

## Rapport de la réunion de l'Organe de consultation du bassin de mobilité du Hainaut

---

Date : jeudi 25 novembre 2021

Lieu : Van Der Valk Hotel Mons Congrès – Avenue Mélina Mercouri 7 à 7000 Mons

Les annexes (documents préparatoires et présentation) font partie intégrante du rapport de la réunion.

### Présents :

#### Membres

- Ronny BALCAEN (Ath)
- Luc VANSAINGELE (Beloeil)
- Didier LEBAILLY (Chièvres)
- François OTTEN (Ellezelles) - Président
- Brigitte VAN DEN ABEELE (Honnelles)
- Nancy CASTILLO (La Louvière)
- Charlotte DE JAER (Mons)
- Yves WUILPART (Péruwelz)
- Luc DUMONT (Saint-Ghislain)
- Rémy PREVOT (OTW - Directeur exécutif Hainaut)
- Jean-Luc GOSELIN (SPW M&I – Inspecteur général des Routes du Hainaut et du Brabant wallon)
- Florianne MOSSOUX (SPW M&I - Autorité organisatrice du Transport, chargée du secrétariat des OCBM)

#### Invités permanents

- Yves FOBELETS (SPW M&I – Directeur Routes de Mons)
- Isabelle DESPEGHEL (OTW – Directrice d'exploitation du Hainaut)
- Benoît VANDER PUTTEN (OTW – Direction générale)
- Denis CORNET (OTW - direction territoriale du Hainaut, Responsable Développement Réseau)
- Mourad BAOUCHE (SNCB – chargé des dossiers wallons)
- Marc VAERNEWYCK (Forem)

#### Invités ad hoc

- Raquel ROMERO LARA (SPW – Direction des routes de Mons)
- Charline MINON (SPW Mobilité Infrastructures – Direction de la Planification de la Mobilité)
- Alain PIRON (SPW Mobilité Infrastructures – Direction de la Planification de la Mobilité)
- Marie BAUWELINCKX (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)
- Justine MARNEFFE (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)
- Marie VIDOTTO (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)

#### Autres

- Michaël DEROUBAIX (Conseiller en mobilité de la commune de Mouscron)
- Marc LENEL (Représentant Echevin de la mobilité de Frameries)
- Elisabeth JAMART (Conseillère en mobilité de Leuze-en-Hainaut)
- Valérie SILLION (Conseillère en mobilité de Saint-Ghislain)

Absents/excusés :

- Thierry DESMET (Antoing)
- Maud WATTIEZ (Bernissart)
- Kevin VAN HOUTER (Binche)
- Michel VACHAUDEZ (Boussu)
- Léandre HUART (Braine-le-Comte)
- Didier STREBELLE (Brugellette)
- Daniel DETOURNAY (Brunehaut)
- Michaël BUSINE (Celles)
- Nathalie GILLET (Chapelle-Lez-Herlaimont)
- Karim MARIAGE (Colfontaine)
- Didier SOETE (Comines-Warneton)
- Vincent LOISEAU (Dour)
- Philippe DUMORTIER (Ecaussines)
- Jean-Yves STURBOIS (Enghien)
- David LAVAUX (Erquelinnes)
- Quentin HUART (Estaimpuis)
- Delphine DENEUFBOURG (Estinnes)
- Daniel PREAUX (Flobecq)
- Daniel RICHIR (Frasnes-Lez-Anvaing)
- Cindy BERIOT (Hensies)
- Jacqueline GALANT (Jurbise)
- Virginie KUWALIK (Le Roeulx)
- Isabelle GALANT (Lens)
- Marie-Josée VANDAMME (Lessines)
- Bruno POZZONI (Manage)
- Jean-Philippe GOFFIN (Merbes-le-Château)
- Jean-Pierre BOURDEAUD'HUY (Mont-de-l'Enclus)
- François DEVILLERS (MORLANWELZ)
- Philippe ANNECOUR (Pecq)
- Olivier HARMEGNIES (Quaregnon)
- Véronique DAMEE (Quiévrain)
- Bruno DE LANGHE (Rumes)
- Nicolas DUJARDIN (Seneffe)
- Violaine HERBAUX (Silly)
- Benoit LECLERCQ (Soignies)
- Jean-Philippe LETULLE (Tournai)
- Jérôme WIBRIN (cabinet du Ministre Henry)
- Christophe LEURIDENT (OTW – Direction générale)
- Michel LEGRAND (OTW – Direction Hainaut)
- Alexandra DUPONT (OTW – Conseil d'Administration)
- Ann CLOET (OTW - Conseil d'Administration)
- Gery BAELE (Navetteurs.be)
- Mathieu ANGELO (Cawab)
- Anna TINEBRA (Tous à pied)
- Martin DUFLOU (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)

Abréviations courantes :

- AOT = Autorité organisatrice du transport
- BHNS = Bus à haut niveau de service
- CCATM = Commission Consultative Communale d'Aménagement du Territoire et de Mobilité
- CEM = conseiller en mobilité
- CLM = Centrale locale de mobilité
- CRM = Centrale régionale de mobilité
- H+ = tarif Horizon +
- HP = heures de pointe
- OCBM = Organe de consultation du bassin de mobilité
- OTW = Opérateur de transport de Wallonie
- PAE = Parc d'activité économique
- PCM = Plan communal de mobilité
- PIMPT = Plan Infrastructures et Mobilité pour Tous
- PRTP = plan régional de transport public
- PUM = Plan urbain de mobilité
- SDT = Schéma de Développement Territorial
- SRM = Stratégie Régionale de Mobilité
- ZHNS = Zone à haut niveau de service

## **1. Introduction**

Monsieur François OTTEN endosse le rôle de président de l'OCBM du Hainaut. Il souhaite la bienvenue à tous les participants.

## **2. Redéploiement réseaux TEC**

### **2.1. Réseau cible proposé pour la zone d'Ath en vue de l'édition du Plan Régional de Transport Public (ambitions tactiques), incluant le bilan et l'ajustement tactique de la ligne E40 Péruwelz-Ath**

Point pour avis – présenté par Justine Marneffe (SPW - Autorité organisatrice du Transport).

Document préparatoire + slides de présentation

Le dernier OCBM n'avait pas remis d'avis favorable sur le projet proposé de Plan Régional de Transport Public sur la zone d'Ath. *Il avait recommandé de présenter, lors de sa session d'automne 2021, les améliorations du Plan Régional de Transport Public sur la zone d'Ath en :*

- *clarifiant le périmètre et l'ampleur kilométrique de ce P RTP au regard de l'offre actuelle ;*
- *clarifiant le type d'offres complémentaires pour les villages et pour les plages horaires non desservis ;*
- *affinant les liaisons scolaires nécessaires sur la zone ;*
- *conviant les communes voisines de Leuze et Saint-Ghislain aux ateliers utiles.*

Une série d'ateliers et de réunion de travail ont depuis lors été réalisés par l'Autorité Organisatrice du Transport avec les parties prenantes. Le point présenté ce jour concerne la nouvelle proposition de réseau cible sur base de laquelle l'AOT transmettra le Plan Régional de Transport Public de la zone d'Ath à l'Opérateur de Transport de Wallonie pour réaliser la phase d'études opérationnelles d'évolution de son réseau existant sur la zone au regard de ces ambitions régionales.

Par rapport à la première proposition, trois modifications principales sont intégrées :

- toute la zone sud a été modifiée pour davantage correspondre aux attentes locales et prendre en compte le bilan de la ligne Express E40 Péruwelz-Ath
- les liaisons desservant Orientis ont été redessinées
- les niveaux de service des liaisons desservant le nord de la zone ont été revus à la hausse.

En outre, les liaisons scolaires, complémentaires au réseau principal et secondaire, ont également pu être affinées.

Les remarques suivantes ont été formulées en séance :

- La desserte scolaire du village de Huissignies (Chièvres) sera effectuée grâce à la ligne principale qui disposera d'un bus par heure en heure creuse et deux bus par heure en heure de pointe.
- Des solutions de mobilité locale flexible sont nécessaires pour les villages de Grosage et Tongre-Notre-Dame (Chièvres) qui ne seront plus desservis par une ligne régulière en-dehors de l'offre scolaire. Malgré que ces solutions ne soient pas encore identifiées, un réel enjeu pour l'AOT est que la mise en œuvre des solutions de mobilité locale flexible se fasse en même temps que le redéploiement de l'offre régulière.

- Une offre scolaire apparaît à ajouter pour que les villages d'Arbre, Gibecq et Maffle soient connectés à Ath.
- La commune de Chièvres s'interroge sur le passage des bus au regard du poids maximal que le pont au-dessus du canal puisse supporter. Cet élément doit encore être précisé dans le cadre de l'étude opérationnelle à mener.
- La commune d'Ath s'interroge sur la pertinence de la nouvelle hiérarchisation de la liaison Ath-Peruwelz dont le E40 avait fait l'objet d'un premier bilan positif. Ce choix a été opté pour deux raisons :
  1. En termes de desserte, il apparaît nécessaire que cette liaison cible desserve davantage qu'un arrêt par commune en visant comme cohérence tout au long de la liaison principale la desserte d'un arrêt par localité/village.
  2. Ensuite, en termes d'efficacité, le modèle ligne express + lignes secondaires de rabattement (notamment pour l'entité de Chièvres) est apparu moins pertinent qu'une liaison principale à bon niveau de service, complétée de liaisons secondaires ralliant les pôles d'Ath ou Peruwelz pour les localités non desservies par la liaison principale.
- Dans le cadre des études opérationnelles, il pourra être dérogé au principe d'un arrêt par village selon l'étendue des villages, tout en ne dégradant pas le niveau de service de l'ensemble de la liaison principale en desserte fine de type secondaire. La Ville d'Ath propose que ce soit le cas pour les villages d'Ostiches et Bouvignies.
- Il est demandé de vérifier la cohérence de l'offre proposée au regard des flux pour la liaison secondaire Ellignies – Aubechies – Blicquy – Moulbaix – Ligne – Villers – Ath dont le niveau de service n'est pas similaire à celui de la liaison Silly – Bassily – Hellebecq – PAE Orientis.
- Les ambitions de ce PRTP ne sont pas de modifier le réseau des communes avoisinantes en dehors de leurs liens avec la zone étudiée. Les impacts sur ces communes seront étudiés lors de l'étude opérationnelle par le TEC, qui pourrait amener à modifier éventuellement le PRTP. Les communes concernées, notamment Leuze-en-Hainaut, Silly et Saint-Ghislain, seront à consulter par le TEC lors de cette phase d'étude opérationnelle.
- Une phase d'évaluation lors de laquelle les communes seront impliquées est bien prévue, *a priori* un an après la mise en service du réseau modifié. La description du processus général d'évaluation de l'évolution de l'offre est en cours entre le TEC et l'AOT.
- L'OTW rappelle qu'un enjeu sera la gestion du changement mais que l'objectif n'est pas de pénaliser les clients actuels. Le réseau de demain sera différent mais le but est bien de maintenir un service de transport public pour les usagers actuels en ce compris le public scolaire et d'aller chercher davantage d'usagers demain (transfert modal).

**Avis de l'Organe :**

L'Organe émet un avis favorable au niveau tactique sur le nouveau réseau cible proposé par l'AOT suite aux ateliers de co-construction menés depuis début 2021 et aux ajustements réalisés depuis sa séance du 25 mai 2021.

L'Organe recommande néanmoins l'évolution de certaines liaisons desservant Ath (connexion par une liaison scolaire de Arbre, Gibecq et Maffle et l'ajustement du niveau de service de la liaison secondaire depuis Ellignies sur base de son potentiel).

Il recommande sur cette base à l'AOT d'officialiser le Plan Régional de Transport Public de la zone pluricommunale d'Ath, Beloeil, Brugelette, Chièvres, Ellezelles, Flobecq et Lessines afin de permettre à l'OTW de piloter la phase suivante d'études opérationnelles fines des évolutions à apporter aux lignes TEC desservant actuellement la zone en vue d'en présenter le résultat (évolution, création ou suppression de lignes, modifications de niveaux de service ou d'itinéraires et d'arrêts desservis, identification des impacts sur les usagers actuels et potentiels,...) et la planification de leur mise en œuvre lors de la session d'automne 2022 de l'OCBM de Hainaut.

L'Organe prend acte que cette échéance est à confirmer sur base de l'intention du Ministre Henry que soit organisé, en coordination avec les Communes concernées, une démarche d'information publique et de participation citoyenne, avant validation d'un scénario final de redéploiement à mettre en œuvre par l'OTW.

L'Organe souligne l'importance du développement simultané de solutions de mobilité locale flexible pour les zones qui ne seront pas desservies par les services réguliers de transport public.

**2.2. Réseau urbain montois – diagnostic et kick-off de l'étude de redéploiement**

Point pour avis – présenté par Marie Bauwelinx (Autorité organisatrice du Transport).

Document préparatoire + slides de présentation

L'AOT présente le contexte, la caractérisation de la zone d'étude, les premiers constats en termes de flux de mobilité sur la zone et les prochaines étapes du processus de redéploiement du réseau urbain montois.

Les remarques suivantes ont été formulées en séance :

- La Ville de Mons se réjouit de la perspective d'une amélioration de l'offre de transport public dans pour une agglomération de 13.157 habitants à laquelle il faut ajouter 20.000 étudiants. L'enjeu de l'augmentation de l'amplitude horaire est important. Il est pertinent d'avoir ajouté Frameries dans le périmètre.
- Lors des ateliers, il serait pertinent de vérifier l'ensemble des flux (tout motif, en veillant à inclure les flux des écoles supérieures et universités vu leur nombre élevé dans Mons). En effet, l'OTW s'étonne

de ne pas observer de flux depuis Erquennes et Quévy alors que la nationale les reliant à Mons est très fréquentée.

#### **Avis de l'Organe :**

**L'Organe prend connaissance du diagnostic mobilité présenté par l'Autorité Organisatrice du Transport et le partage. Il recommande à l'AOT de le compléter avec les éléments pertinents du PCM de la Ville de Mons une fois qu'il sera finalisé.**

**L'Organe recommande à l'AOT, l'OTW et les communes concernées (Mons et Frameries) de s'engager dans le processus de redéploiement de l'offre sur le périmètre d'étude de la zone de redéploiement urbain de Mons proposé, et de présenter pour avis le réseau cible de la zone (ambitions tactiques) lors de la session à l'automne 2022 afin de permettre à l'OTW, sur base du Plan Régional de Transport Public, de piloter la phase d'études opérationnelles d'évolution de son réseau urbain montois.**

#### **2.3. Projet BHNS Borinage**

Point pour information – présenté par Rémy Prévot (Opérateur de Transport de Wallonie) et Yves Fobelets (SPW M&I – Directeur des Routes de Mons)

Slides de présentation

Il est présenté l'origine du projet, ses parties prenantes, ce qu'est un BHNS, les 2 lignes envisagées, les objectifs poursuivis, les aménagements à réaliser, le budget du projet en termes d'infrastructures et ses sources de financement, la concertation avec les habitants et le calendrier global.

Les remarques suivantes ont été formulées en séance :

- L'étude et la réalisation d'un mobipôle type « P+R » à Jemappes à la sortie du R5 (terrain appartenant au SPW) est incluse dans le projet. La commune de Mons est ouverte à la création de P+R et de P+Bike sur des terrains communaux pour soutenir le projet.
- La commune de Mons demande à inclure un projet ambitieux à destination des cyclistes bien que cela puisse poser problème sur certains tronçons (Jemappes par exemple).
- Le montant global inclut la construction des infrastructures mais également les frais connexes tels que les expropriations, les aménagements de parkings et de P+R.
- Les deux projets BHNS similaires (à Liège et à Charleroi) ont permis de mettre l'accent sur l'importance de la concertation entre les diverses parties prenantes du projet mais également des études sur les parkings. En effet, la commune de Mons souligne l'importance de l'étude sur la capacité de parking, en particulier lorsque le samedi, les besoins de riverains et commerciaux se concentrent spatialement et temporellement.
- Afin que le projet puisse avancer, des choix politiques devront être posés afin de le soutenir en amont de la phase de réalisation.

#### **2.4. Mise à jour de la programmation des redéploiements dans le bassin du Hainaut : intégration d'une zone de redéploiement du Borinage et report du redéploiement de la zone de Soignies**

Point pour avis – présenté par Marie Bauwelinckx (Autorité organisatrice du Transport).

Document préparatoire – slides de présentation

L'investissement majeur en termes d'infrastructures BHNS nécessite de revoir l'organisation du réseau TEC desservant cet axe et de réétudier toute l'offre de TP autour du BHNS pour rabattre de manière efficace sur celui-ci. Afin de disposer d'un réseau de bus le plus intégré et efficient possible, il est proposé d'étendre le périmètre d'étude aux communes suivantes : Saint-Ghislain, Colfontaine, Quaregnon, Dur, Honnelles, Bernissart, Quiévrain, Boussu, Hensies, parties de Frameries et de Mons (non étudiées dans l'étude de redéploiement urbain initiée). Les étapes suivantes sont proposées :

- Diagnostic et kick off de l'étude tactique de redéploiement fin 2022
- Réseau cible printemps 2023 (en ce inclus l'offre sur et autour du BHNS)
- Mise en service en 2026.

En raison de la capacité d'études tant de l'AOT que de l'OTW, cela implique que le redéploiement de la zone de Soignies (communes de Soignies, Enghien, Silly, Lens, Jurbise, Soignies, Le Roeulx, Ecaussinnes, Braine-le-Comte), qui devait démarrer en automne 2022, soit reporté après 2023.

Les remarques suivantes ont été formulées en séance :

- La commune de Honnelles s'inquiète d'une réouverture de la ligne ferroviaire vers Valenciennes - Mons au détriment d'offre ferroviaire Quiévrain – Saint-Ghislain. Mourad Baouche n'a pas connaissance d'une réduction d'offre ferroviaire desservant Quiévrain et reviendra vers la commune pour plus d'informations le cas échéant.

**Avis de l'Organe :**

**Conscient de l'enjeu stratégique que représente l'arrivée du BHNS du Borinage d'ici 2026 grâce aux financements européens, l'Organe émet un avis favorable sur l'évolution du planning de redéploiement de l'offre de transport en commun sur son bassin, à savoir :**

- **Redéploiement de la zone urbaine de Mons : présentation d'un diagnostic à l'OCBM d'automne 2021 en vue de soumettre à l'avis de l'OCBM d'automne 2022 le projet de réseau urbain cible (ambitions tactiques)**
- **Redéploiement de la zone urbaine de Mouscron : présentation d'un diagnostic à l'OCBM de printemps 2022 en vue de soumettre à l'avis de l'OCBM d'automne 2022 le projet de réseau urbain cible (ambitions tactiques)**
- **Redéploiement du Borinage : présentation d'un diagnostic à l'OCBM d'automne 2022 en vue de soumettre à l'avis de l'OCBM de printemps 2023 le projet de réseau cible pour la zone du Borinage (ambitions tactiques), dont le périmètre comprend les communes de Saint-Ghislain, Colfontaine,**

**Quaregnon, Dour, Honnelles, Bernissart, Quiévrain, Boussu, Hensies et des parties de Mons et Frameries (non étudiées dans l'étude de redéploiement urbain initiée)**

- **Report après 2023 de l'étude de redéploiement de la zone de Soignies.**

## **2.5. Réseau cible proposé pour la zone nord-ouest de l'agglomération de Charleroi en vue de l'édition du Plan Régional de Transport Public (ambitions tactiques)**

Point pour avis – présenté par Marie Bauwelinckx (Autorité organisatrice du Transport).

Document préparatoire et slides de présentation

L'AOT présente le réseau cible sur la zone d'étude ciblée comprenant Chapelle-Lez-Herlaimont dans le bassin de mobilité du Hainaut.

Les remarques suivantes ont été formulées en séance :

- En guise de complément d'information, l'OTW précise qu'un bureau d'étude a été mandaté afin de réaliser une étude « origine- destination » précise de la fréquentation de la ligne 82 « Mons – La Louvière – Morlanwelz – Trazegnies » récemment renforcée au 1/4h. Les résultats de l'enquête seront connus fin 2022. Cette étude servira de base pour l'adaptation de l'offre sur cet axe (différencier les niveaux de service par tronçons). L'offre définitive sera mise en place fin 2023.

**Avis de l'Organe :**

**L'Organe émet un avis favorable au niveau tactique sur le nouveau réseau cible proposé par l'AOT suite aux ateliers de co-construction menés depuis mi-2021.**

**Il recommande à l'AOT d'officialiser sur cette base le Plan Régional de Transport Public de la Nord-Ouest de Charleroi afin de permettre à l'OTW de piloter la phase suivante d'études opérationnelles fines des évolutions à apporter aux lignes TEC desservant actuellement la zone en vue d'en présenter le résultat (évolution, création ou suppression de lignes, modifications de niveaux de service ou d'itinéraires et d'arrêts desservis, identification des impacts sur les usagers actuels et potentiels, ...) et la planification de leur mise en œuvre lors de la session d'automne 2022 de l'OCBM de Charleroi.**

**L'Organe prend acte que l'étude opérationnelle sur la partie Ouest de la zone dépendra des résultats de l'analyse fine menée sur la ligne 82 dans le cadre de la récente hausse de sa fréquence.**

**L'Organe prend acte que l'échéance est à confirmer sur base de l'intention du Ministre Henry que soit organisé, en coordination avec les Communes concernées, une démarche d'information publique et de participation citoyenne, avant validation d'un scénario final de redéploiement à mettre en œuvre par l'OTW.**



### **3. Développement du réseau structurant intercommunal**

Fiche tactique pour la liaison transfrontalière Maubeuge - Mons

Point pour avis – présenté par Marie Vidotto (Autorité organisatrice du Transport).

Document préparatoire et slides de présentation

Sur base du potentiel, partagé en séance, l'AOT présente les ambitions régionales relatives à une liaison Express transfrontalière unidirectionnelle reliant directement le pôle de Maubeuge à Mons.

Les remarques suivantes ont été formulées en séance :

- La mise en charge éventuelle du trajet retour de la mise en œuvre de la ligne Maubeuge – Mons n'aurait d'intérêt que d'un point de vue opérationnel mais pas d'un point de vue tactique (pas de flux). La question d'un retour éventuel sera étudiée au stade opérationnel, en tenant compte des contraintes techniques et financières.
- Le campus UCLouvain-Helha (Fucam) n'est pas desservi par la liaison en raison de sa situation géographique plus à l'Est de la commune. Il serait cependant pertinent de le desservir via correspondance.
- Par ailleurs, afin de permettre de rejoindre Paris depuis Mons pour des raisons occasionnelles et touristiques, une offre ferroviaire Mons-Aulnoye-Aimeries existe et permet la correspondance vers Paris. Cette liaison reste intéressante à maintenir étant donné sa complémentarité avec la liaison unidirectionnelle Express Maubeuge>Mons. Dans le cadre de son futur Contrat de service Public, la SNCB évaluera l'évolution de l'offre ferroviaire sur cette liaison. Les offres SNCB et TEC doivent en effet apporter des réponses complémentaires aux différents besoins.
- Au regard de l'opérationnalisation de cette ligne ainsi que du devenir de la ligne transfrontalière 41 Mons-Maubeuge bidirectionnelle dont l'Autorité française réduit progressivement sa contribution, il s'agira de réfléchir à la desserte de la commune de Quévy.

**Avis de l'Organe :**

**L'Organe émet un avis favorable sur l'offre cible qui lui est soumise pour la liaison structurante Express transfrontalière unidirectionnelle « Maubeuge - Mons » conformément à la fiche tactique établie par l'AOT pour laquelle des contacts sont en cours avec l'Autorité organisatrice française compétente. Il demande la précision de correspondance vers le campus UCLouvain via le réseau urbain montois.**

**L'Organe demande à l'OTW de réaliser l'étude opérationnelle de mise en œuvre de cette liaison.**

**Parallèlement, l'Organe recommande à la SNCB le maintien d'une offre ferroviaire entre Mons et Aulnoye-Aimeries qui permet la correspondance vers Paris.**

#### **4. Follow-up des avis précédents de l'Organe**

Point pour avis  
Document préparatoire

Pas de remarque.

**Avis de l'Organe :**  
**L'Organe prend acte des avancées dans les différents dossiers.**

#### **5. Divers**

Pas de point abordé.

#### **6. Agenda**

La prochaine réunion de l'OCBM du Hainaut aura lieu le mardi 24 mai 2022.