

Rapport de la réunion de l'Organe de consultation du bassin de mobilité de Charleroi

Date : 22 février 2024

Lieu : Teams

Présents :

Membres

- Xavier DESGAIN (Charleroi)
- Hedwige DEHON (Courcelles)
- Loïc D'Haeyer (Fleurus) (Président)
- Christine BRUYERE (Fontaine-l'Évêque)
- Alain VANDROMME (Froidchapelle)
- Philippe JENAUX (Les-Bons-Villers)
- Martin DUFLOU (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)
- Nadia NEVEN (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)

Invités permanents

- Xavier ROBERT (OTW-Directeur exécutif de Charleroi)
- Benoît VANDER PUTTEN (OTW- Direction générale)
- Chloé FIVET (Tous à pied)
- Duncan SMITH (Navetteurs.be)
- Alain PIRON (SPW Mobilité Infrastructures – Direction de la Planification de la Mobilité)
- Mourad BAOUICHE (SNCB)
- Olivier KINNEN (Cabinet du Ministre Henry)
- Jean-Philippe BILLE (SPW - Direction des routes de Charleroi)

Invités ad hoc

- Julie DUVIVIER (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Justine MARNEFFE (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Niels ANTOINE (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Ophélie ALSTEENS (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Marie BAUWELINCKX (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Damien TOBIE (SPW – Direction de la planification)
- Laurent GALLAND (OTW – BU Charleroi)
- Michael TILQUIN (OTW – BU Charleroi)
- Xavier ROBERT (OTW – BU Charleroi)
- Olivier LOSSEAU (Walcourt – Commune invitée)

Autres

- Loïc REDANT (CEM – Fontaine l'Évêque)
- Pascaline GILSON (CEM – Charleroi)
- Annick SCIEUR (CEM – Thuin)
- Ludivine ALEXANDRE (CEM – Ham-sur-Heure)
- Anne TIMMERMANS (Charleroi Métropole)

bsAbsents/excu

Absents/Excusés :

Jean-Pierre DEPREEZ (Aiseau-Prezles)
Annibale MOSCARIELLO (Anderlues)
Christine MORMAL (Beaumont)
Alpaslan BEKLEVIC (Châtelet)
Hélène MAUDFROID (Chimay)
Fabrice MINSART (Farciennes)
Denis GOREZ (Gerpinnes)

Angéline DELLEAU (Lobbes)
Véronique RIEZ (Momignies)
Marie KNOOPS (Montigny-le-Tilleul)
Pascal TAVIER (Pont-à-Celles)
François DUCARME (Sivry-Rance)
Vincent DEMARS (Thuin)

Abréviations courantes :

AOT = Autorité organisatrice des transports collectifs et partagés
 BHNS = Busway = Bus à haut niveau de service
 CCATM = Commission Consultative Communale d'Aménagement du Territoire et de Mobilité
 CLM = Centrale locale de mobilité
 CRM = Centrale régionale de mobilité
 OCBM = Organe de consultation du bassin de mobilité

OTW = Opérateur de Transport de Wallonie (le TEC)
 PAE = Parc d'activité économique
 PCM = Plan communal de mobilité
 PIMACI = Plan d'Investissement en Mobilité Active communale et en Intermodalité
 PUM = Plan urbain de mobilité
 SDT = Schéma de Développement Territorial
 SRM = Stratégie Régionale de Mobilité
 ZHNS = Zone à haut niveau de service

1. Trajectoire de redéploiement de l'offre en Wallonie pour les 5 prochaines années

Point pour information présenté par la Direction générale de l'OTW

A la suite du redéploiement de la zone de Gembloux, une première évaluation a été menée et a permis de tirer une série d'enseignements. Fort de cette expérience, le TEC souhaite porter les trois messages suivants.

Premièrement, les redéploiements continuent mais en veillant à ne plus retomber sur les mêmes écueils. La volonté est de gagner en robustesse. Des analyses de l'offre manquante mais aussi existante doivent être menées conjointement. Un renfort des équipes du TEC est indispensable pour mener de telles démarches. Le TEC s'y attelle.

Deuxièmement, la communication doit être améliorée. Il s'agit d'être plus didactique et plus proactif en matière de communication. C'est pour ces raisons que l'OTW va lancer un marché public afin de pouvoir mettre à disposition des citoyens une meilleure visualisation des réseaux existants et projetés. La volonté est que les citoyens, les communes et l'ensemble des parties prenantes puissent plus facilement se projeter dans le nouveau réseau.

Troisièmement, les redéploiements ne doivent pas estomper la nécessité de pouvoir répondre à des besoins plus ponctuels, formulés notamment par les communes, sans nécessairement attendre le redéploiement complet de la zone. L'objectif de l'année 2024 sera de faire évoluer le processus de redéploiement afin de le rendre plus pertinent et plus léger.

Concrètement, cela signifie pour les communes que le déploiement opérationnel des zones risque d'être décalé dans le temps, notamment celui de Namur urbain et de Philippeville-Couvin. Entre temps, le TEC devra également gérer les adaptations nécessaires dans la zone de Gembloux et suivre au plus près le projet de piétonisation du centre de Namur avec les nombreux enjeux de mobilité que cela implique. Ces deux projets représentent en effet une charge de travail conséquente pour le TEC Namur. Les autres redéploiements suivront ensuite.

Remarques :

- Xavier Desgain (Charleroi) trouve cela positif de renforcer les équipes. Il insiste sur le fait qu'il faut améliorer le processus de concertation et pas uniquement la communication. La première concertation (sur Charleroi NO) était insuffisante entre autres par manque d'informations dans les bus pour inviter à la participation. Il trouve cela très positif de tirer des enseignements de la première consultation et d'en refaire une deuxième. Il demande également qu'on trouve une méthode pour arbitrer de manière objectives les choix de liaisons directes. Ce genre d'arbitrage sera nécessaire pour la ligne 35.
- Loïc D'Haeyer (Fleurus) ajoute qu'il faut parler de méthodologie en plus de parler de communication. Il faut davantage écouter les élus. Les problèmes à Gembloux avaient été évoqués par les élus et n'ont pas été suffisamment écoutés.
- Benoit Vander Putten (OTW) confirme que le renfort de communication améliorera les concertations.
- Pascaline Gilson (Charleroi) ajoute que le contact avec les techniciens est important. Il est nécessaire d'être en relation quotidiennement avec le terrain donc les élus. Benoit Vander Putten confirme qu'il y a de nombreuses discussions avec les techniciens, le but est d'être au plus proche du terrain et des citoyens.

- Christine Bruyères (Fontaine l'Évêque) demande de ne pas oublier les liens avec les métros lors de l'objectivation de l'étude.
- Mourad Baouche (SNCB) indique que la SNCB n'a pas été impliquée dans l'étude opérationnelle de Gembloux. Il demande qu'il soit officiellement acté que la SNCB doit être consultée en amont de l'étude opérationnelle, avant la consultation citoyenne. Il demande de pouvoir challenger le réseau avant la présentation aux communes.
- Hedwige Dehon (Courcelles) confirme que c'est l'information aux usagers qui doit être revue.

2. Adaptation prévue au plan de transport 2024

Point pour info – Point présenté par l'OTW

Discussion sur la navette GHDC qui arrive à partir de mi-2024, sur la ligne aéroport A2 qui a doublé sa fréquence en décembre 2023 pour s'adapter aux horaires SNCB, sur la ligne A3 qui a un arrêt supplémentaire ainsi que sur l'audit du M3 pour prolonger son exploitation le soir.

La Navette GHDC est prévue pendant la période transitoire entre l'ouverture de l'hôpital et l'ouverture du métro M5. La navette aura une amplitude de 5h à 22h en semaine avec des transports toutes les 30 min. L'amplitude horaire du weekend va être réétudiée afin de savoir s'il est nécessaire qu'il démarre à 5h du matin.

Remarques sur la navette GHDC :

- Xavier Desgain (Charleroi) se renseigne afin de savoir si un aménagement est nécessaire au rond-point du Cora pour fluidifier le trafic. Il montre également un étonnement quant aux différences d'amplitude horaire entre la semaine et le weekend alors qu'un hôpital fonctionne 24h sur 24.
- Laurent Galland (OTW) explique que le métro fonctionne aujourd'hui dès 5h du matin mais que dans le plan du futur métro, déterminé dans le cadre du redéploiement de Charleroi-Est, il a été prévu qu'il roule à 7h du matin le weekend. Il faut donc décider des horaires maintenant afin que la navette et le métro aient la même amplitude horaire.
- Jean Philippe Bille (SPW) demande confirmation sur le circuit, pour lui le circuit semble logique mais il craint des soucis de mobilité au niveau de la remontée vers le R3 et au niveau de la descente de l'autoroute à Châtelet en particulier quand les travaux du métro auront commencé.
- Laurent Galland (OTW) explique que le choix de la formule navette permet une souplesse d'itinéraire en fonction des phases de travaux. Cela leur semblait plus judicieux que la modification de lignes actuelles. La navette A2 est opérationnelle avec 2 bus par heure et 10 min de correspondance train-bus. Des aménagements PMR à Wangenies vont arriver.

La navette aéroport A2 est opérationnelle avec 10 min de correspondances. A Wangenies rue Tilloi, on va faire tous les aménagements PMR nécessaires.

Remarques sur la ligne aéroport A2 :

- Loïc D'Haeyer (Fleurus) signale à Monsieur Bille que la voirie est particulièrement dégradée.
- Mourad Baouche (SNCB) invite la Région wallonne à améliorer la signalétique entre la sortie des avions à Charleroi et les transports en commun.

La navette A3 s'arrête dorénavant au Lidl, cela permet un accès au P+R.

Remarques sur la ligne aéroport A3:

- Duncan Smith (Navetteurs) demande une amélioration de la signalétique en gare de Luttre afin de pouvoir prendre la A3. Il signale également que trop de voyageurs pensent pouvoir acheter un titre de transport du TEC à l'automate SNCB.

Xavier Robert (OTW) signale qu'un audit de sécurité sur le M3 Charleroi-Gosselies est en cours. Le but est d'analyser ce qu'il faudrait mettre en place afin de pouvoir prolonger l'exploitation du tram en soirée. Différents axes sont abordés : la technologie (caméra de surveillance, etc.), l'organisation et le personnel. Cet audit doit permettre d'obtenir un plan d'action à déployer.

3. Mise en service de la gare multimodale

Point pour info – slides présentés par OTW

Le TEC montre que la mise en service de la gare multimodale est un bel exemple de collaboration entre différents services publics. Cette collaboration a permis de déployer de manière cohérente les différents projets. Les nouveaux espaces d'accueil sont pensés pour l'accessibilité des PMR, c'est multimodal car cela regroupe : train, bus, métro, futur busway et avion.

Remarques :

- Pascaline Gilson (Charleroi) voulait remercier le TEC car le métro a rapidement été bridé à 17km/h sur l'esplanade. Depuis, il n'y a plus eu de constats d'excès de vitesse. Elle ajoute qu'il ne faut pas hésiter à les mettre dans la boucle par rapport à la sécurité. Ils sont favorables à aider aux aménagements extérieurs.
- Xavier Desgain (Charleroi) rapporte que les retours des usagers sur les aménagements sont très positifs. Il relaie également une demande afin que les passagers soient mieux protégés des intempéries aux arrêts. Il faudrait aussi que la ville de Charleroi mette en place des aménagements pour malvoyants.
- Laurent Galland (OTW) prend bonne note de la demande d'amélioration des protections intempéries. Il ajoute qu'ils y travaillent et qu'un budget a été débloqué afin d'avoir une meilleure solution tout en gardant l'esthétique.

4. Inventaire des prochaines évaluations de lignes TEC

Point pour information – slides présentés par l'AOT (Nadia NEVEN)

L'AOT présente les prochaines évaluations de lignes à réaliser en 2025 et demande que les communes en prennent connaissance. Les communes seront contactées afin de planifier celles-ci. L'AOT réexplique que le processus prévoit une évaluation 18 mois et 36 mois après la création ou une modification importante d'une ligne. L'AOT montre un graphique des 800 lignes TEC classées selon leur nombre moyen de validations par parcours. Les prochaines évaluations sont indiquées sur ce graphique.

Remarques :

- Laurent Galland (OTW) a trois réactions. Il constate que les remarques d'infrastructures n'ont pas le temps d'être mises en place en 18 mois (entre la première et la deuxième évaluation). Il suggère de revoir le processus d'évaluation. Il signale également que pour pouvoir faire plus d'évaluation, il faut plus de staff. Finalement, il estime que ce graphique risque de donner de l'eau au moulin des détracteurs du TEC et qu'il ne compare pas la même chose.

- L'AOT répond que le graphique relate un constat et que c'est ce constat qui doit être suivi d'une analyse.
- Xavier Robert (OTW) est surpris par le positionnement de la ligne A1. Ce sont les chiffres de l'année 2022 donc cela est plus compréhensible. Il estime qu'il est trop tôt pour faire les évaluations de lignes aérobus et souhaite que ces lignes soient évaluées ultérieurement.
- Mourad Baouche (SNCB) observe que 20% de l'offre n'est pas écologique par rapport aux voitures individuelles. Il souligne que l'on compare des offres dont le niveau de service est différent et qu'il faut tenir compte de beaucoup d'autres paramètres pour pouvoir dire si une ligne est utile ou pas.
- L'AOT répond que c'est exact et ce constat réclame des analyses complémentaires mais n'en reste pas moins un constat qu'il est important de partager.
- Xavier Desgain (Charleroi) trouve que cela serait intéressant d'avoir le détail de toutes les lignes sur Charleroi, sur le même graphique de classement par nombre de validation.
- Alain Vandromme (Froidchapelle) craint que les lignes rurales soient toutes dans le rouge. Dire qu'il faut des petits bus, c'est oublier qu'aux heures de pointes ces bus sont bondés et qu'on ne peut pas jongler toute la journée entre grands et petits bus.
- Pascaline Gilson (Charleroi) réagit pour soutenir Loic D'Haeyer. Si la voirie n'est pas faite pour les bus, cela ne marche pas. Elle a fait une fois le travail avec le TEC Charleroi sur les difficultés particulières de tronçons où le TEC perd bcp de temps. Je trouvais ce travail très intéressant pour les communes, pour pouvoir agir au niveau de l'espace public. Si on veut que les bus soient attractifs, il faut que ceux-ci puissent circuler rapidement.

5. Résultats du Baromètre Piéton

Point pour information-point présenté par Tous à pied (Chloé FIVET)

Tous à pied présente les résultats de l'enquête d'opinion réalisée en ligne du 24 avril au 30 juin 2023 en partenariat avec des associations sœurs à Bruxelles et en Flandre (plus de 13.500 réponses).

De nombreux enseignements peuvent être épinglés. Au niveau des comportements, 61% des répondants sont prêts à marcher plus de 15min par trajet, ce qui est encourageant.

Les critiques les plus formulées concernent le confort des déplacements à pied (besoins de trottoirs plus larges, moins encombrés et mieux entretenus), la sécurité notamment pour les enfants et la pollution sonore. Parmi les autres attentes des piétons, on note également : un « réseau piétons » complet et des cheminements plus agréables. Des nuances sont toutefois à apporter en fonction de la taille des villes.

Le baromètre piéton a permis de voir que tout le monde s'accorde sur ce qui est favorable à la marche ou pas sachant que certains publics éprouvent systématiquement des difficultés (femmes, PMR, personnes âgées ou personnes qui font des déplacements utilitaires).

Sur le site web, on peut retrouver les résultats avec infographies et focus pour les communes ayant plus de 50 répondants ainsi que des cartes qui répertorient points verts, points noirs, suggestions d'améliorations, etc.

Remarques : Pas de remarques.

6. Suggestion pour la session suivante

- Anne Timmermans (Charleroi Métropole) demande d'avoir plus de précisions sur manière dont le TAD fonctionne, pour voir comment ça peut se mettre en place, et lien avec la centrale locale de mobilité.
- Mourad Baouche (SNCB) demande comment ces redéploiements vont continuer sur base du PUM de Charleroi ? Il aimerait avoir une vue claire sur le projet « mobipôles » sur le territoire de Charleroi : quand la ville n'introduit pas de dossier, que fait la Région ?
- Laurent Galland (OTW) annonce qu'ils ont un spécialiste au niveau du TEC pour le TAD, on pourrait l'inviter à un prochain OCBM.

Loic D'Haeyer (Fleurus) demande comment on va développer le transport public au niveau de l'aéroport, est-ce un projet qu'on peut porter au niveau de l'OCBM ? Laurent Galland répond que l'aéropôle a été étudié dans le cadre du SIMBA Plateau Nord. Tout sera présenté aux communes et aux citoyens. Il y a également un travail qui étudie une éventuelle porosité entre aéroport et aéropôle. Jean-Philippe Bille ajoute qu'il y a une réunion le 27/02 sur la mobilité dans l'aéroport.

- Christine Bruyère demande où en est-on au niveau de la planification du redéploiement de son territoire (Fontaine l'Evêque).
- Nadia Neven que pour le moment l'AOT et le TEC travaillent ensemble pour voir comment avancer. Elle annonce qu'un planning plus clair sera présenté au prochain OCBM.
- Philippe Jenaux (Les Bons Villers) dit que le Bonvibus n'existe plus et demande des informations sur la suppression de la ligne 60 et la création d'une liaison vers la gare de Luttre. Laurent Galland se réfère au point 1 de cet OCBM selon lequel le planning n'étant pas encore disponible, il n'y a actuellement pas de date de redémarrage des travaux sur ces points.

7. Suivi des avis précédents

- Nadia Neven invite chaque commune à vérifier le suivi notamment des plans d'actions des évaluations et à s'en saisir.
- Marc Stiéman (Pont-à-Celles) demande des informations complémentaires sur la nouvelle liaison entre Les Bons Villers – Luttre gare. Il demande également ce qu'il en est de la desserte de la Chaussée et de Larmoulin qui est assuré par deux lignes scolaires qui vont être remplacé. Il ajoute qu'il aimerait conserver et renforcer l'offre actuelle de bus pour encourager toujours plus de citoyens à utiliser les transports en commun. Il demande un bilan de la ligne A3 et de son taux d'occupation.