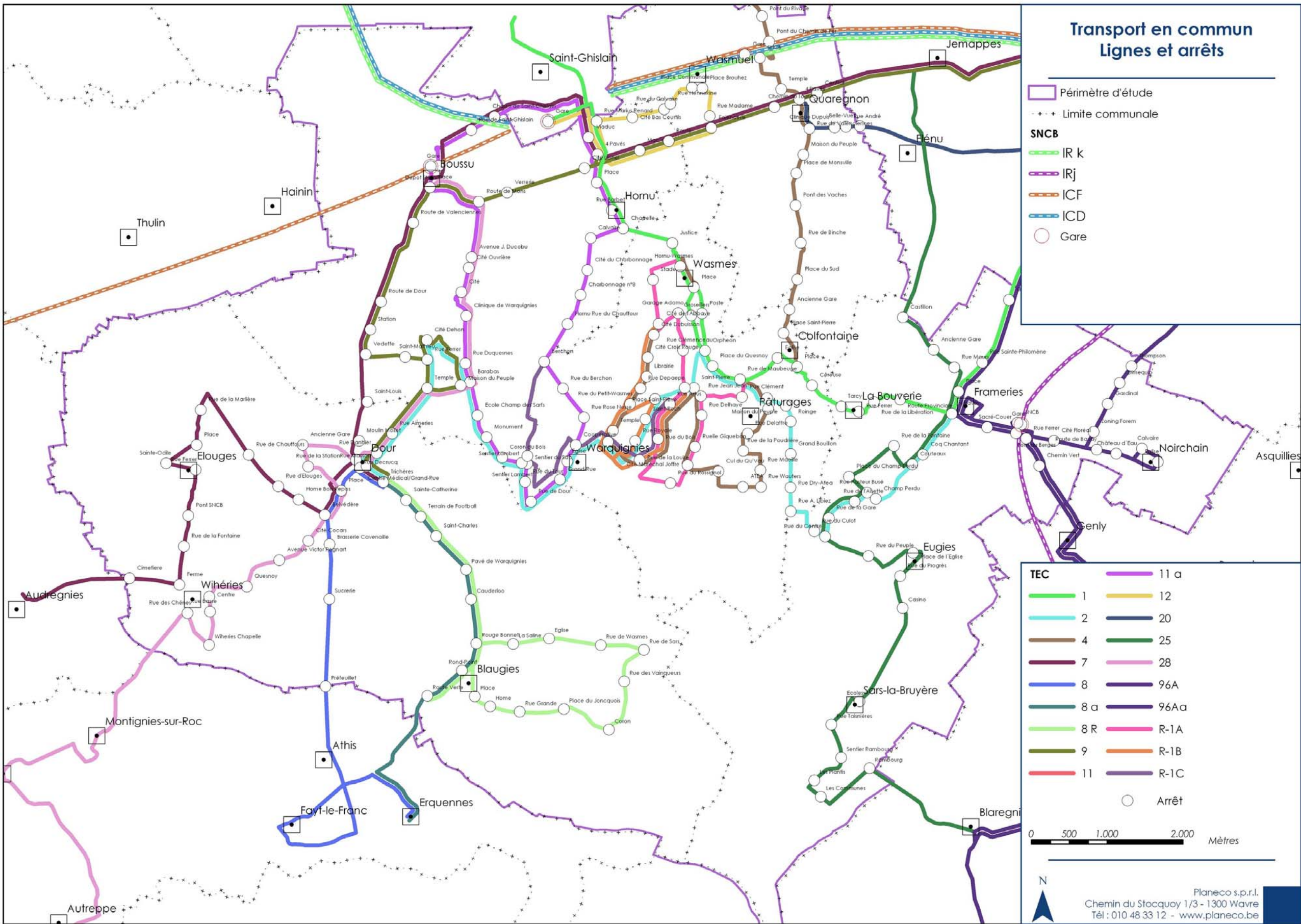
La carte IV-3 ci-dessous décrit le nombre cumulé de passages journaliers par sens de toutes les lignes, la carte IV-4 ceux de la ligne 1, la carte IV-5 ceux de la ligne 2, la carte IV-6 ceux de la ligne 7 et la carte IV-7 ceux de la ligne 9.

L'offre de manière générale est bonne à l'exception des problèmes de surcharge aux heures de pointe, notamment sur les 4 lignes principales.

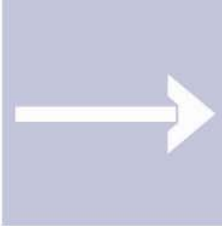
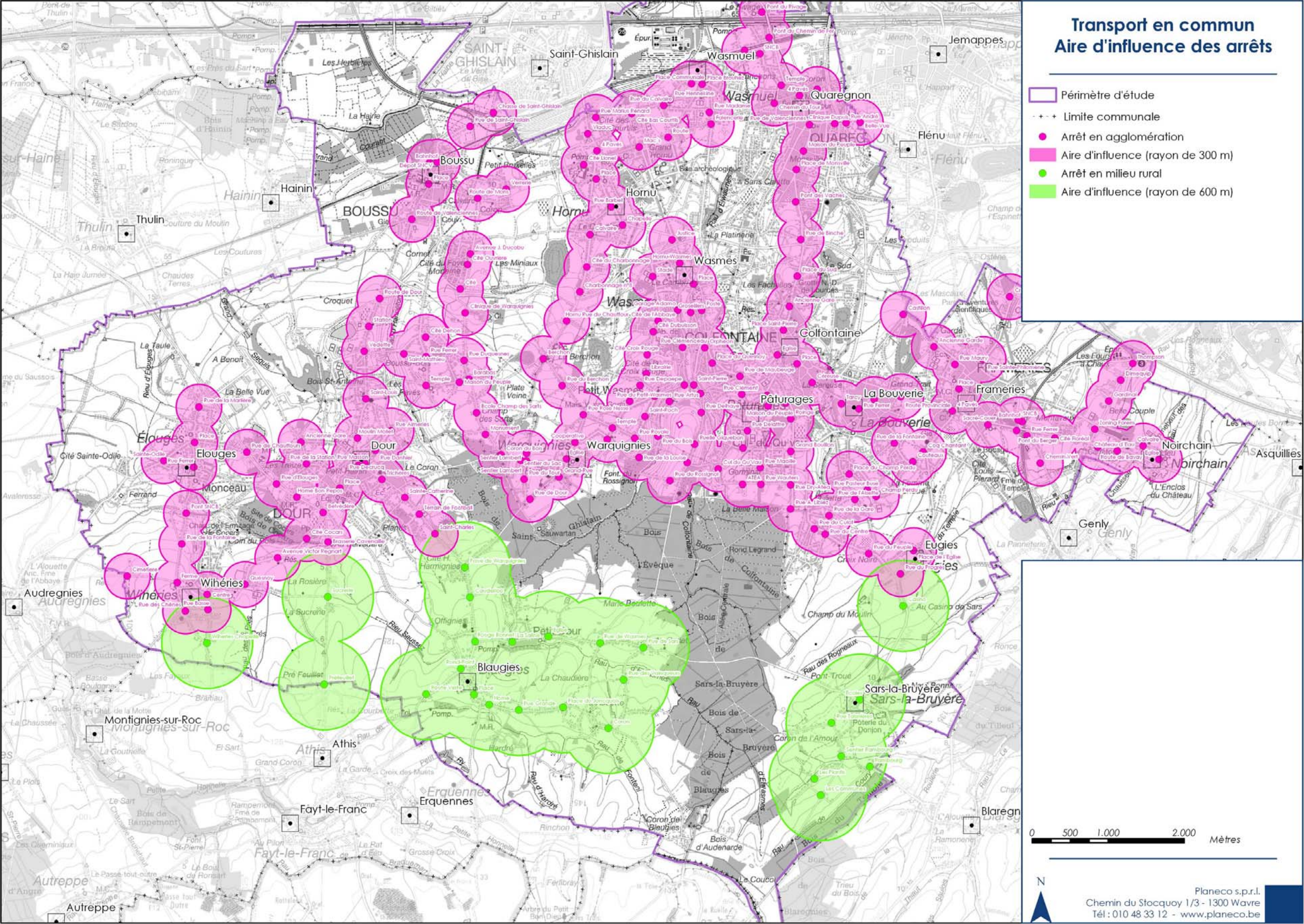
- Aux heures de pointe les 4 lignes les plus importantes sont saturées (voir le prochain chapitre)
- Le maillage des arrêts est bon à l'exception de la partie centre-ouest de Quaregnon : quasiment l'ensemble du reste du territoire est couvert par des arrêts en incluant un rayon de 300 m comme zone d'influence en zones urbanisées (en zones rurales le rayon est de 600m) (voir la carte IV-3 ci-dessous).



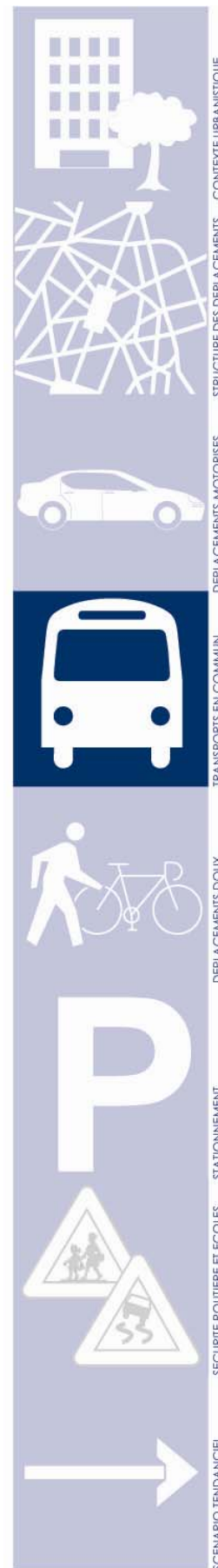
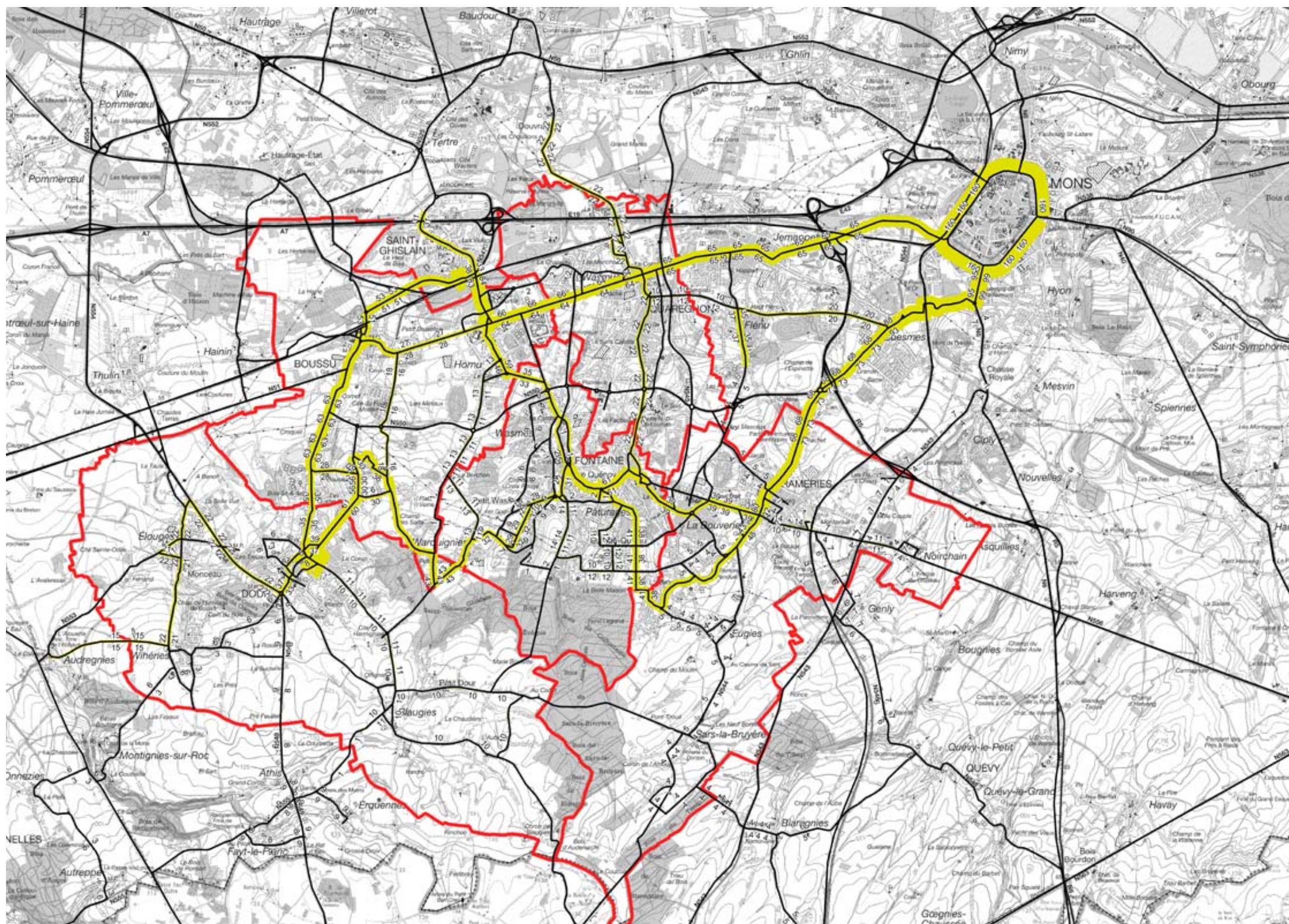
Carte IV-2 : Lignes TEC et SNCB



Carte IV-3 : Lignes TEC et aires d'influence (rayonnement) des arrêts



Carte IV-4: Offre des TEC (nombre de passages par jour et direction)



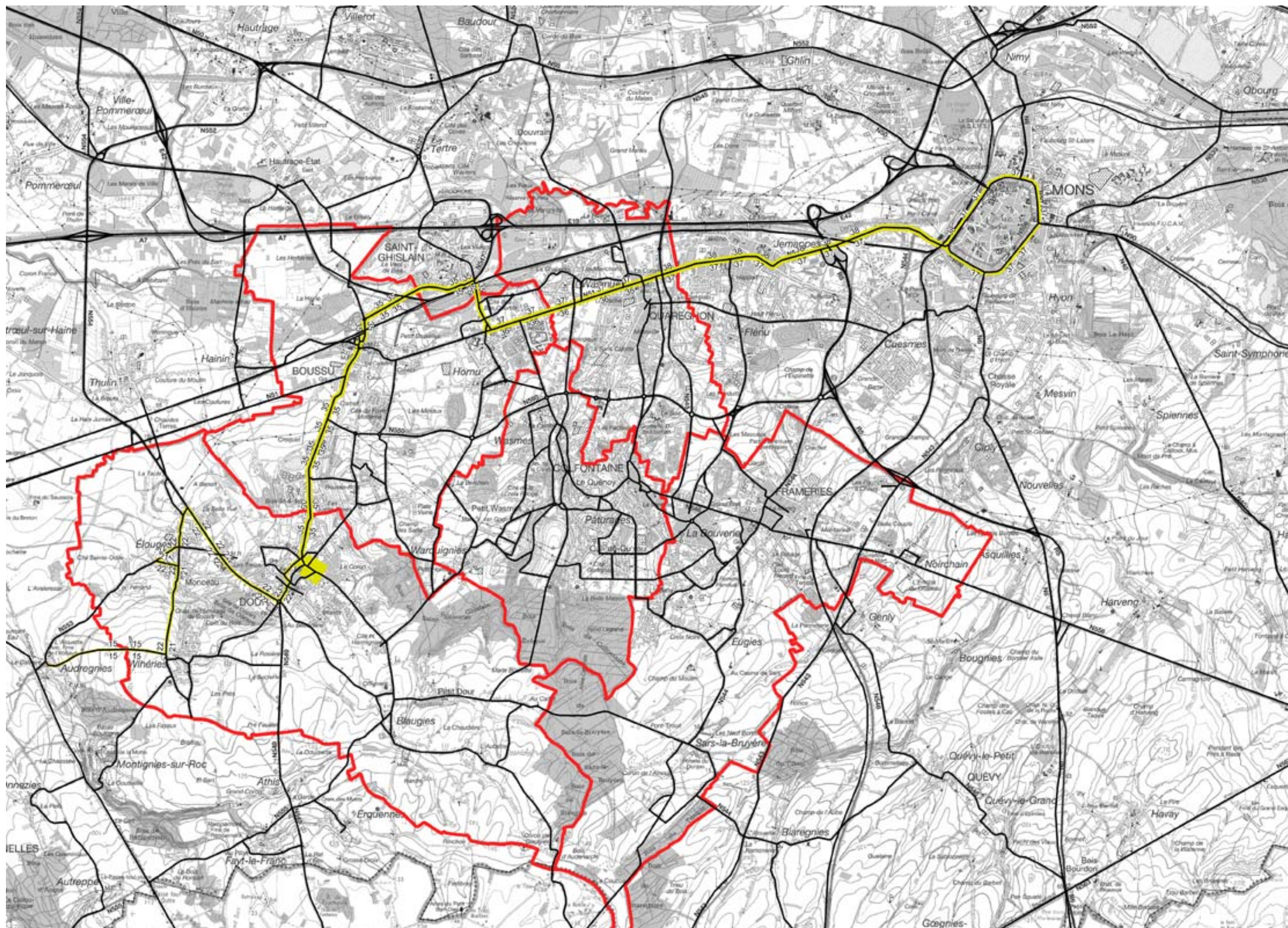
Carte IV-5: Offre des TEC (nombre de passages par jour et direction) – Ligne 1



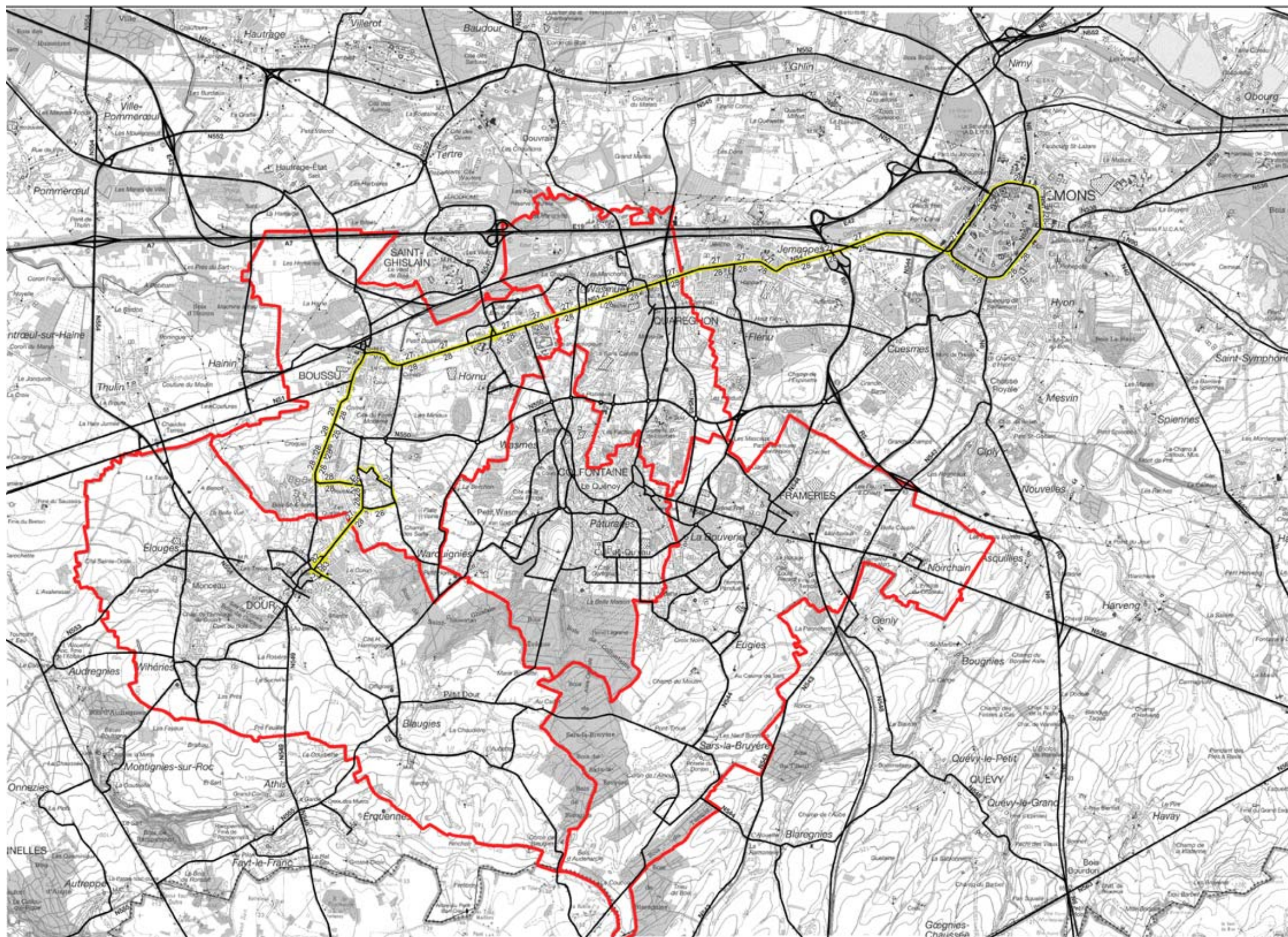
Carte IV-6: Offre des TEC (nombre de passages par jour et direction) – Ligne 2



Carte IV-7: Offre des TEC (nombre de passages par jour et direction) – Ligne 7



Carte IV-8: Offre des TEC (nombre de passages par jour et direction) – Ligne 9



IV.3. Analyse de l'adéquation entre l'offre, la demande et la vitesse commerciale

IV.3.1. L'adéquation entre l'offre et la demande

Pour l'analyse de l'adéquation entre l'offre et la demande nous avons effectué des comptages des charges (voir ci-dessous) pour les 4 lignes principales. Les autres comptages sont présentés en annexe 3 de l'étude).

Malgré leur caractère systématique, ces chiffres sont, d'un point de vue méthodologique, à analyser avec prudence. Les échantillons utilisés pour définir les charges sont souvent limités à un seul échantillon de charge.

Nous pouvons constater aux heures de pointe des écoles que, sur le tableau ci-dessous (Figure IV-2), les lignes principales (1, 2, 9 et 7) sont saturées. A titre de comparaison, la capacité normale d'un bus standard est d'environ de 65 à 70 personnes (4 personnes le m²) ou 90 personnes en surcharge totale (8 personnes par m²). Par exemple nous avons constaté des dépassements de la capacité au delà de 80 et 90 personnes par véhicules sur la ligne 1 entre 16h et 17h.

Les charges maximales se situent généralement 16 et 17h et sont souvent causés par les cumulés des écoles et des autres clients en heure de pointe.

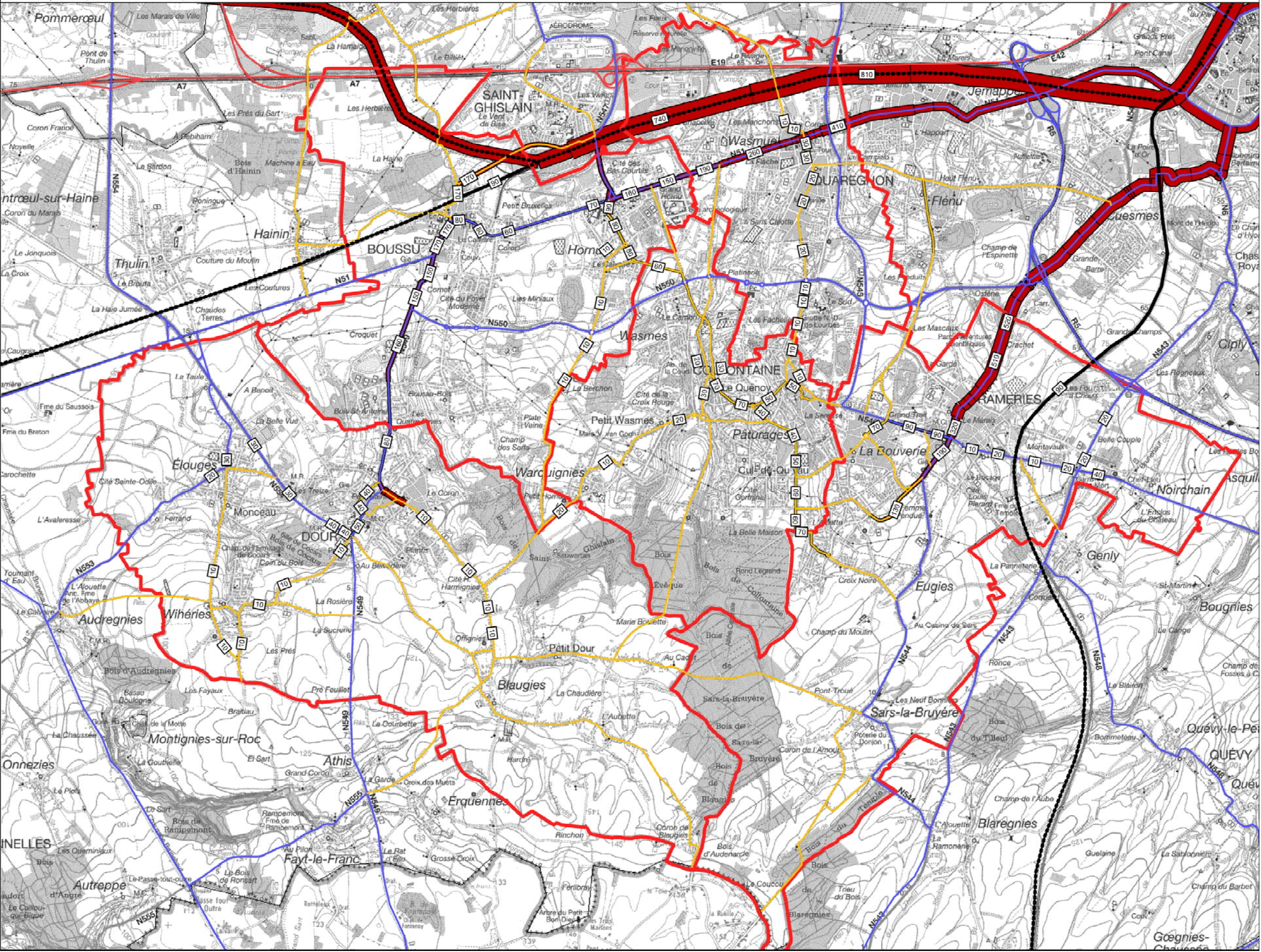
La carte IV-9a de la modélisation des charges en heure de pointe (17-18h), décrit bien les surcharges des 4 lignes principales (1,2,7 et 9), les autres étant nettement moins chargées en heure de pointe. La modélisation multimodale en heure de pointe est fixée entre 17 et 18h (pour du trafic motorisé), les charges entre 17 et 18h sont en moyenne nettement moins élevées que les charges entre 16h et 17h.

La carte 9b fait une comparaison à certains endroits stratégiques entre les charges maximales aux heures de pointe des écoles (16-17h) et les charges entre 17h et 18h. Les différences sont partiellement très élevées. Les dépassements de la capacité absolue ont été observés seulement entre 16h et 17h.

Le modèle de base est calibré sur la situation de 17 à 18h pour pouvoir, dans la phase 3 de l'étude, analyser les effets des changements sur la répartition grâce à des améliorations du réseau notamment sur les automobilistes qui représentent 95% des déplacements mécanisés journaliers et dont l'heure de pointe absolue est plutôt entre 17 et 18h.



Carte IV-9a :: Modélisation des charges des T.C. : nombre de voyageurs (dans les 2 sens)(17 à 18h) (TEC et SNCB)

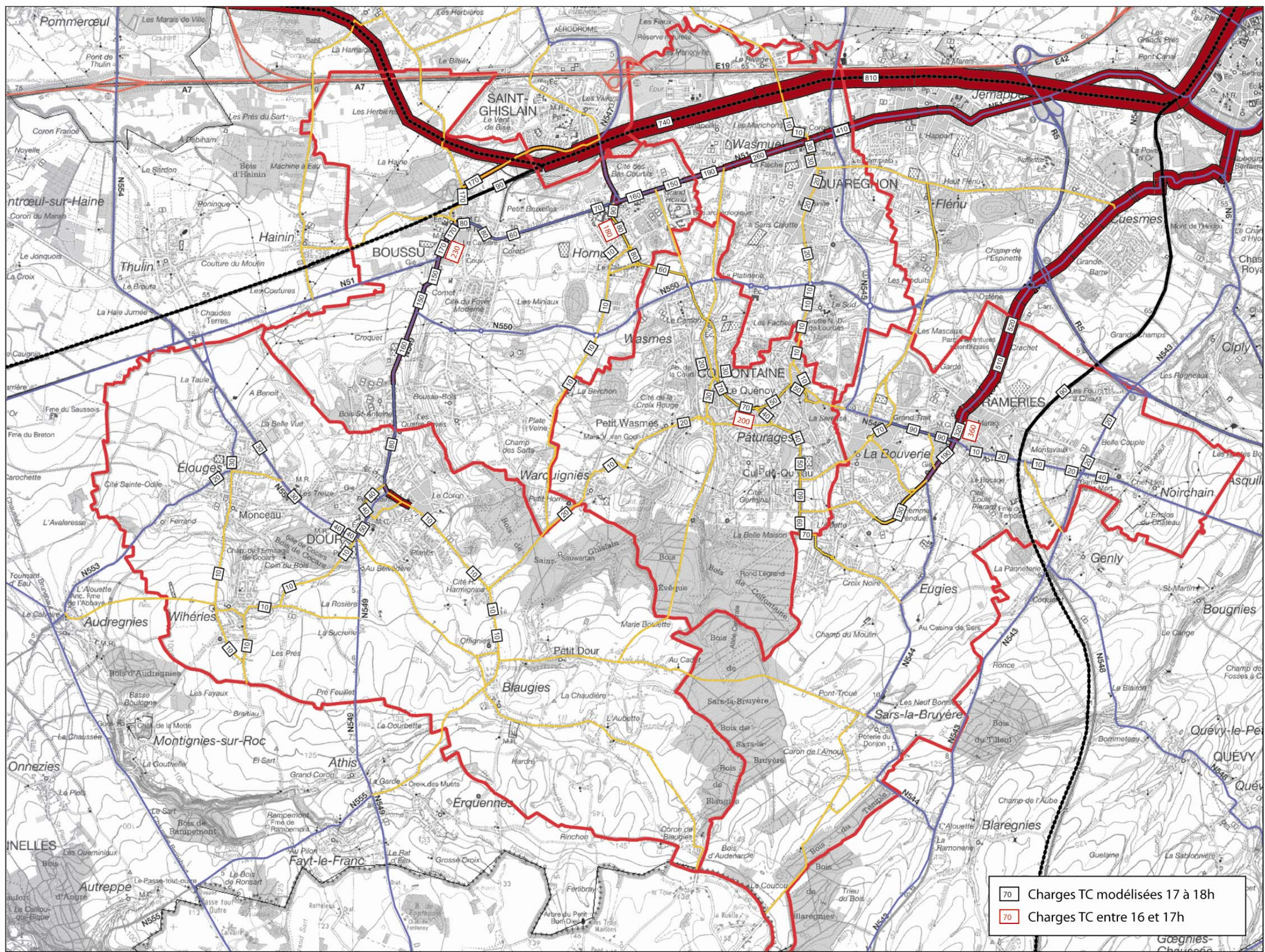


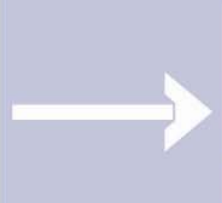


CONTEXTE URBANISTIQUE
STRUCTURE DES DEPLACEMENTS
DEPLACEMENTS MOTORISES
TRANSPORTS EN COMMUN
DEPLACEMENTS DOUX
STATIONNEMENT
SECURITE ROUTIERE ET ECOLES
SCENARIO TENDANCIEL



Carte IV-9b: Comparaison : entre les charges de 16 à 17h et les charges de 17 à 18h endroits stratégiques (Modélisation des charges des T.C. : nombre de voyageurs (dans les 2 sens)) (TEC et SNCB)





CONTEXTE URBANISTIQUE

STRUCTURE DES DEPLACEMENTS

DEPLACEMENTS MOTORISÉS

TRANSPORTS EN COMMUN

DEPLACEMENTS DOUX

STATIONNEMENT

SECURITE ROUTIERE ET ECOLES

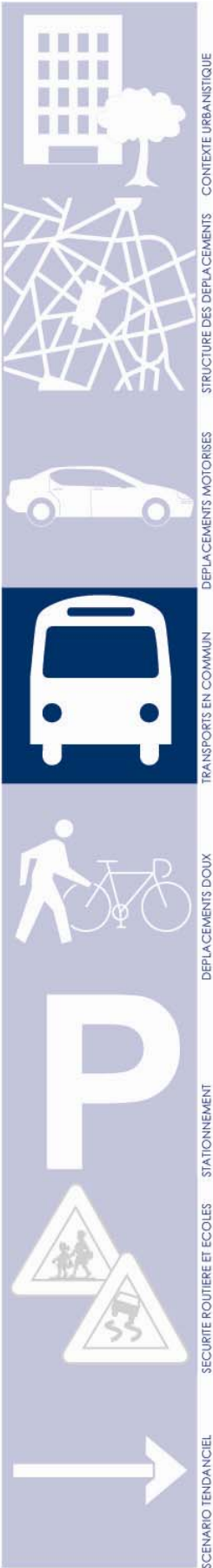
SCENARIO TENDANCIEL



Figure IV-2 : charges sur les principales lignes de bus (les autres lignes voir annexe 3)

Ligne 1

		Nombre de personnes			SNCB	16H04	58	29	
		dans le bus	qui montent	qui descendent	VIADUC		56		2
		25			4 Pavés	16H11	66	14	4
PASS	15H26	25			PLACE		90	24	
CRACHET		25			BARBET		90		
ST PHILOMENE		23		2	CHAPELLE	16H21	87		3
PLACE		21	7	9	JUSTICE		87		
4 PAVES		16	1	6	HORNU WASMES		87		
PROVINCIALE		16			PLACE		73		14
LIBERATION		15		1	GROSSELIER	16H24	71		2
2 ARRETS DEPLACE		13		2	ORPHEON		68	6	9
PLACE	15H37	18	5		PL DUQUESNOY		67		1
PL ST PIERRE		17		1	MAUBEUGE		33	1	35
EGLISE		17			EGLISE		30		3
MAUBEUGE		16	2	3	PL ST PIERRE		30		
PL DUQUESNOY		14		2	PLACE	16H33	26	1	5
ORPHEON		11		3	2 ARRETS DEPLACE		24		2
POSTE		11			LIBERATION		23		1
PLACE		6		5	PROVINCIALE		22		1
HORNU WASMES		3		3	4 PAVES		17		5
JUSTICE	15H46	2		1	PLACE		13	5	9
CHAPELLE		2							
BARBET		2			Remarque :				
PLACE		2	1	1	EN POINTE DES ECOLES SOUVENT SATURATION SOURCE CHAUFFEUR				
4 Pavés		2							
VIADUC	15H55	2							
SNCB		0		2					
		Nombre de personnes							



Ligne 2

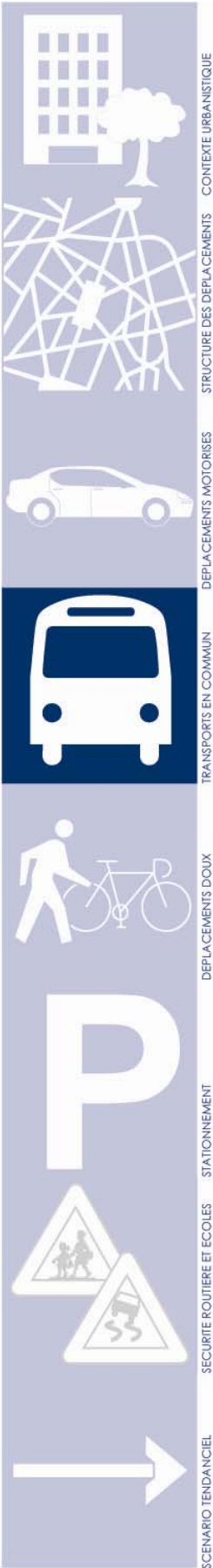
		Nombre de personnes		
		dans le bus	qui montent	qui descendent
		26		
PASS	14H40	26		
CRACHET		26		
ST PHILOMENE		26	1	1
PLACE		28	4	2
4 PAVES		23		5
COQ CHANTANT		23		
COUTEAU		20		3
CHAMPS PERDU	14H46	19		1
AISETTE		18		1
GARE		16		2
CULOT		16		
R DU CENTRE		16		
LIBIEZ		14		2
DRY ATEA		10		4
GR BOUILLON	14H55	8		2
ROINGE		8		0
M DU PEUPLE		6		2
TRY A NIVEAU		4		2
MAUBEUGE		7	3	
PL QUESNOY		7		
ORPHEON		6		1
PL ST PIERRE		6	1	
R PETIT WASMES		7		
ST ROCHY		6		1
ROYALE	15H08	5		1
CH PARENT		5		
COOPERATIVE		5		

EGLISE		4		1
GR RUE		4		
R DE DOUR		4		
DU TOUR		3		1
SENT. LAMBERT		3		
CORON DU BOIS		3		
MONUMENT		3		
ECOLE SART		3		
BARABAS	15H18	3		
R DUQUESNES		3		
ALLIANCE		3		
CITE DEHON		3		
TEMPLE		3		
AIMERIES		3		
DANHIER		3		
MASON		3		
TRICHERIES	15H26	0		3

Remarque :

EN POINTE DES ECOLES SOUVENT SATURATION SOURCE
CHAUFFEUR

15h40	TRICHERIES			
		Nombre de personnes		
		dans le bus	qui montent	qui descendent
TRICHERIES	15H40	9		
MASON		40	31	
DANHIER		39		1
AIMERIES		39		



TEMPLE		37		2
CITE DEHON		38		1
M DU PEUPLE		36		1
		36		
		36		
BARABAS	15H51	35		1
ECOLE SART		34		1
MONUMENT		34		
CORON DU BOIS		34		
SENT. LAMBERT	15H54	29		5
DU TOUR		28		1
R DE DOUR		28		
GR RUE		25		3
EGLISE		22		3
COOPERATIVE		22		
CH PARENT		20		2
ROYALE		20		
ST ROCHY		20		
EGLISE		17		3
PL ST PIERRE		15	1	3
ORPHEON	16H05	12		3
PL QUESNOY	15H08	11		1
MAUBEUGE		2		9
TRY A NIVEAU		2		
M DU PEUPLE		4	2	
ROINGE		13	9	
GR BOUILLON		12	2	3
DRY ATEA		14	2	
LIBIEZ		14		
R DU CENTRE		14		

CULOT		12		2
GARE	16H21	11		1
AISETTE		8		3
CHAMPS PERDU		12	5	1
COUTEAU		12		
COQ CHANTANT		11		1
4 PAVES		7	1	5
PLACE		6	4	5
ST PHILOMENE		6		
CRACHET		7	1	
PASS	15H26	7		
Remarque :				
EN POINTE DES ECOLES SOUVENT SATURATION SOURCE CHAUFFEUR				

15h08	Trichère			
<u>Ligne 7</u>				
		Nombre de personnes		
		dans le bus	qui montent	qui descendent
		0		
Trichères		1	1	
Centre médical		4	3	
Saint Louis		2	0	2
Vedette		4	2	
Station		4		
Route de Dour		4		
Route de Valenciennes		4		
Place		20	17	1
Dépôt SNCV		20		
Rue de St-Ghislain		20		



Chasse de St-Ghislain		20		
Cité ouvrière		20		
SNCB		42	28	6
Viaduc		40		2
4 Pavés		41	5	4
Mac's		36	2	7
Route		34	2	4
Faïencerie		31	1	4
Chemin du Tour		26	1	6
4 Pavés		36	25	15
Centrale		34	1	3
Remarque :				
EN POINTE DES ECOLES SOUVENT SATURATION SOURCE CHAUFFEUR				
		Nombre de personnes		
15h53*		dans le bus	qui montent	qui descendent
		18		
Centrale		18		
4 Pavés		12		6
Chemin du Tour		10		2
Faïencerie		8		2
Route		8		
Mac's		7		1
4 Pavés		5		2
Viaduc		5		
SNCB		9	5	1
Cité ouvrière		10	1	
Chasse de St-Ghislain		10		
Rue de St-Ghislain		10		
Dépôt SNCV		13	3	
Place		37	24	

Route de Valenciennes		37		
Route de Dour		37		
Station		37		
Vedette		36		1
Saint Louis		35		1
Moulin Mollet		32		3
Grand Rue		25		7
Remarque :				
EN POINTE DES ECOLES SOUVENT SATURATION SOURCE CHAUFFEUR				

<u>Ligne 9</u>				
		Nombre de personnes		
		dans le bus	qui montent	qui descendent
		0		
Trichères	14h49	0		
Centre Médical		7	7	
Rue Danhier		7		
Rue Masson		7		
Rue Aimeries		7		
Temple		8	1	
Maison du peuple		8		
Barabas		8		
Rue Duquesnes		9	1	
Cité Dehon		9	1	1
Rue Ferrer		9	1	1
Saint Mathieu		9		
Vedette		8		1
Station		8		











CONTEXTE URBANISTIQUE
STRUCTURE DES DEPLACEMENTS
DEPLACEMENTS MOTORISÉS
TRANSPORTS EN COMMUN
DEPLACEMENTS DOUX
STATIONNEMENT
SECURITE ROUTIERE ET ECOLES
SCENARIO TENDANCIEL

Route de Dour		8		
Route de Valenciennes		6	2	4
Place		9	4	1
Route de Mons		9		
Verrerie		9		
Cité Lionel		5		4
4 Pavés		9	4	
Mac's		6		3
Route	(15h15)	8	2	
Faïencerie		8		
Chemin du Tour		8		
4 Pavés		8	2	2
Centrale		8		
Pavé Richebé		7		1
Route des Houillères	15h25	13	7	1
Rue de la Station		14	1	
Place		14		
Rue de Cuesmes		18	4	
Pont Beumier		19	1	
Lainière		19		
Camionneur		19		
Pont Canal		19		
Av de Jemappes		19		
Bd. Saintelette		19		
Place des Chasseurs		16		3
Rue du Gazomètre		13		3
SNCB	15h41	13		
Remarque :				
EN POINTE DES ECOLES SOUVENT SATURATION SOURCE CHAUFFEUR				

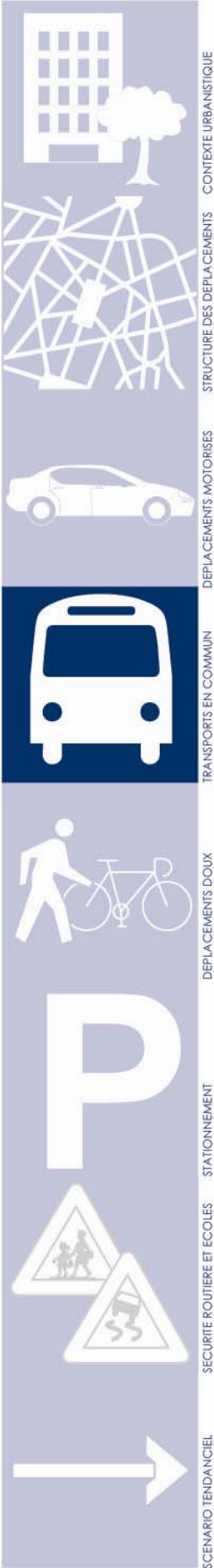
		Nombre de personnes		
		dans le bus	qui montent	qui descendent
		0		
SNCB		62	62	
Rue du Gazomètre		62		
Place des Chasseurs		62		
Bd. Saintelette		62		
Av de Jemappes		63	1	
Pont Canal		63		
Camionneur		63		
Lainière		64	1	
Pont Beumier		64		
Rue de Cuesmes		63		1
Place		59		4
Rue de la Station		57	1	3
Route des Houillères		52		5
Pavé Richebé		47		5
Centrale		44		3
4 Pavés		34		10
Chemin du Tour		25		9
Faïencerie		20		5
Route		21	3	2
Mac's		21	2	2
4 Pavés		17	4	8
Cité Lionel		30	17	4
Verrerie		31	1	
Route de Mons		27		4
Place		28	2	1
Route de Valenciennes		28		
Route de Dour		28		



Station		28		
Vedette		27	1	2
Saint Mathieu		27		
Rue Ferrer		26		1
Cité Dehon		26		
Rue Duquesnes		26		
Barabas		26		
Maison du peuple		21		5
Temple		21		
Rue Aimeries		21		
Rue Masson		6		15
Rue Danhier		6		
Centre Médical		0		6
Trichères		0		
Remarque :				
EN POINTE DES ECOLES SOUVENT SATURATION SOURCE CHAUFFEUR				

1	16H30	23	6	1
25	16H40	7	4	2
1	16H43	65	5	13
2	16H55	55	1	11
2	16H58	65	2	15
BLQ	17H05	0	1	

COMPTAGE A LA PLACE DE FRAMERIES DIRECTION BORINAGE (SUD)					
COMPTAGE de14H15à15H30 ET 15H52à17H10		Nombre de personnes			
	ligne	heure	dans le bus	qui montent	qui descendent
	2	14H15	14	5	5
	1	14H26	11		2
	2	14H41	21	2	3
	1	15H01	17	5	3
	2	15H18	30	7	3
	1	16H06	32	6	10
	1	16H07	54	8	8
	1	16H25	28		12
	2	16H28	74	3	11



COMPTAGE A LA PLACE DE FRAMERIES DIRECTION MONS (NORD)					
COMPTAGE de 14H15 à 15H30 ET 15H52 à 17H05		Nombre de personnes			
ligne	heure	dans le bus	qui montent	qui descendent	
1	14H15	7	5		
2	14H27	10	3		
1	14H41	16	6	2	
2	14H54	16	6	2	
1	15H13	13	4	3	
2	15H30	15	2	2	
2	15H52	7	1		
1	16H22	6	4	3	
2	16H27	9	2	3	
1	16H44	14	8	1	
25	16H47	3	1		
2	16H56	3	4	0	

IV.3.2. Analyse de la vitesse commerciale et des temps de parcours

La vitesse commerciale proprement dite est globalement bonne. Cependant, aux heures de pointe, elle est problématique notamment sur la N51, et dans les centres des communes.

Un autre point important qui touche à la vitesse de déplacement pour les clients est que les lignes forment des boucles et sont peu directes, et, de ce point de vue, peu efficaces pour le déplacement des voyageurs.

Trois points majeurs de la zone d'étude ont été pris en compte pour l'analyse des temps de parcours : Mons, la gare de St-Guislain et le Cora de Hornu.

L'analyse des temps de parcours est la plus complète considérant qu'elle tient compte de temps de déplacements complets (y compris le parcours à pied).

Sur les cartes IV-10, 11 et 12 sont décrits les temps de parcours de T.C. et les temps de parcours du trafic motorisé individuel (sur les axes routiers) ce qui permet une comparaison intermodale intéressante.

IV.3.2.1. Temps de parcours à partir de Mons

A partir de Mons les temps de parcours en voiture sont légèrement plus performant qu'en transports public, en tout cas sur les principaux axes et là où il y a des lignes T.C.

Sur la partie centrale (Colfontaine, Sud de Boussu, centre et Nord de Dour) les temps sont équivalents en proximité des arrêts de bus.

La voiture devient beaucoup plus performante dès que l'on accède à des zones plus rurales et en proximité des autoroutes et RGG (sud de Dour et de Frameries) ou plus proche de Mons (N51 et axiale Borraine).

En revanche à proximité des gares, les temps de parcours sont plus avantageux pour les T.C.

On remarque ainsi que les communes de Colfontaine, de Dour, le sud de Bossu et de Frameries souffrent d'une relative mauvaise performance de la desserte en transports en commun de et vers Mons, en particulier dans les zones rurales au sud du périmètre d'études et les zones relativement éloignées des arrêts des lignes principales.

IV.3.2.2. Temps de parcours à partir de la gare de St-Ghislain

En ce qui concerne les transports en commun, on remarque une performance excellente, notamment sur la partie nord proche de la gare où certains trajets sont plus rapides qu'en voiture et de manière générale comparable pour les deux modes même jusqu'au centre de Dour. En revanche, le temps est plus court en voiture sur les zones plus éloignées et en particulier la zone sud et est (partie sud de Dour et Colfontaine et quasiment l'ensemble de Frameries), en particulier les zones moins bien desservies en transports publics.

La connexion entre les gares de Boussu, Quaregnon et St-Ghislain est excellente. Par contre, la connexion gare de St-Ghislain-bus à Frameries ne parvient pas à cette performance.



IV.3.2.3. Temps de parcours à partir du Cora

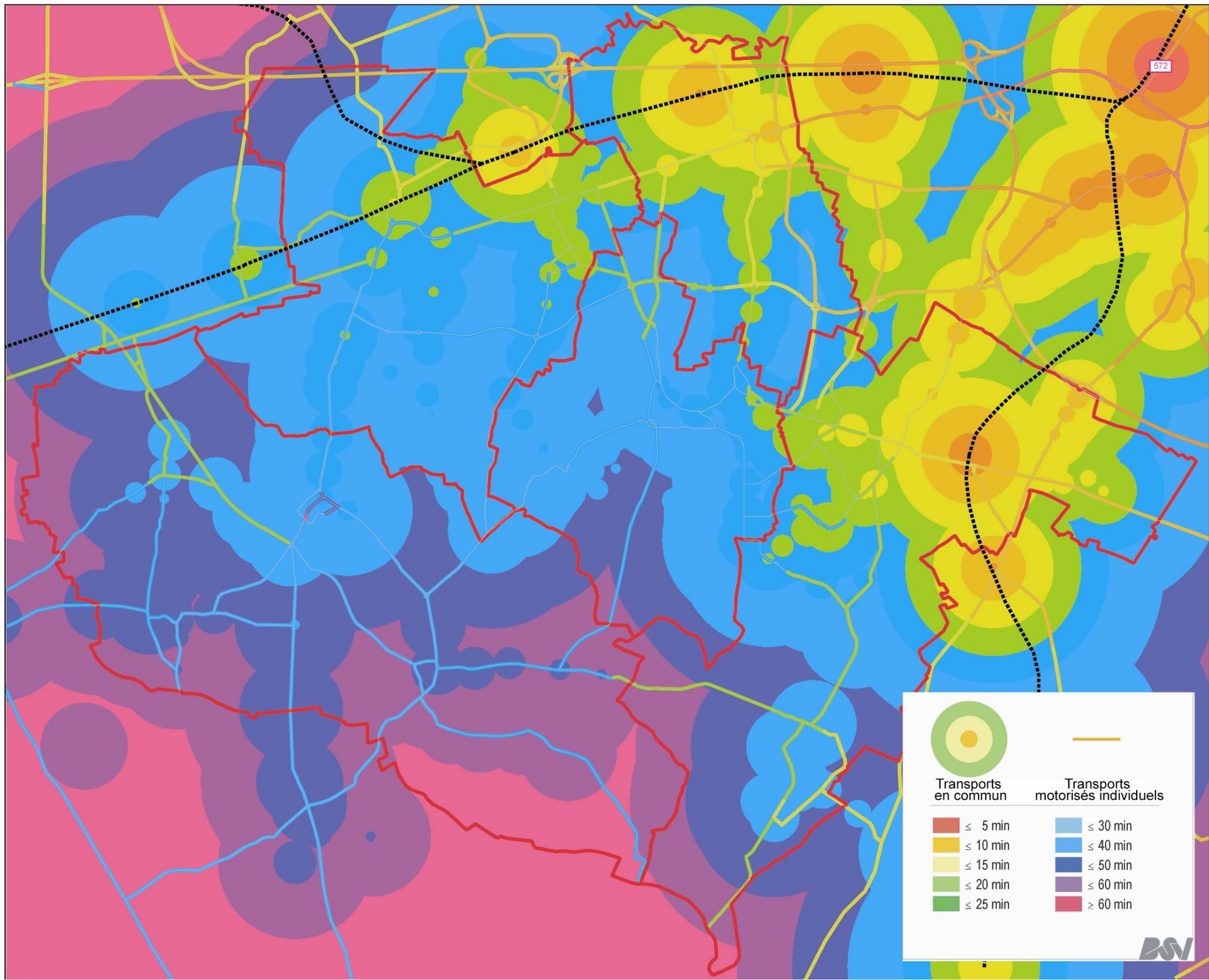
A partir du Cora, les temps de parcours en transports en commun sont moins performants qu'en transports individuels, et ce, sur la plupart des directions, l'encombrement des grands axes ne favorisant par une vitesse commerciale importante. Plus on s'éloigne du Cora, moins la vitesse des transports individuels est performante. Ainsi, pour atteindre la limite sud de la zone d'étude, il faut pratiquement deux fois plus de temps en transport public qu'en voiture.

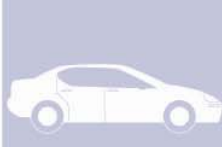
IV.3.2.4. Conclusions

Actuellement la répartition modale est faible pour les transports en commun. Si on veut augmenter significativement la part modale, il faut impérativement augmenter les performances des temps de parcours soit par une augmentation de la vitesse commerciale, mais surtout par des lignes plus directes et plus performantes vers les principaux pôles.



Carte IV-10 Temps de parcours au départ de Mons





CONTEXTE URBANISTIQUE

STRUCTURE DES DEPLACEMENTS

DEPLACEMENTS MOTORISES

TRANSPORTS EN COMMUN

DEPLACEMENTS DOUX

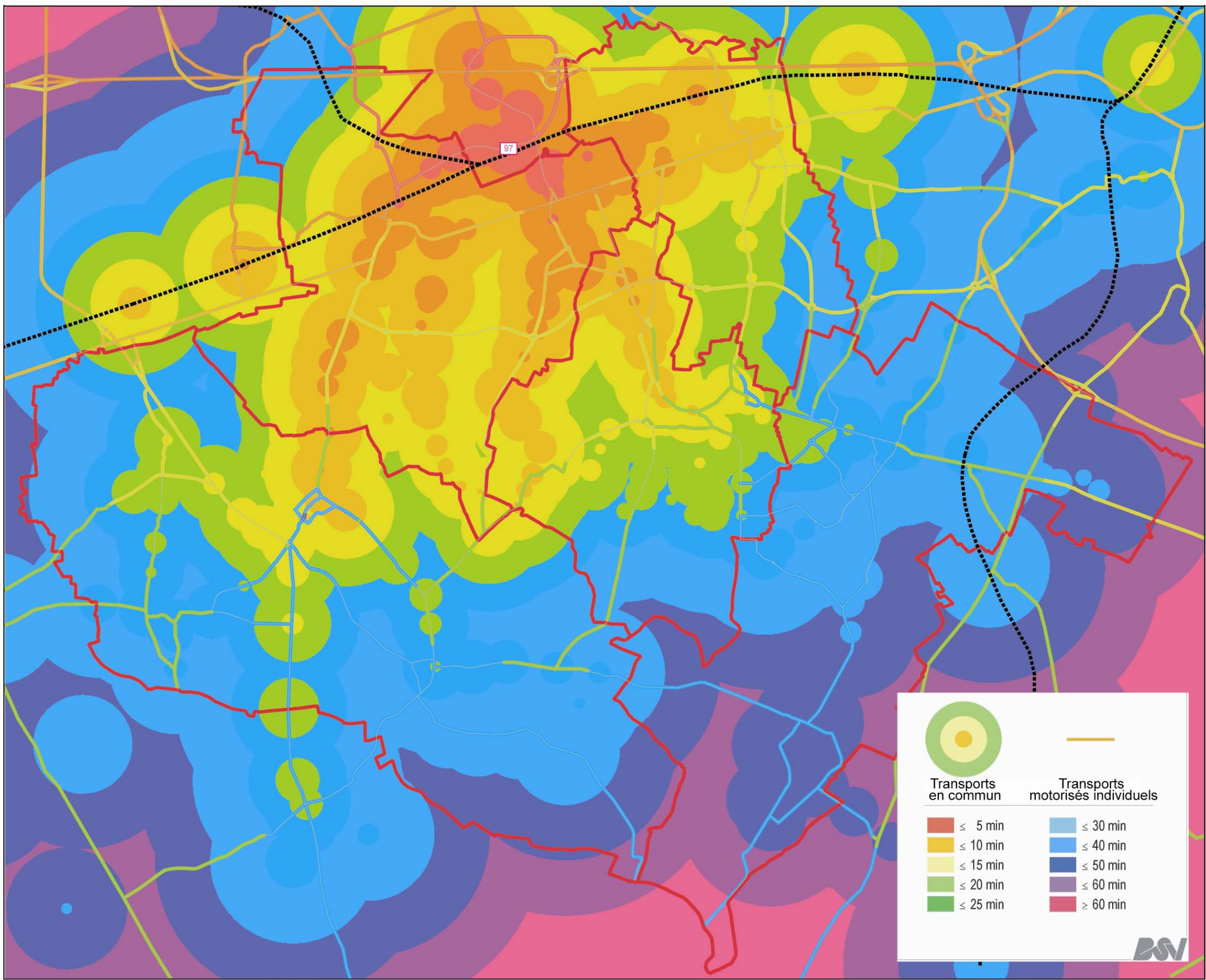
STATIONNEMENT

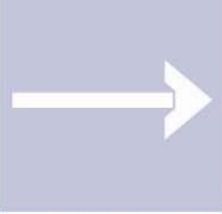
SECURITE ROUTIERE ET ECOLES

SCENARIO TENDANCIEL



Carte IV-11: Temps de parcours au départ de la gare de St-Ghislain





CONTEXTE URBANISTIQUE

STRUCTURE DES DEPLACEMENTS

DEPLACEMENTS MOTORISES

TRANSPORTS EN COMMUN

DEPLACEMENTS DOUX

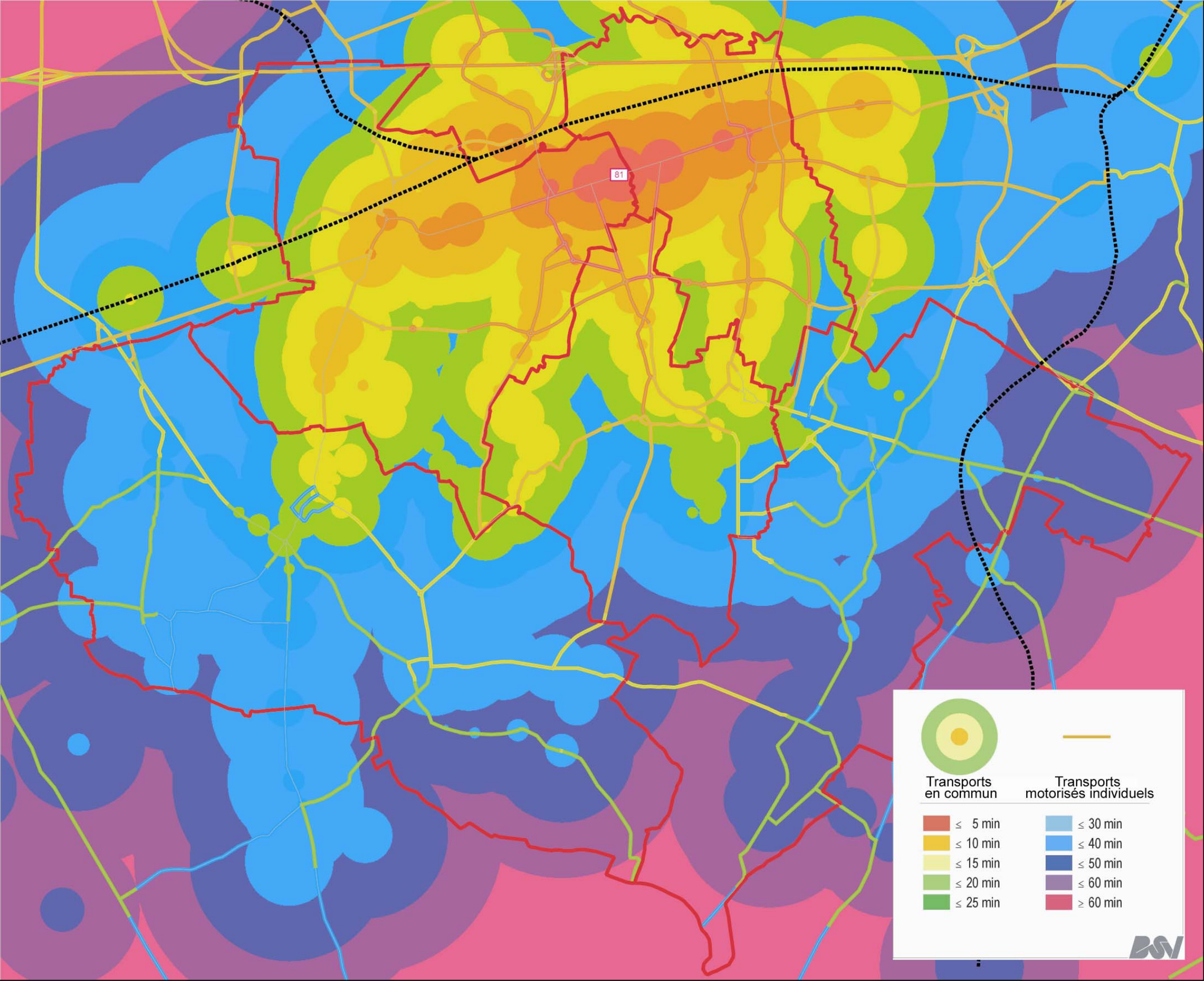
STATIONNEMENT

SECURITE ROUTIERE ET ECOLES

SCENARIO TENDANCIEL

PLAN
eco

Carte IV-12: Temps de parcours au départ du Cora





CONTEXTE URBANISTIQUE

STRUCTURE DES DEPLACEMENTS

DEPLACEMENTS MOTORISES

TRANSPORTS EN COMMUN

DEPLACEMENTS DOUX

STATIONNEMENT

SECURITE ROUTIERE ET ECOLES

SCENARIO TENDANCIEL



IV.3.3. Dysfonctionnement et enjeux à prendre en compte pour les transports en commun

IV.3.3.1. Supra Communal

Des aspects importants sont ressortis suite aux rencontres avec les TEC, MET, Communes et suite à l'analyse du chapitre IV.3 (adéquation entre l'offre et la demande et vitesse commerciale) :

Les lignes principales sont saturées aux heures de pointes d'écoles : pour combler en partie ces manquements, le TEC remplacera une partie de sa flotte par des bus articulés (34 nouveaux bus articulés qui remplacent les « standard »).

De manière générale, suivant tous les intervenant (MET, TEC, communes,..) il faut améliorer les performances mesurables des bus, notamment avec des parcours plus directs et performants vers les principaux pôles et les gares (meilleur temps de parcours par rapport à la voiture).

La qualité du réseau SNCB est très bonne au sein du périmètre d'études, il faut augmenter les effets de synergie entre les bus et la SNCB.

La répartition modale est faible pour les transports en commun. Si on veut augmenter significativement la part modale, il faut impérativement augmenter les performances du réseau. Les expériences et la littérature indiquent qu'une répartition significative en faveur des T.C. se fait généralement si les performances sont concurrentielles par rapport aux autres modes de déplacements (notamment en termes de temps de parcours).

A noter, lors de nos comptages, nous avons pu observer que certaines lignes (entre autre les lignes 1,2, 7 et 9) ont des horaires « théoriques » très contraignants. Ces horaires obligent les chauffeurs à conduire avec des vitesses parfois inadaptées au contexte (traversée de cité, ...). Ces horaires « théoriques » ont pour autre inconvénient de ne pouvoir être respectés que rarement en pointe, ce qui peut être source de tension tant pour le chauffeur que les clients.

IV.3.3.2. Communal

Les remarques suivantes nous ont été formulées par les services communaux, les services techniques, la police ainsi que les riverains.

Commune de Colfontaine

Attention particulière doit être portée sur le renforcement des possibilités de transport en commun

Onze réunions de quartier pour le Plan intercommunal de mobilité ont été programmées sur l'entité de Colfontaine avec les riverains. Celles-ci ont permis de formuler de nombreuses remarques. Nous reprenons ci-dessous les plus pragmatiques.

Réunion du 18 septembre 07 : quartier n°5 rue de la Perche

Rue de la Perche :

- Les emplacements de bus ne sont pas marqués au sol ;

Réunion du 09 octobre 07 : quartier n°9 cul du Qu'vau

Rue Jean-Baptiste Clément : présence d'un bus TEC en temps de pause, ce qui engendre énormément de désagréments ;

La problématique des transports en commun qui sont utilisés uniquement aux heures de pointe et en dehors les voyages se font pratiquement à vide. Il serait intéressant de créer une ligne qui relie Wasmes à Blaugies ;

Réunion du 23 octobre 07 : Quartier n°11 Warquignies

Pavé de Warquignies – proximité du croisement de la rue Baille Cariotte

- Les bus TEC et les mobylettes roulent également à une vitesse excessive

Une personne signale le mauvais état général des abribus dans notre commune, ce qui n'incite pas à une mobilité alternative. Les riverains de la rue des Marcottes signalent que leur abri est respecté parce que les riverains veillent sur celui-ci. Les nouveaux abribus placés à la Place Fauviaux sont déjà en train d'être vandalisés.

Réunion du 25 octobre 07 : quartier n°2 Place de Wasmes

Pls : Manque de transports en commun performant;

Suite à la réunion du 21 mai 07, nous prenons connaissance des projets et des problèmes de la commune suivants :

- Manque d'offre des TEC ;
- Correspondances difficiles ;
- Demande spécifique le samedi soir pour l'espace culturel Magnum – 1 bus à minuit

Commune de Quaregnon:

Le périmètre central de la commune est mal desservi en transport en commun, une amélioration devra être prévue à cet effet.

De même, il faudra étudier la possibilité d'aménager une ligne de bus expresse au départ de l'axiale Boraine vers Mons.

Une amélioration globale également du service des transports en commun.



Commune de Dour

Une attention particulière doit être portée sur l'insuffisance de la desserte TEC en zone rurale, notamment à Blaugies.

Il faudra également étudier la possibilité d'une ligne expresse de bus vers Mons.

La connexion efficace en transport en commun des gares de Thulin ou de Hainin à Dour devra être examinée.

Mail de l'Echevine de la Mobilité suite aux rencontres citoyennes :

- Demande d'un point d'arrêt TEC sur la N552

Commune de Boussu

Améliorer l'offre et en particulier aussi les emplacements des arrêts de bus

Commune de Frameries

Une attention particulière doit être portée sur:

- La desserte en transports en commun de certains quartiers
- Les possibilités de développement et de promotion des transports alternatifs (vélo, covoiturage,...)
- Les liaisons entre Frameries et ses communes plus rurales
- La connexion entre la gare de Frameries, les principales lignes de bus et le centre-ville.
- La réouverture de la ligne SNCB Zaventem –Quevy le week-end

