

Organe de Consultation du bassin de mobilité Charleroi

Evolutions de l'offre de transport en commun

Vendredi 20 septembre 2019

Programme

1. Plan de transport détaillé d'application en 2020 (40')

1.1 Réseau WEL

1.1.1 Etude opérationnelle du déploiement de nouvelles lignes WEL et de la convergence WEL de lignes express existantes

1.1.2 Focus sur la liaison Chimay – Mons (via Beaumont)

1.1.3 Modèle de financement du réseau WEL : état des lieux et perspectives

1.2. Réseau TEC : modifications opérationnelles de l'offre mises en œuvre en 2019

1.2.1 Identification des modifications opérationnelles de l'offre TEC mises en œuvre en 2019 et envisagées par l'OTW pour 2020

1.2.2 Focus sur la desserte de l'aéroport de Charleroi

Pause (10')

Programme (suite)

2. Redéploiement de l'offre de transport public à l'horizon 2023 (30')

2.1. Réseau WEL : extension aux communes non-couvertes

2.2. Réseau TEC : phasage du redéploiement progressif de l'offre TEC entre 2020 et 2023

3. Mobilité locale (20')

3.1. Stratégie régionale en matière de gouvernance des services de mobilité locale

3.2. Centrales Régionale et Locales de Mobilité : état des lieux, perspectives, objectifs, missions et exemple

Echange et lunch (11h40-13h00)

Présentation des participants

Participants à la réunion

MEMBRES

- Un membre du Collège communal de chaque commune du bassin de mobilité
- SPW Mobilité et Infrastructures
 - Direction 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 territorial)



Participants à la réunion

INVITES

- SPW Mobilité et Infrastructures
 - Autorité Organisatrice du Transport:
 - Marie Vidotto (gestionnaire en mobilité)
 - Justine Marneffe (gestionnaire en mobilité)
 - Direction de la Planification de la Mobilité:
 - Christiane Chermanne (gestionnaire en mobilité)
 - Christine Guerin (gestionnaire en mobilité)
- Opérateur de Transport de Wallonie
 - Xavier ROBERT (Directeur d'exploitation de la Direction territoriale Charleroi)
- Centrale Régionale de Mobilité
 - Olivier Foubert (vice-président)

1.1 Plan de transport détaillé d'application en 2020

-

Réseau WEL

1.1.1 Etude opérationnelle de déploiement de nouvelles lignes WEL et de la convergence WEL de lignes express existantes

Suite à l'avis positif de l'OCBM de mai, demande AOT formulée vers OTW (en juin 2019) sous forme de 4 fiches

- Liaison interpôle
 - Gembloux – Sombreffe – Fleurus – Charleroi
- Liaisons communes-pôle (heures de pointe)
 - Chimay – Sivry-Rance – Beaumont – Thuin – Charleroi (W03)
 - Florennes – Gerpinnes – Charleroi
 - Beaumont – Erquelinnes – Estinnes – Quévy – Mons



Date : 03/06/2019



Date : 04/06/2019
Page 1 sur 1



Date : 03/06/2019
Page 1 sur 1

Processus de redéploiement de l'offre (art. 19 du CSP) : Mise en œuvre du réseau WEL
Liaison « Beaumont - Mons »

Généralités :

Liaison
Déploiement
Communes à par commune
Pôle(s) connecté(s)
Direction
Zone(s) à desservir
Gare SNCB à
Matériel roulant
Niveaux de service
Amplitude
Distribution journalière
Constance spatiale
Constance temporelle
Nombre de passages (par an)
Vitesse commerciale
Ampleur kilométrique annuelle estimée

Généralités :

Liaison
Déploiement
Communes à par commune
Pôle(s) connecté(s)
Direction
Zone(s) à desservir
Gare SNCB à
Matériel roulant
Niveaux de service
Amplitude
Distribution journalière
Constance spatiale
Constance temporelle
Nombre de passages (par an)
Vitesse commerciale
Ampleur kilométrique annuelle estimée

Généralités :

Liaison
Déploiement
Communes à par commune
Pôle(s) connecté(s)
Direction
Zone(s) à desservir
Gare SNCB à
Matériel roulant
Niveaux de service
Amplitude
Distribution journalière
Constance spatiale
Constance temporelle
Nombre de passages (par an)
Vitesse commerciale
Ampleur kilométrique annuelle estimée

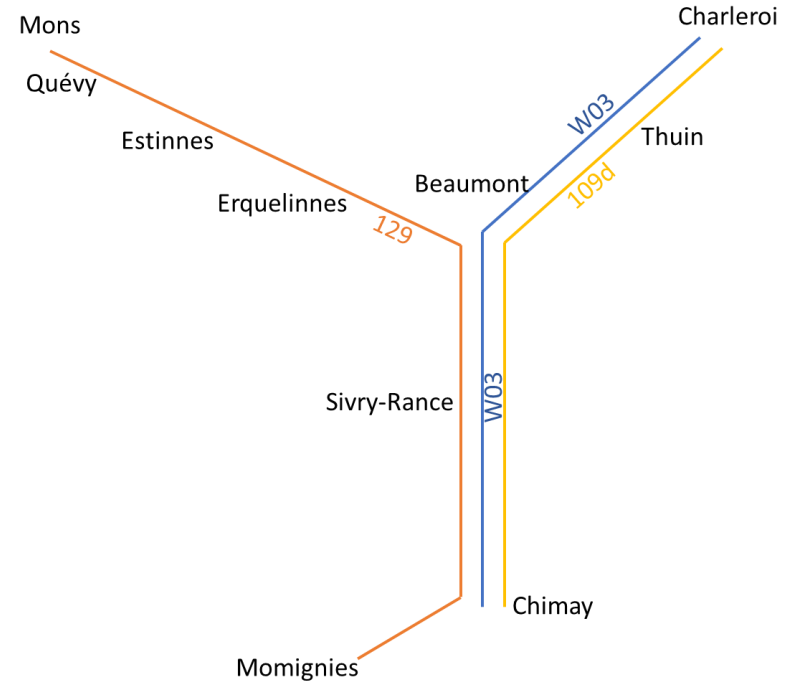
Attentes régionales		
Liaison	Beaumont - Mons	
Déploiement de l'offre	Convergence des lignes Express actuelles vers le réseau WEL, pour fin 2019	
Communes à desservir (1 arrêt par commune)	Beaumont - Erquelinnes - Estinnes - Quévy - Mons	
Pôle(s) connecté(s)	Mons	
Direction	Unidirectionnelle, vers pôle	
Zone(s) économiques(s) à desservir	PAE Beaumont	
Gare SNCB à connecter	Mons, "Beaumont"	
↳ Lignes en correspondance	Bruxelles, Charleroi (depuis Mons) ; WEL Chimay (depuis Beaumont)	
Matériel roulant et capacité	Navette confort, faible capacité	

Niveaux de service :		
Attentes régionales		Précisions
Amplitude	3 heures	Départs matin : 6-9 h ; retour soir : 18-19h
Distribution journalière	60 minutes	
Constance spatiale	2 itinéraires	1 itinéraire aller et 1 itinéraire retour
Constance temporelle	39 %	Circulation du lundi au vendredi (jours ouvrables) toute l'année
Nombre de passages (par an)	Entre 1012 et 2024 passages	Entre 2 et 4 passages par sens par jour. La fréquence peut être plus élevée le soir que le matin, pour correspondre à l'étalement de l'heure de pointe.
Vitesse commerciale	Temps voiture HP + 10%	Avec minimum 35 km/h
Ampleur kilométrique annuelle estimée	36432 - 72864 kilomètres	Intervalle en fonction du nombre de passages par jour choisis.

Service public de Wallonie mobilité infrastructures

1.1.2 Focus sur la liaison Chimay – Mons (via Beaumont)

- Offre existante
 - Ligne WEL W03: Chimay – Sivry-Rance – Beaumont – Thuin – Charleroi
 - 2 A/R par jour
 - Public cible: actifs
 - Ligne TEC 129: Chimay – Mons
 - 1 A vers Mons les dimanches
 - 1 R vers Chimay les vendredis
 - Public cible: étudiants
 - Ligne TEC 109d: Chimay – Charleroi
 - Ligne directe

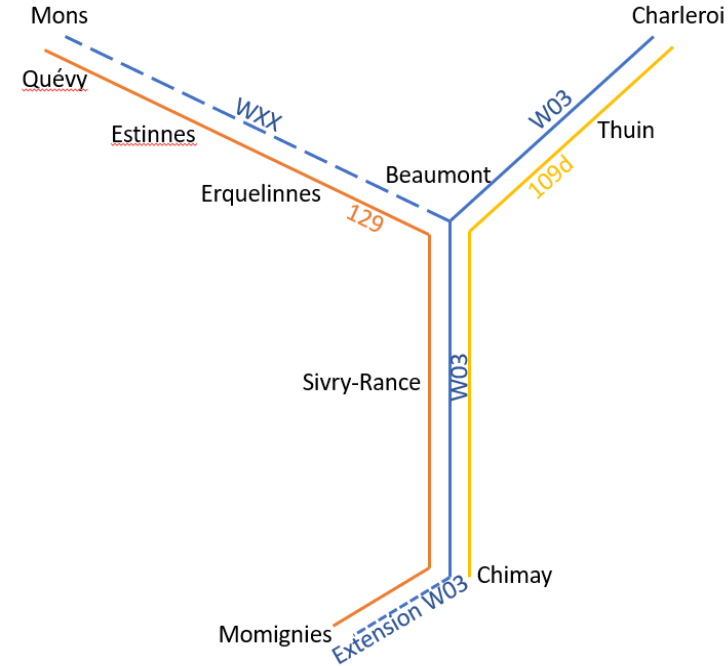


1.1.2 Focus sur la liaison Chimay – Mons (via Beaumont)

- Historique
 - Mai (OCBM) :
Demande d'analyse par la **commune de Momignies** d'une ligne WEL Chimay – Mons
 - Juin :
Demande de l'**OTW** auprès de l'AOT de modification opérationnelle de la ligne 129 (Chimay – Mons):
 - Modification de la fréquence: + 1 A/R par jour de semaine (en période scolaire)
 - ➔ Avis défavorable de l'AOT : demande d'étude par OTW d'une liaison WEL afin d'attirer les clients actifs
 - Juillet / août :
Demandes **locales** informelles auprès de l'AOT concernant l'avancement de ce dossier

1.1.2 Focus sur la liaison Chimay – Mons (via Beaumont)

- Proposition AOT (en concertation avec OTW)
 - Extension W03 vers Momignies
 - Cadencement entre 6h et 9h
 - Convergence ligne 109d vers W03
 - Correspondance à Beaumont entre W03 et WEL Beaumont – Mons
 - Ligne 129 en desserte fine complémentaire à WEL Beaumont – Mons



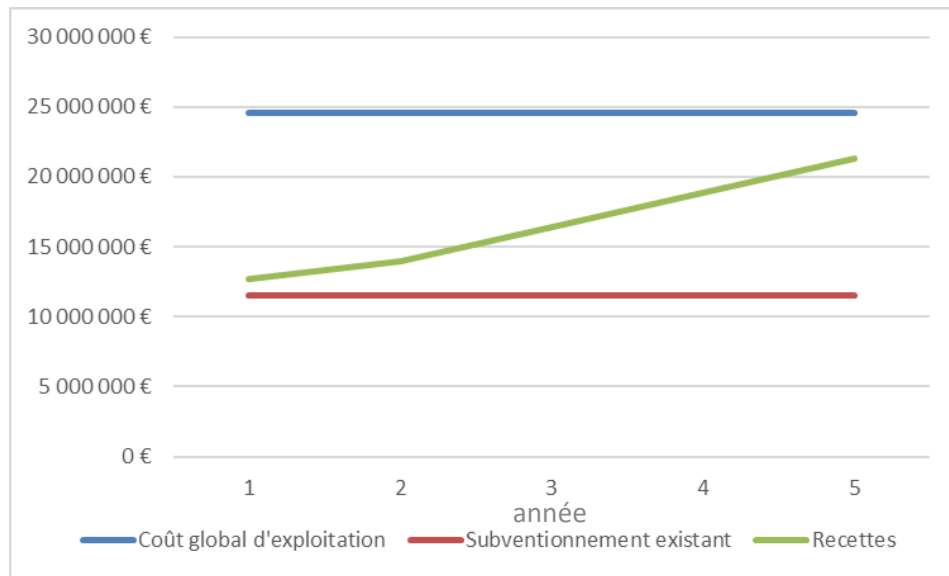
Avis de l'Organe de Consultation

1.1.3 Modèle de financement de tout le réseau WEL : état des lieux et perspectives – structure des coûts globaux (en Wallonie)

- Coût global d'exploitation de **25 000 000** EUR (pour l'ensemble de la Wallonie)
- Subventionnement existant (convergence de lignes actuelles) de **11 500 000** EUR
- **Recette** de 5 EUR par voyage



Besoin de financement complémentaire
par rapport à l'offre existante de
5 000 000 EUR à terme



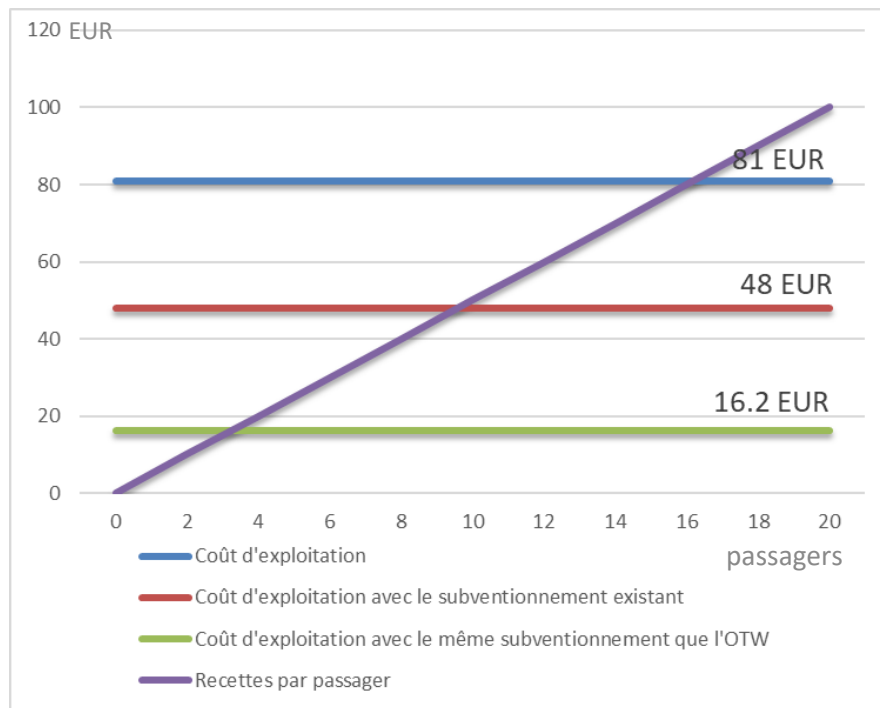
1.1.3 Modèle de financement du réseau WEL : état des lieux et perspectives – structure des coûts (bassin de mobilité Charleroi)

- Coût global d'exploitation de **1 5000 000** EUR
- **Pas de** subventionnement existant (convergence de lignes Express actuelles)
- Besoin de financement complémentaire par rapport à l'offre existante de **900 000 EUR** à terme

1.1.3 Modèle de financement du réseau WEL : état des lieux et perspectives – structure des coûts globaux (par trajet)

Nombre de passagers en moyenne par trajet

- 3 passagers → même coût que l'OTW
- 9 passagers → pas de subventionnement complémentaire à l'existant
- 16 passagers → aucun subventionnement



1.2 Plan de transport détaillé d'application en 2020

-

Réseau TEC

1.2.1 Identification des modification opérationnelles de l'offre TEC mises en œuvre en 2019 et envisagées par l'OTW pour 2020

Présentation OTW

Avis de l'Organe de Consultation

1.2.2 Focus sur la desserte de l'aéroport de Charleroi

Trois évolutions de l'offre en lien avec l'aéroport de Charleroi :

1. Renforcement de la ligne A
2. Etude PWI en cours par OTW de création d'une nouvelle ligne directe
Fleurus (gare SNCB) – Charleroi (aéroport) – Luttre (gare SNCB)
3. Masterplan du site de l'aéroport (projet de navette sur le Plateau Nord)

1.2.2 Focus sur la desserte de l'aéroport de Charleroi

Renforcement de la ligne A

Navette directe reliant la gare de Charleroi Sud à BSCA (sans arrêt intermédiaire).

	Avant	01/09/2019	01/01/2020
Constance spatiale	1 seul itinéraire Ligne directe gare de Charleroi – aéroport	1 seul itinéraire Ligne directe gare de Charleroi – aéroport	1 seul itinéraire Ligne directe gare de Charleroi – aéroport
Amplitude horaire	5h25 - 22h25	4h30 – 23h30	4h30 – 23h30
Distribution des passages (fréquence)	2 bus/h	2 bus/h	3 bus/h
Constance temporelle	Horaire différent selon semaine ou WE	Même horaire tous les jours	Même horaire tous les jours
Cadencement	Départs aux heures '25 et '55	Départs aux heures '00 et '30	?
Matériel roulant	Bus articulés	Bus articulés avec habillage spécifique	Bus articulés avec habillage spécifique

1.2.2 Focus sur la desserte de l'aéroport de Charleroi

Etude PWI en cours par OTW de création d'une nouvelle ligne directe Fleurus (gare SNCB) – Charleroi (aéroport) – Luttre (gare SNCB)

Nouveau projet de réaménagement de la gare SNCB de Fleurus a été étudié par la SNCB (projet validé par l'OTW)

	2022 (en fonction travaux SNCB)
Constance spatiale	1 seul itinéraire Ligne directe « Fleurus SNCB - BSCA - gare multimodale de Gosselies Madeleine - Luttre SNCB »
Amplitude horaire	6h00 - 22h30 (en fonctions des horaires SNCB des gares de Fleurus ou Luttre).
Distribution des passages (fréquence)	3 bus/h
Constance temporelle	Même horaire tous les jours
Cadencement	?

1.2.2 Focus sur la desserte de l'aéroport de Charleroi

Masterplan du site de l'aéroport (projet de navette sur le Plateau Nord)

Un masterplan est en cours pour réfléchir à l'évolution du site aéroportuaire.

Projet pilote pour une navette autonome desservant les entreprises du Plateau Nord

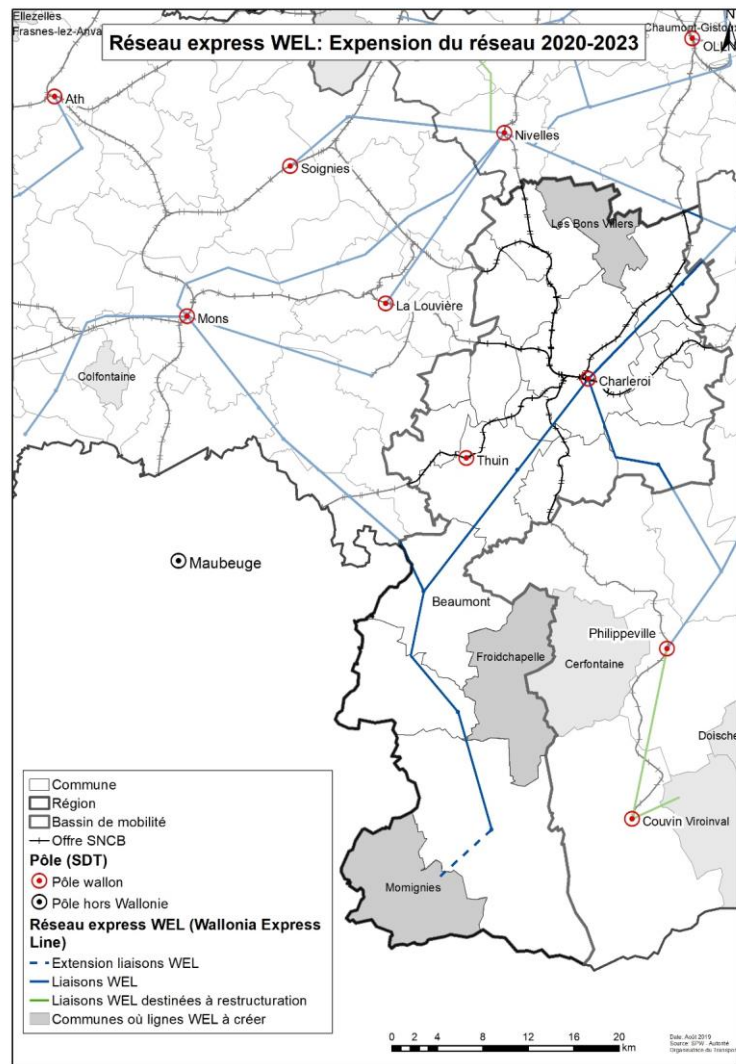
	?
Constance spatiale	Plusieurs itinéraires possibles, répondre aux besoins spécifiques des entreprises
Amplitude horaire	4h – minuit (pour personnel aéroport)
Distribution des passages (fréquence)	?
Constance temporelle	?
Cadencement	?

Avis de l'Organe de Consultation

2. Redéploiement de l'offre TEC à l'horizon 2023

2.1 Réseau WEL : extension aux communes non couvertes

- Communes non couvertes par une offre structurante (ferroviaire ou WEL)
 - Les Bons Villers
 - Froidchapelle
 - Momignies (extension W03 envisagée)
- Proposition de planning
 - Etude par AOT : mai 2020
 - Rencontre des membres OCBM concernés (communes, OTW, ...) via des réunions techniques
 - Etude des liaisons et niveaux de service adéquats (dans les limites du financement régional prévu)
 - Validation au printemps 2020 lors de la prochaine réunion OCBM
 - Mise en œuvre par l'OTW : d'ici 2023
 - Etude opérationnelle de mise en œuvre par l'OTW
 - En lien avec le redéploiement progressif de l'offre TEC entre 2020 et 2023



Avis de l'Organe de Consultation

2.2. Réseau TEC : Phasage du redéploiement progressif de l'offre TEC entre 2020 et 2023

Ambitions régionales

Objectif FAST / SRM

Atteindre 5% de part modale bus/tram à l'horizon 2023, et donc augmenter la charge moyenne par ligne

Objectifs AOT

- 50% d'offre km en charge totale redéployée
- 100% des lignes principales mise en conformité SRM

Etude menée à compensation financière régionale constante, les nouveaux montants disponibles pouvant financer l'amplification de l'offre structurante (intercommunale et urbaine).

2.2. Réseau TEC : Phasage du redéploiement progressif de l'offre TEC entre 2020 et 2023

Un redéploiement de l'offre ?

- Amélioration de l'offre de transport en commun en regard des besoins de mobilité (tout mode tout motif) et de la fréquentation
- En conformité par rapport à la Stratégie Régionale de Mobilité

Hierarchisation	Niveau de service
Réseau structurant intercommunal (WEL)	minimum 1 bus par heure et par sens, depuis le mobipôle communal vers le pôle le plus proche, de 6h à 20h, du lundi au samedi. La desserte du dimanche et jours fériés pouvant être adaptée à la demande réduite de mobilité
Réseaux urbains	offre structurante (dont BHNS) et réseau de desserte complémentaire de proximité
Réseau secondaire intercommunal (pour les zones du territoire offrant une certaine densité de population)	réseau de rabattement sur le réseau structurant WEL/ferroviaire ou de desserte complémentaire de proximité, avec une large amplitude horaire.
Réseau d'heures de pointe scolaire	de 1 à 2 A/R par jour ouvrable.
Services de mobilité locale	complémentaire et en rabattement vers les services réguliers

2.2. Réseau TEC : Phasage du redéploiement progressif de l'offre TEC entre 2020 et 2023

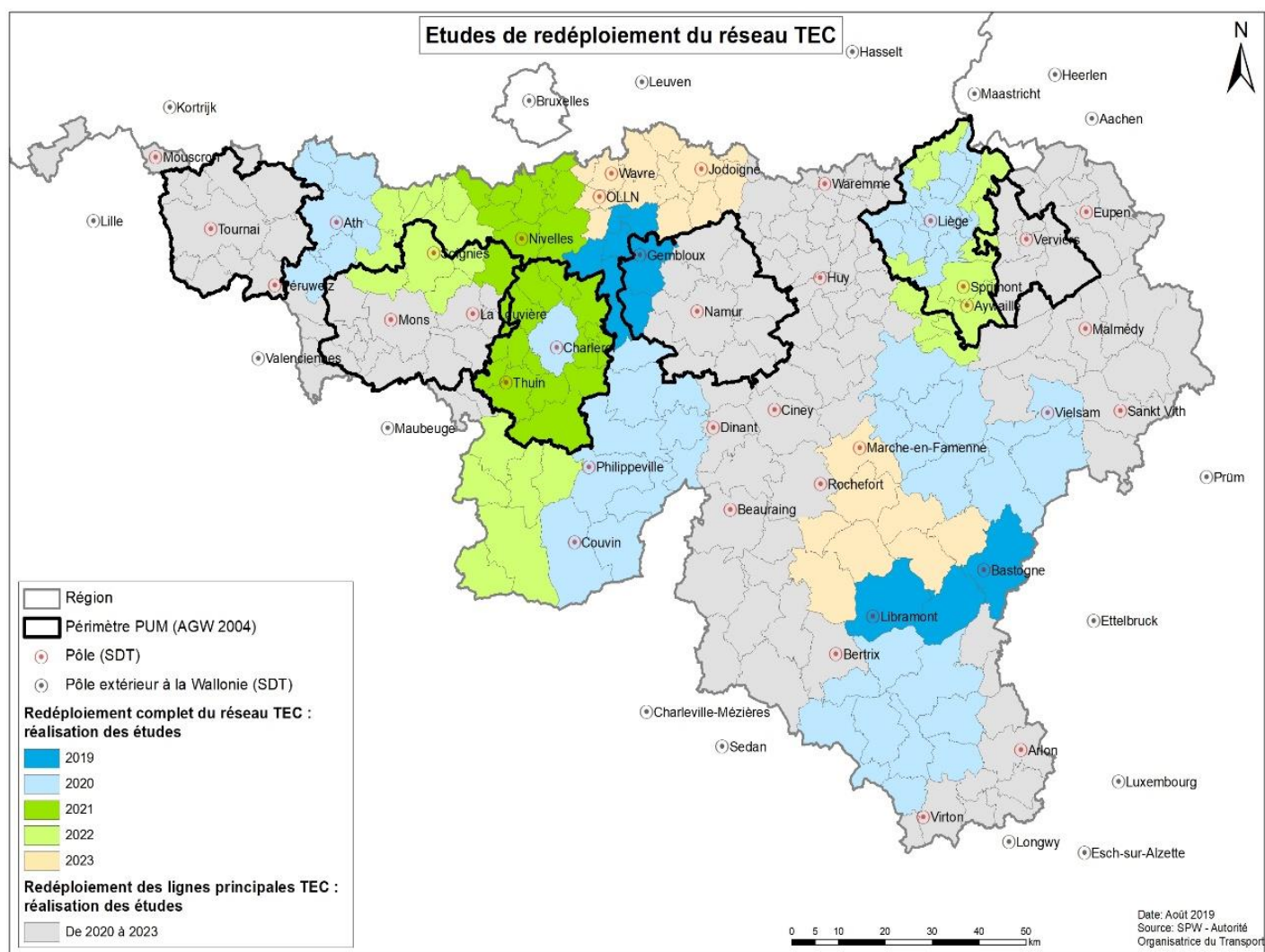
Méthodologie :

Elaboration des projets de Plans Régionaux de Transport Public

- Analyse du territoire (identification des pôles à connecter)
- Analyse de la demande de mobilité (par motif de déplacement / par public-cible)
- Identification des liaisons et des niveaux de service cible

Concertation en OCBM de ces projets de Plans (article 19 du Contrat de Service Public)

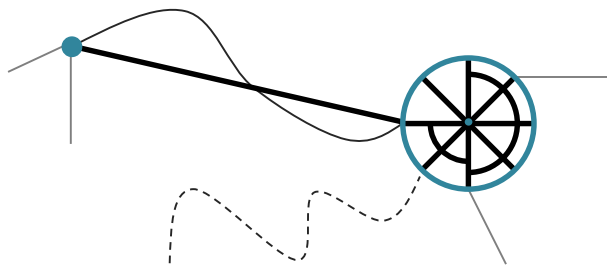
- ➔ Nécessité d'une participation active des membres aux OCBM
- ➔ Données et analyses de flux de mobilité (sur le bassin de Charleroi) seront rendues accessibles et compréhensibles (par AOT)



Avis de l'Organe de Consultation

3. Mobilité locale

3.1. Stratégie régionale en matière de gouvernance des services de mobilité locale



Réseau structurant intercommunal (SNCB et WEL - OTW)

Réseau urbain (TEC - OTW)

Réseau secondaire intercommunal (TEC - OTW)

Réseau d'heures de pointe scolaire (TEC - OTW)

Solutions de mobilité locale partagées, régulières ou à la demande: en mode doux (vélo, micromobilité, marche), en transport collectif de faible capacité ou en transport routier individuel (carsharing, co-voiturage, LVC, STIG, taxi)

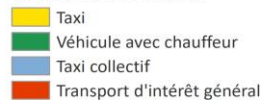
➔ **SPW/M&I va mettre en place un cadre en matière de régulation et d'organisation du réseau de mobilité locale à la demande/collectif**

3.2. Centrales Régionale et locales de Mobilité : état des lieux, perspectives, objectifs, missions et exemple

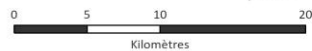
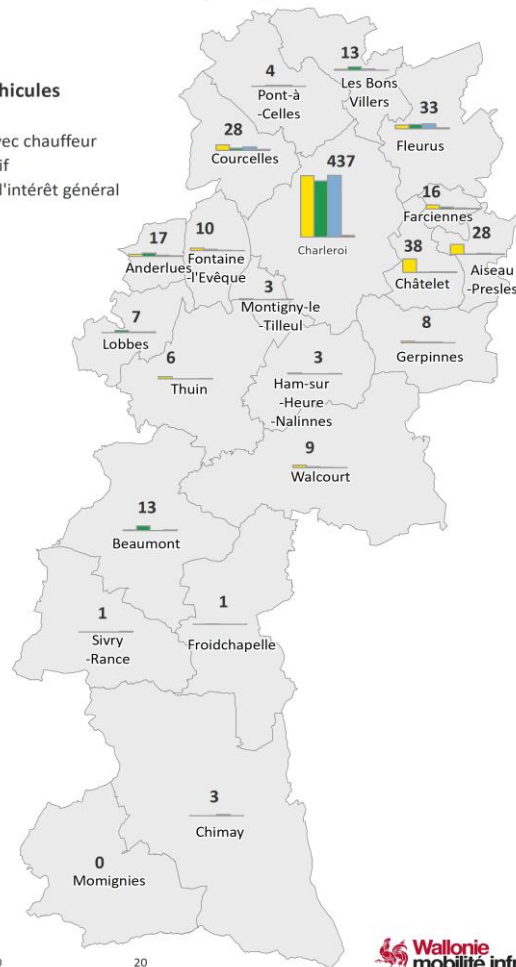
- Demande de solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle et complémentaires aux transports en commun
- Les difficultés rencontrées par ces personnes se rencontrent sur l'ensemble du territoire wallon et sont particulièrement fortes en milieu rural
- Problématique transversale à toutes les politiques sectorielles (emploi, formation, éducation, aides à la jeunesse, aides aux personnes handicapées, santé, lutte contre la pauvreté, intégration des primo arrivants)
- Services autorisés en Wallonie: taxis, locations de véhicules avec chauffeurs, taxis collectifs et transport d'intérêt général
<http://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/un-citoyen/en-taxi/services-et-solutions/services-autorises-par-le-spw.html>

Véhicules autorisés à effectuer du transport à la demande
(véhicule de moins de 8+1 places)

Nombre de véhicules



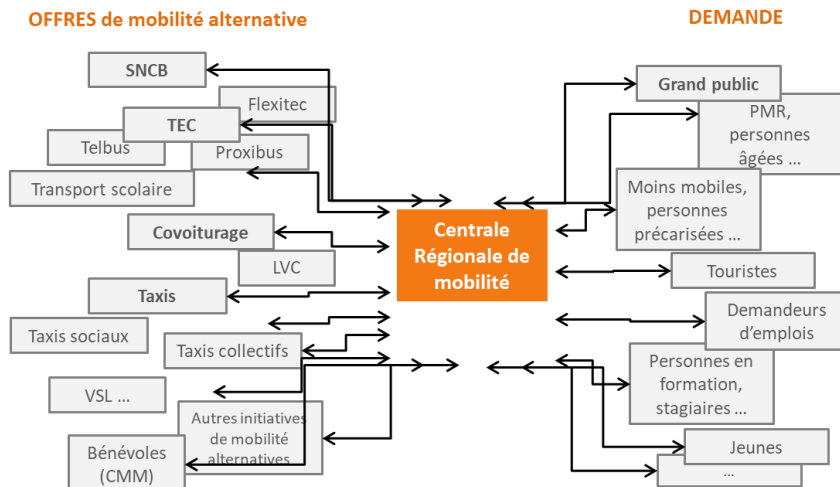
1 Total



3.2. Centrales Régionale et locales de Mobilité : état des lieux, perspectives, objectifs, missions et exemple

Dans le cadre de la vision FAST du gouvernement Wallon, une Centrale Régionale de Mobilité (CRM) a été créée par le GW afin de :

- favoriser l'accessibilité aux biens et services pour tous les publics en général, avec une attention particulière aux personnes isolées;
- favoriser l'émergence des comportements innovants, éthiques et durables en matière de mobilité;
- favoriser le transfert modal en faveur des modes alternatifs à la voiture individuelle;
- poursuivre le développement des déplacements multimodaux



3.2. Centrales Régionale et locales de Mobilité : état des lieux, perspectives, **objectifs**, missions et exemple

La Centrale Régionale de Mobilité, en collaboration avec les Centrales Locales de mobilité, poursuivent conjointement les **objectifs** suivants :

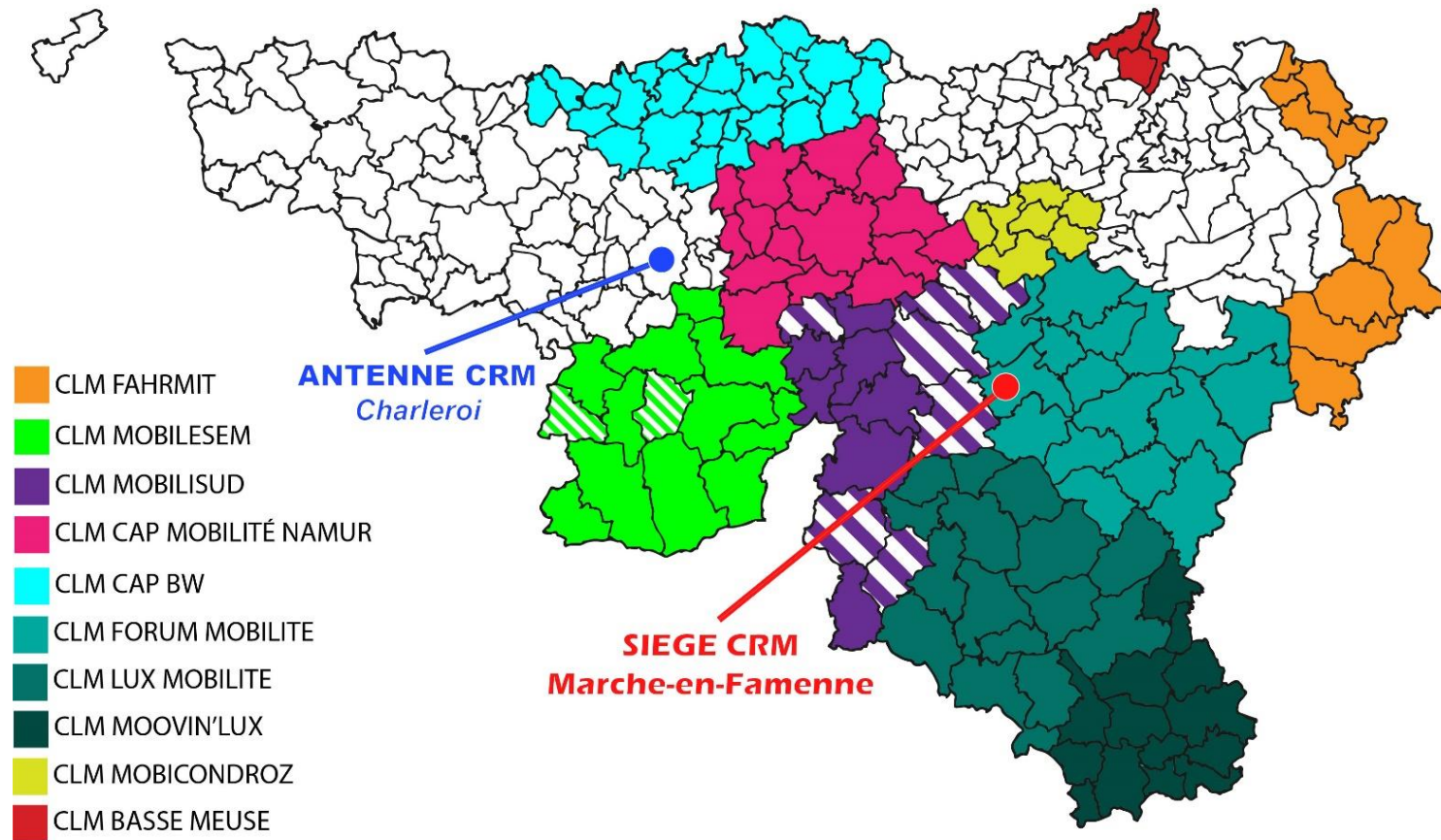
1. la mise en place d'un numéro d'appel unique destiné à répondre aux demandes de mobilité de l'ensemble des personnes vivant en Wallonie;
2. la coordination et la valorisation services locaux de transport à la demande alternatifs à la voiture individuelle en complément au transport publics ;
3. la recherche d'un usage optimal des deniers publics dans une approche privilégiant la mobilité durable à travers notamment la mutualisation des moyens disponibles et l'économie collaborative.

Pour atteindre ces objectifs, une série de missions et tâches, listées ci-après, sont dévolues à la CRM d'une part, et aux CLM d'autre part.

3.2. Centrales Régionale et locales de Mobilité : état des lieux, perspectives, objectifs, **missions** et exemple

CRM	CLM
• Plan de communication et de promotion global via un Numéro Vert et un Site Internet unique • Concertation des différents acteurs wallons de la Mobilité, dont les CLM • Financement des CLM • Négociation d'accords de subsides et conventions avec d'autres secteurs que celui de la Mobilité • Surveillance des applications strictes des réglementations dans le respect de la priorisation des services de mobilité • Support formation et informatique des CLM's • Etc.	• Inventaire des services de mobilité présents sur leur territoire; • Gestion les centrales téléphoniques locales du Numéro Vert régional unique • Education permanente sur leur territoire • Faire respecter les réglementations • Représentation de la CRM au niveau communal et supra-communal • Recherche des <u>financements complémentaires</u> • Etc.





3.2. Centrales Régionale et locales de Mobilité : état des lieux, perspectives, objectifs, missions et exemple

Mobilesem – Centrale de mobilité du sud de l'entre Sambre et Meuse



0800 / 15 230 MOBILESEM.BE



MOBILESEM.BE

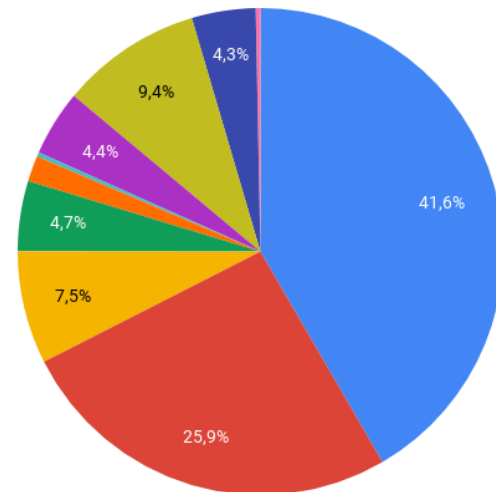
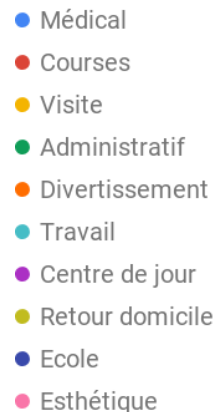
0800 / 15 230
Numéro gratuit



3.2. Centrales Régionale et locales de Mobilité : état des lieux, perspectives, objectifs, missions et exemple

MOBILESEM - Un réseau de partenaires locaux, régionaux et nationaux

- Plus de 30 opérateurs de transports publics, privés et associatifs locaux
- 36 Chauffeurs bénévoles
- le groupe TEC, principal transporteur au niveau régional
- la SNCB, comme partenaire transporteur national (Ligne 132)



FLEXITEC – Une expériences de transport à la demande

- Transport souple et rapide réalisant de courts trajets, complémentaires aux lignes de bus classiques



MOBILESEM : UN RÉSEAU DE PARTENAIRES



Un projet réalisé avec le soutien de la Fondation Roi Baudouin et de la Loterie Nationale

ENSEMBLE POUR LA MOBILITÉ DANS LE SUD DE L'ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE

2018

4. Echange