

espaces mobilités 



En collaboration avec:

**TRITEL**

**AMENAGEMENT**

*sc/cv*

**SPATIAL PLANNING**

**ENVIRONMENT**

Partner of Clerbaux-Pinon in ACPgroup



# SESSAM - SCHÉMA D'ACCESSIBILITÉ ET DE MOBILITÉ DU SUD DE L'ENTRE SAMBRE ET MEUSE

Date

Objet de la réunion

# Infrastructure ferroviaire – L132-134

- Ligne non électrifiée, à voie unique au sud de Walcourt
- Forte contrainte d'exploitation (voie unique, signalisation, etc.)
- 1 raccordement industriel (carrière « Les Petons », 2 à 4 trains / jour)
- 1 projet raccordement industriel (Carmeuse, 8 trains / jour)
- Exploitation touristique de Mariembourg à Nismes (CF3V)



# Infrastructure ferroviaire – L132-134

## □ Programmes de modernisation en cours depuis 2002 :

- Renouvellement voies, traverses, etc.
- Rénovation ouvrages d'art, passages à niveau, etc.
- Rehaussement quais points d'arrêt (de Charleroi à Walcourt inclus)
- ...



## □ A poursuivre dans les années qui viennent :

- Renouvellement section Mariembourg (inclus) – Couvin
- Elargissement tunnel de Jamioulx
- Aménagement voie de croisement à Vogenée + raccordement Carmeuse
- Projet réaménagement abords gare de Berzée, couloir sous-voies à Walcourt, etc.
- ...

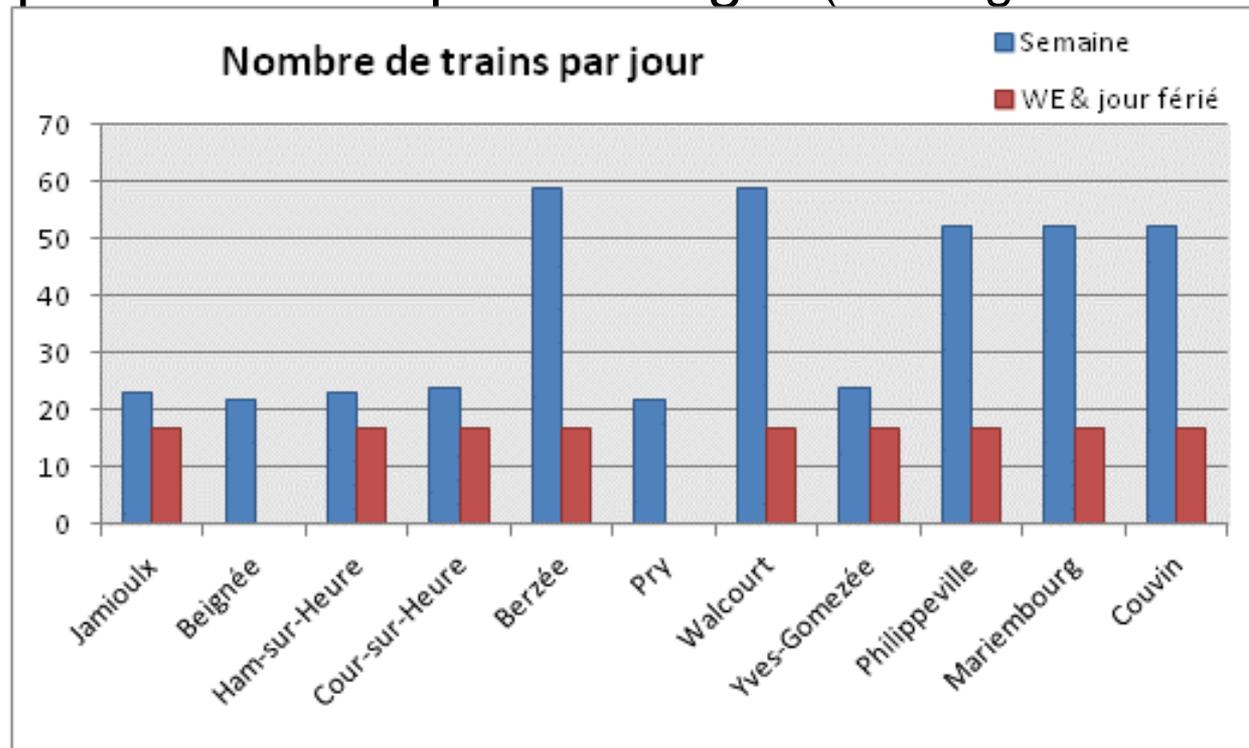
# Offre SNCB - Historique

- Jusqu'en 2002 :
  - ▣ Exclusivement trains omnibus
  - ▣ Trains vétustes et peu confortable
- Refonte de l'offre en 2002 :
  - ▣ Augmentation de l'offre globale de +50%
  - ▣ Mais réduction dans les points d'arrêts
  - ▣ Introduction de trains « Ir » plus rapides
  - ▣ Nouveaux trains plus confortables



# Offre SNCB – Situation existante

- Offre appréciable en semaine, mais non cadencée et peu « lisible » pour l'utilisateur (mélange de trains Ir, L et P)

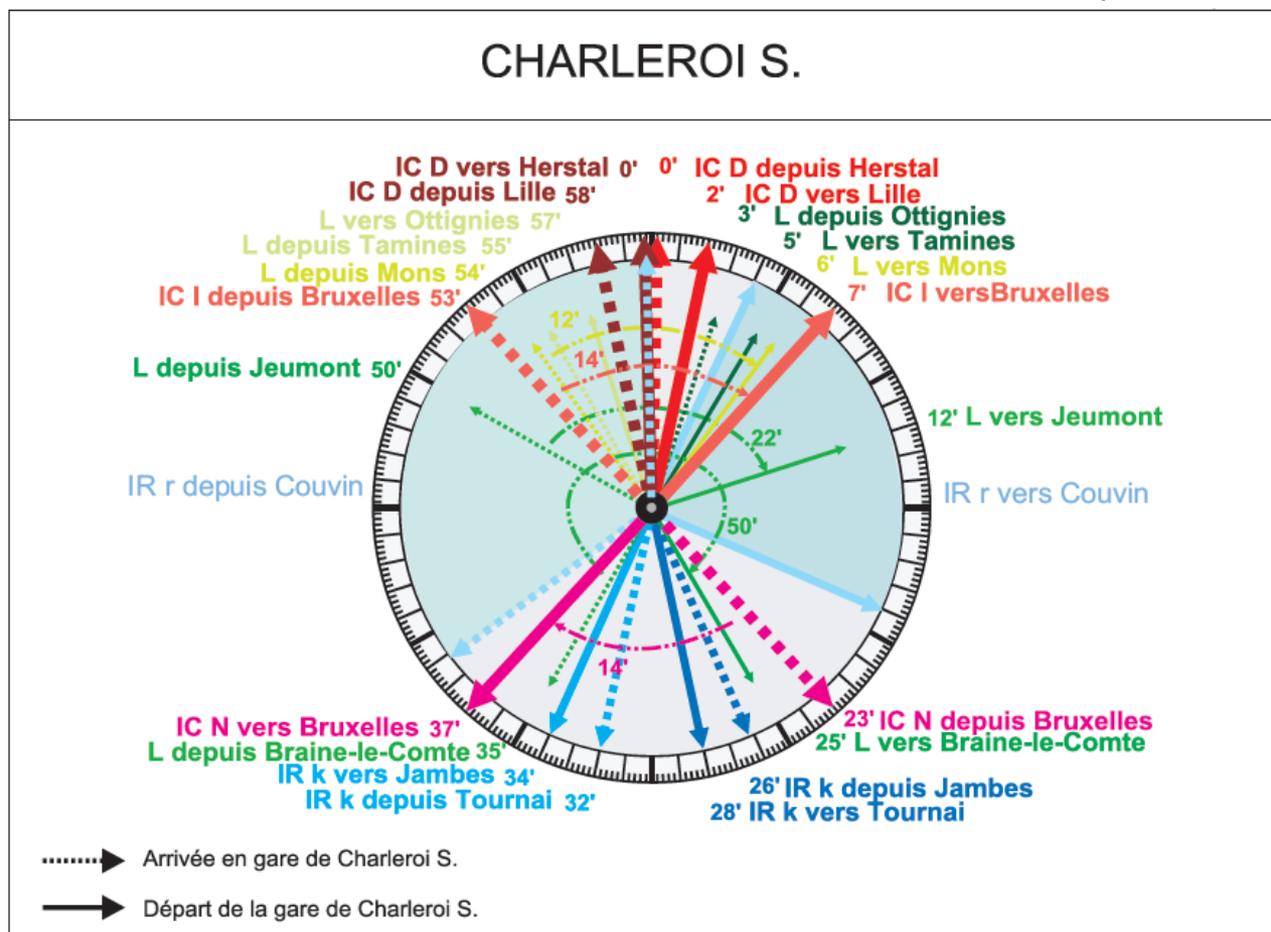


**5 trains (peu fréquentés) supprimés en décembre 2012 !**

- Horaire surtout dicté par les contraintes d'infrastructure (voie unique, etc.), et peu par l'attractivité du service

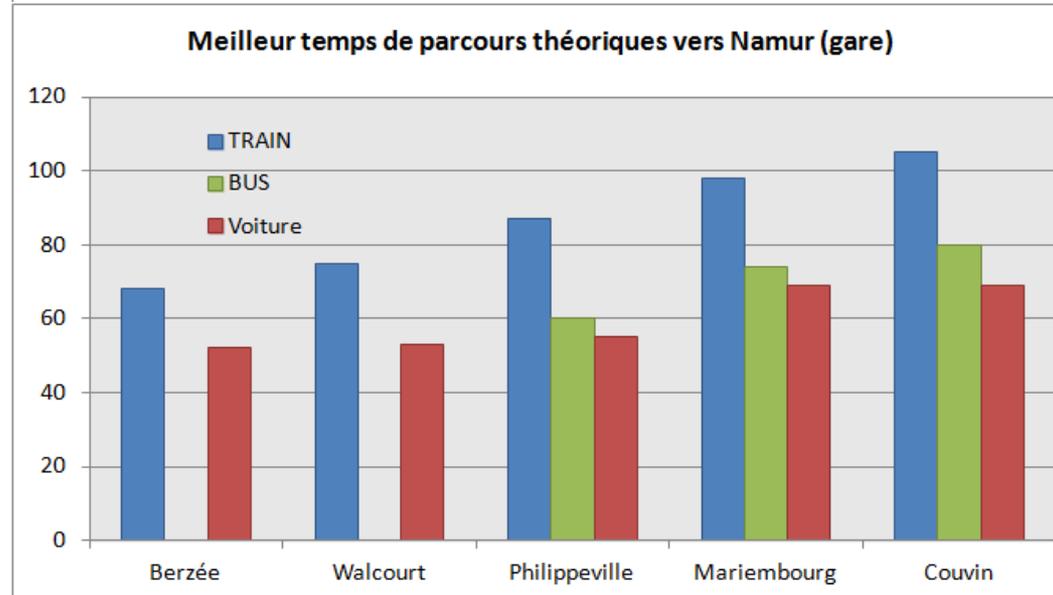
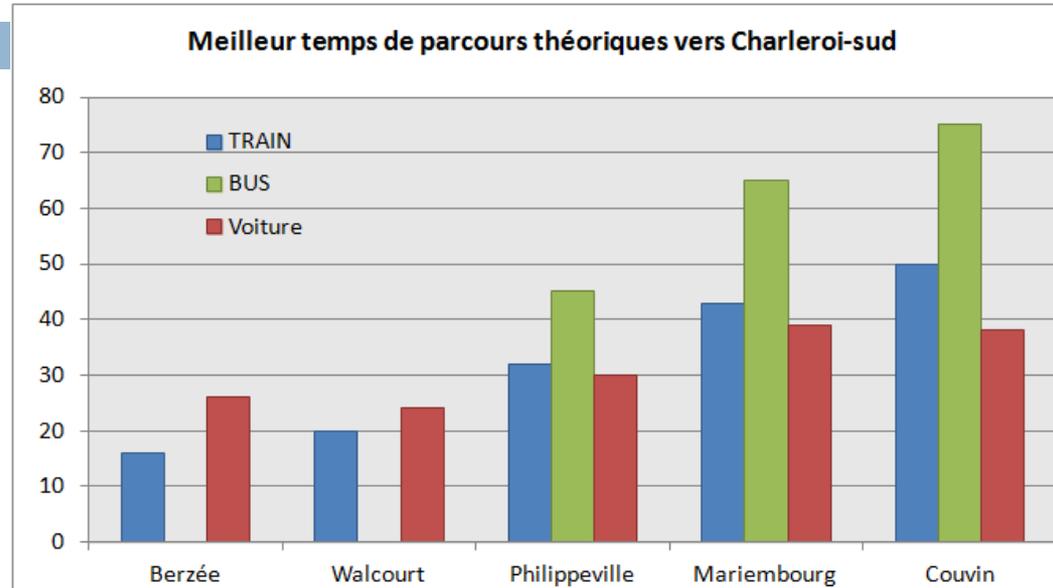
# Offre SNCB - Correspondance

- Durée des correspondances variables à Charleroi-sud (car pas de cadencement entre Charleroi et Couvin)



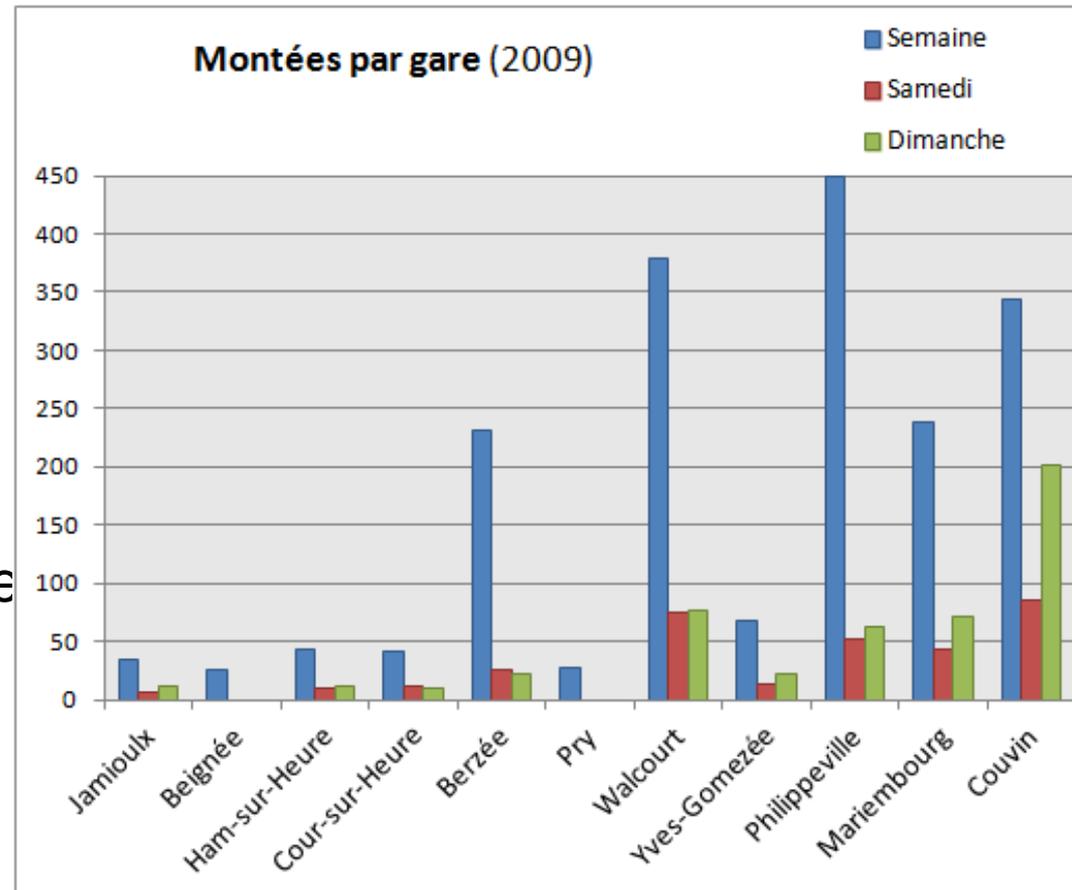
# Offre SNCB – Temps de parcours

- Compétitifs vers Charleroi
- Moins compétitifs pour les autres destinations (impact correspondance !)



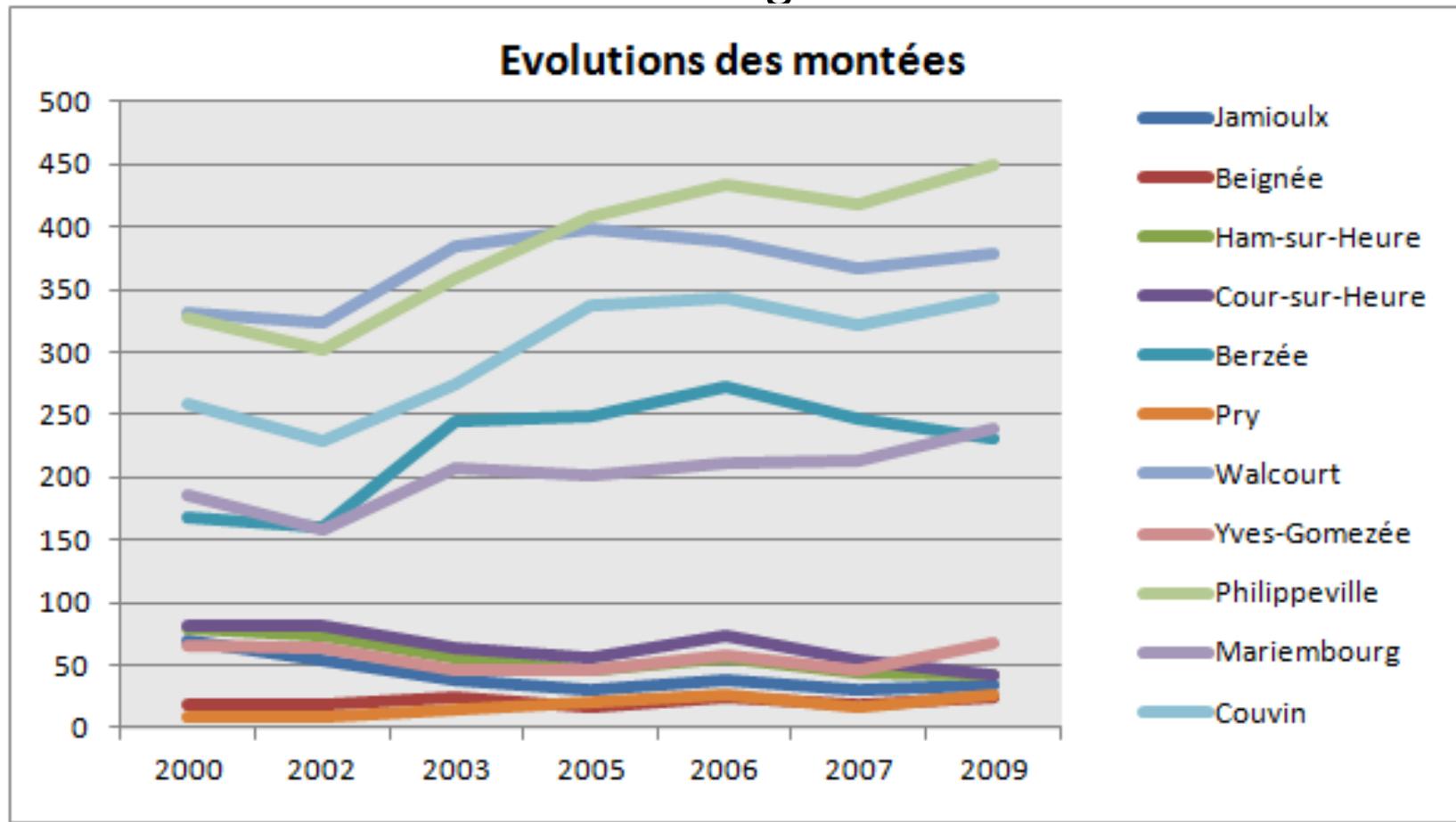
# Demande SNCB - Fréquentation

- ~ 2.000 voy. / jour (2007)
- Montées journalières (2009) de 27 (Pry) à 449 (Philippeville)
- Usagers : 2/3 scolaires, 1/3 travailleurs
- Scolaires : principalement vers Charleroi et Philippeville
- Travailleurs : vers Charleroi et Bruxelles



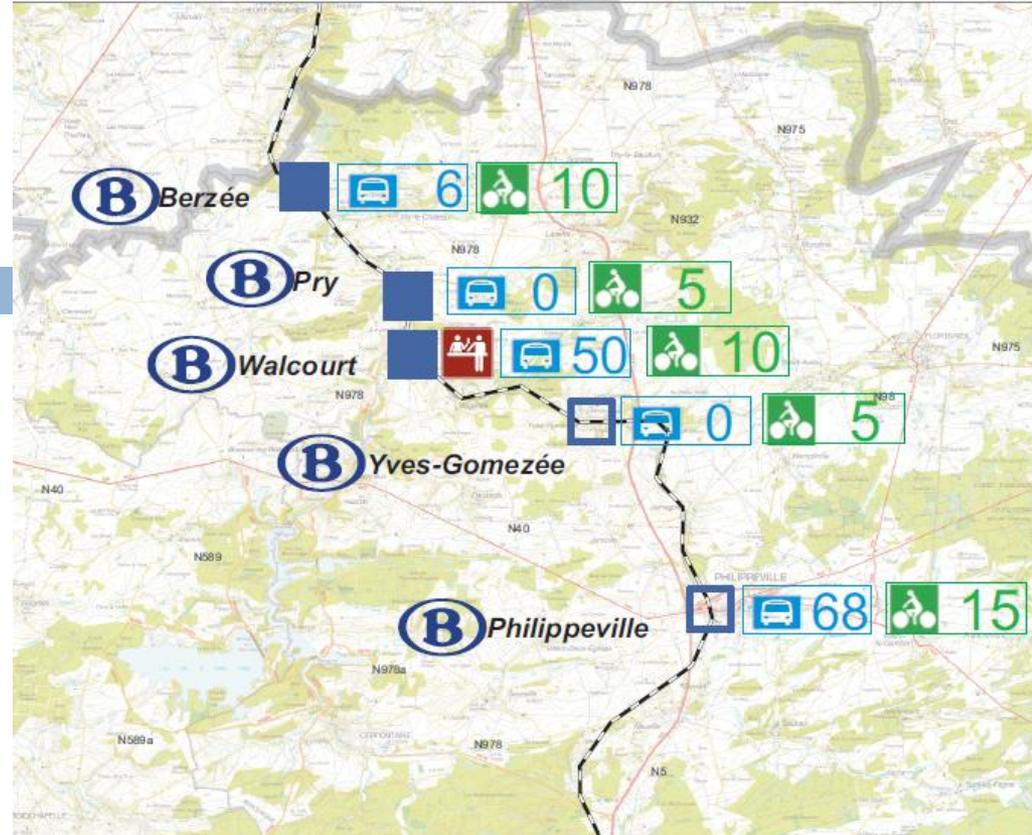
# Demande SNCB – Evolution fréquentation

- Croissance dans les gares 'Ir' (// évolution générale)
- Diminution dans les autres gares



# Offre SNCB – Les gares

- Equipement minimaliste
- Modernisation de Charleroi à Walcourt, à poursuivre au-delà



**Schéma d'accessibilité de l'Entre Sambre & Meuse**

**Equipement des gares et points d'arrêt**

- Quai bas (28 cm)
- Quai haut (75 cm) ou mi-haut (55 cm)
- Guichet
- XX Nombre d'emplacement voiture sur terrains Groupe-SNCB
- 10 Nombre d'emplacement vélo sur terrains Groupe-SNCB

Commanditaires :

bep  
No Réseau, des Lignes, en Fais

Charleroi-Sud Hérault  
*Où on a le plus plaisir de vous déposer.*  
www.notreregion.be

SPW  
Service public de Wallonie

Bureaux d'étude :

espaces mobilités

TRITEL

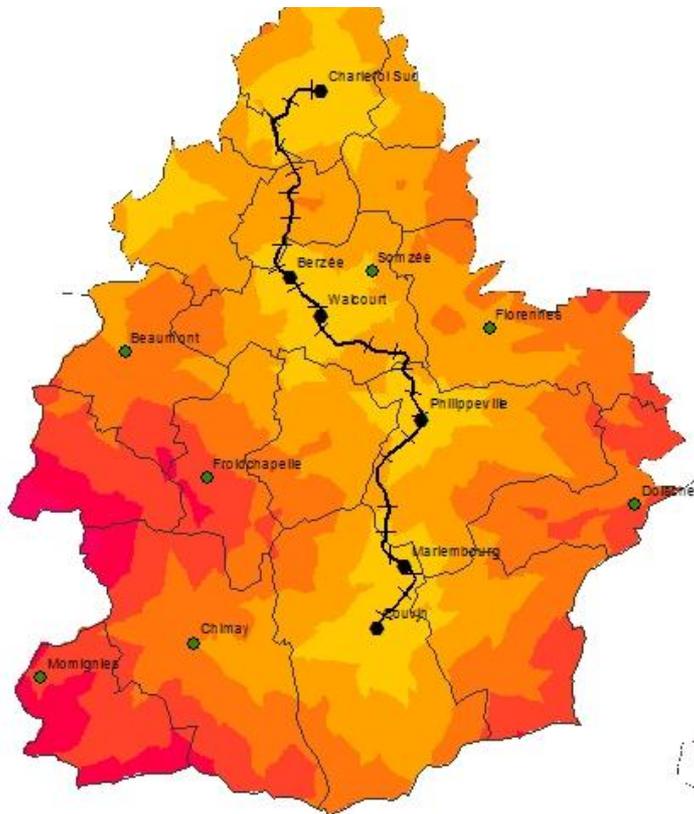
AMENAGEMENT SPATIAL PLANNING ENVIRONNEMENT  
Institut of Urban Studies and Environment

ephyres

# Offre SNCB – Accès aux gares

- Intermodalité « train-bus » et « train-vélo » peu pratiquée

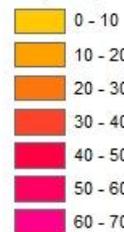
Temps de parcours moyens théoriques vers la gare la plus proche. Principalement en voiture



0 5 10 20  
Kilometres

## Légende

Temps de parcours en minutes vers les gares SNCB

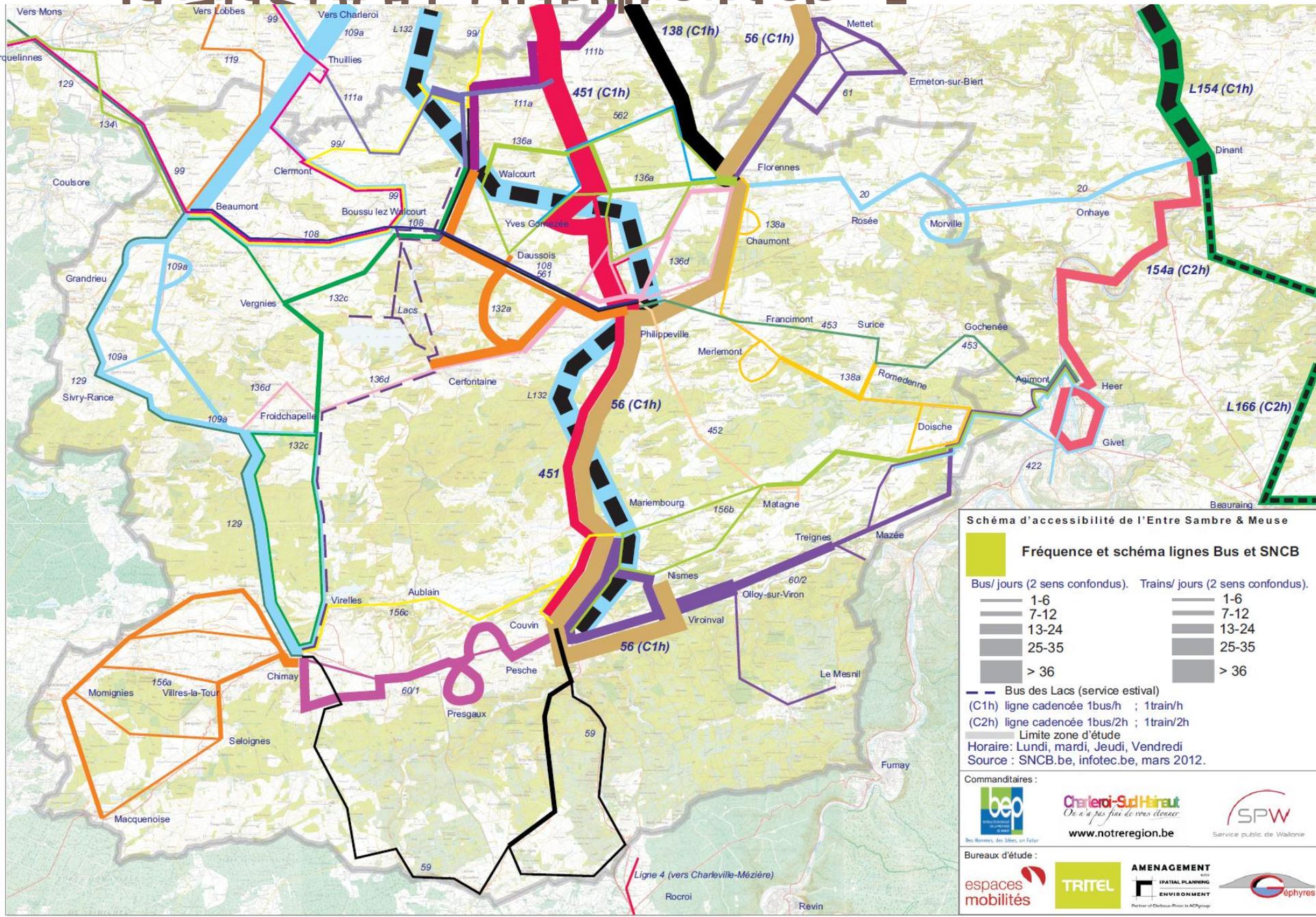


- Gares IR
- + SNCB L132
- Communes
- Villes

Source : Fond de Plan IGN 1:50.000  
AroGIS 10. (Spatial Analyst : Cost Weighted Path , Allocation)  
Résolution Pixel 30x30.  
Pixel hors route : 30km/h

Calcul théorique du temps de parcours au gare à partir des vitesses moyennes du réseau routier existant.

# Offre TEC - Fréquences



**Schéma d'accessibilité de l'Entre Sambre & Meuse**

**Fréquence et schéma lignes Bus et SNCB**

Bus/ jours (2 sens confondus)	Trains/ jours (2 sens confondus)
1-6	1-6
7-12	7-12
13-24	13-24
25-35	25-35
> 36	> 36

- - - Bus des Lacs (service estival)  
 (C1h) ligne cadencée 1bus/h ; 1train/h  
 (C2h) ligne cadencée 1bus/2h ; 1train/2h  
 - - - Limite zone d'étude  
 Horaire : Lundi, mardi, Jeudi, Vendredi  
 Source : SNCB.be, infotec.be, mars 2012.

Commanditaires :

Bureaux d'étude :

# Enjeux d'avenir

## L'idéal pour l'utilisateur...

### Systeme suisse de mobilité

Un réseau



Un tarif



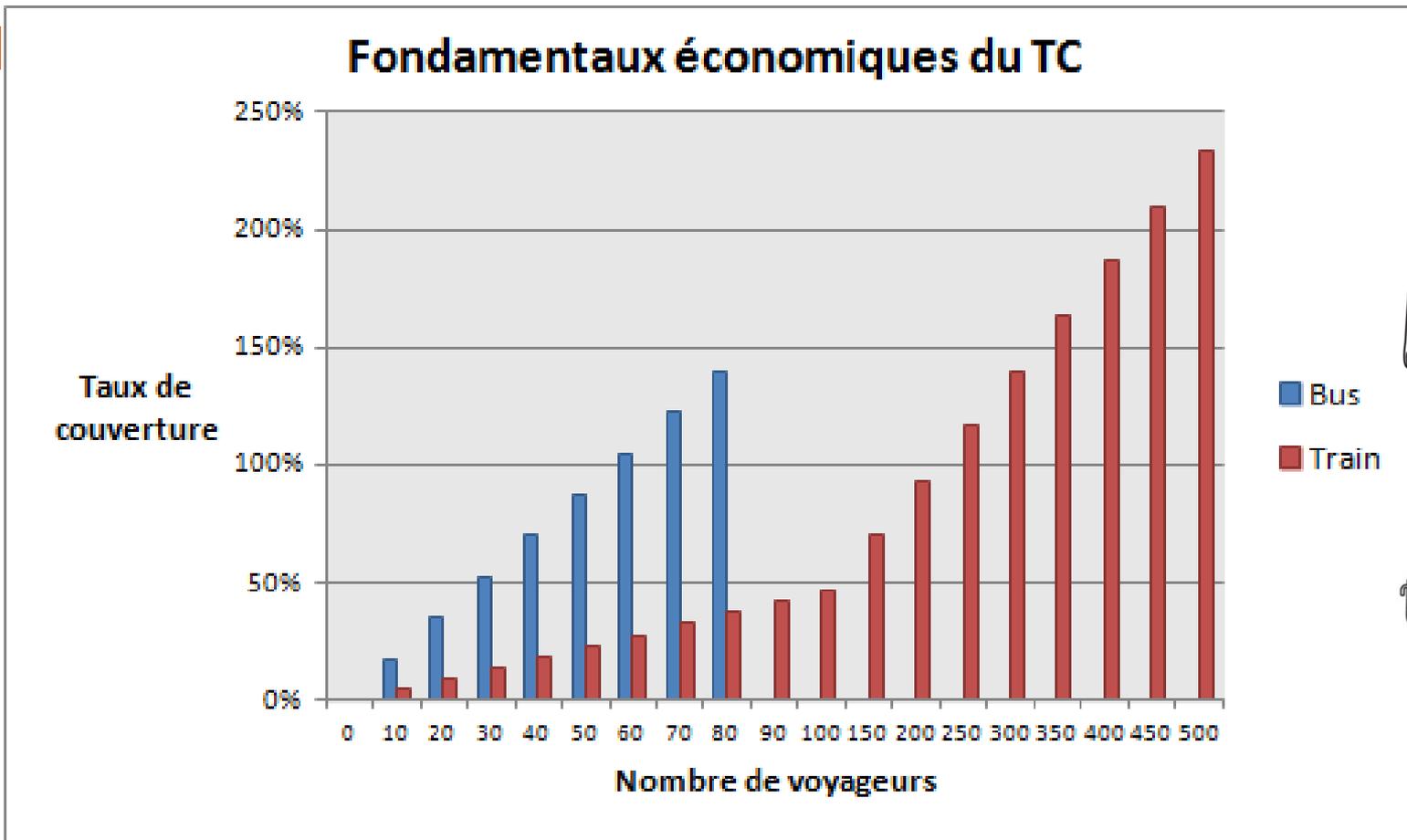
Un horaire



*Pour une  
mobilité  
totale*

...malgré 5 modes de transport et plus de 500 exploitants

# L'idéal pour les autorités publiques : Des déficits d'exploitation « acceptable »...



- «Taux de couverture » actuel : ~35% (SNCB et TEC)
- Pour atteindre 35%, il faut ~75 usagers dans un train, ou ~15 dans un bus

# Enjeux d'avenir



- Augmenter l'attractivité du service :
  - Correspondance à Charleroi-sud
  - Correspondance et complémentarité avec le réseau TEC
  - Temps de parcours
  - Lisibilité de l'offre
  - Equipement des gares
  - ...
- Tout en contenant les coûts d'exploitation
- Et sans nécessiter des investissements importants en infrastructure

MERCI DE VOTRE  
ATTENTION !

