

## Rapport de la réunion de l'OCBM du Hainaut

Date : jeudi 28 septembre 2023 Hôtel de Ville de La Louvière, Place communale 1 – 7100 La Louvière

### Présents :

- Romain BALCAEN (Ath)
- Didier LEBAILLY (Chièvres)
- Vincent LOISEAU (Dour)
- François OTTEN (Ellezelles)
- Brigitte DU TRIEU (Honnelles)
- Nancy CASTILLO (La Louvière)
- Luc DUMONT (Saint-Ghislain)
- Violaine HERBAUX (Silly)
- Maud WATTIEZ (Bernissart)
- Kévin VAN HOUTER (Binche)
- Michel VACHAUDEZ (Boussu)
- Léandre HUART (Braine-le-Comte)
- Didier STREBELLE (Brugelette)
- Daniel DETOURNAY (Brunehaut)
- Michael BUSINE (Celles)
- Nathalie GILLET (Chapelle-lez-Herlaimont)
- Karim MARIAGE (Colfontaine)
- Didier SOETE (Comines-Warneton)

### Invités permanents

- Nadia NEVEN (SPW Mobilité Infrastructures – AOT)
- Benoît VANDER PUTTEN (OTW – Direction générale)
- Laurent GALLAND (OTW – Direction Charleroi)
- Michel LEGRAND (OTW – Direction Hainaut)
- Denis CORNET (OTW – Direction Hainaut)
- Isabelle DESPEGHEL (OTW)
- Mourad BAOUCHE (SNCB)
- Grégory PAQUET (Forem)
- Mourad BAOUCHE (SNCB)
- Rémy HUON (Tous à pied)
- Gery BAELE (ASBL Navetteurs.be)
- Philippe DUMORTIER (Ecaussinnes)
- Jean-yves STURBOIS (Enghien)
- David LAVAUX (Erquelines)
- Quentin HUART (Estaimpuis)
- Delphine DENEUFBOURG (Estinnes)
- Daniel PREAUX (Flobecq)
- Didier DRAUX (Frameries)
- Daniel RICHIR (Frasnes-lez-Anvaing)
- Cindy BERIOT (Hensies)
- Jacqueline GALANT (Jurbise)
- Virginie KULAWIK (Le Roeulx)
- Isabelle GALANT (Lens)

### Invités ad hoc

- Niels ANTOINE (SPW Mobilité Infrastructures – AOT)
- Julie DUVIVIER (SPW Mobilité Infrastructures – AOT)
- Justine MARNEFFE (SPW Mobilité Infrastructures – AOT)
- Ophélie ALSTEENS (SPW Mobilité Infrastructures – AOT)
- Martin DIEBOLD (SPW Mobilité Infrastructures – AOT)
- Alice RENQUET (SPW Mobilité Infrastructures – Direction de la planification de la mobilité)
- Marie-Josée VANDAMME (Lessines)
- Nicolas DUMONT (Leuze-en Hainaut)
- Bruno POZZONI (Manage)
- Jean-Philippe GOFFIN (Merbes-la Château)
- Jean-Pierre BOURDEAUD' HUY (Mont-de-l'Enclus)
- Marie-Hélène VANELESTRAETE (Mouscron)
- Aurélien BRABANT (Pecq)
- Yves WUILPART (Péruwelz)

### Autres participants

- Gaspard Vénorique (Brugelette)
- Sandy Gomez (Mons)
- Laurence ANCIAUX (Morlanwelz)
- Quentin VANHOUTTE (Quévy)
- Valérie SILLION (Saint-Ghislain)
- Olivier HARMEGNIES (Quaregnon)
- Vincent WAMBERSY (Quévy)
- Véronique DAMEE (Quévrain)
- Bruno DE LANGHE (Rumes)
- Nicolas DUJARDIN (Seneffe)
- Benoit LECLERQ (Soignies)
- Jean-François LETULLE (Tournai)

### Absents/excusés :

- Thierry DESMET (Antoing)
- Luc VANSAINGLE (Beloëil)
- Daniel BASTIN (Navetteurs.be)
- Yves FOBELETS (SPW Directions des routes)
- Olivier KINNEN (Cabinet du Ministre Henry)
- Kévin LEDUC (Cabinet du Ministre Henry)

## **0. Introduction : modification de l'ordre du jour**

- Les documents préparatoires ayant été envoyés tardivement, le point 3 (scénario préférentiel de la zone d'Ath) est présenté pour information. Il sera soumis pour avis lors d'un nouvel OCBM spécifique pour la zone d'Ath qui aura lieu via TEAMS le jeudi 19 octobre.

## **1. Redéploiement de la zone Borinage : projet de réseau cible**

*Point pour avis – Point présenté par Justine Marneffe – SPW M&I – AOT*

*Voir slides de présentation et documents préparatoires*

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- La commune d'Honnelles insiste sur la nécessité d'une offre SNCB suffisamment attractive à Quiévrain (les trains sont régulièrement stoppés à Saint-Ghislain sans continuer jusque Quiévrain), sans quoi les usagers continueront à se rendre à St-Ghislain en voiture. L'AOT propose que la SNCB soit associée à l'étude opérationnelle afin de vérifier cette condition de fiabilité, sans quoi il sera en effet nécessaire de réanalyser un besoin tactique de liaison de Honnelles jusque Saint-Ghislain. La SNCB regarde à ce point (qui a déjà été signalé lors des ateliers de redéploiement).
- La commune de Dour fait part de 2 demandes et questionne si elles ont été acceptées :
  - o Desservir assez rapidement Boussu pour que les Dourois puissent prendre le BHNS ;
  - o Desservir de manière régulière la gare de Thulin. La liaison Dour-Thulin se fera-t-elle bien sur la N552 car s'y trouvent le zoning IDEA et le centre commercial de la câblerie qui sont primordiaux. L'AOT confirme qu'il y a bien une liaison urbaine Elouge – Dour – Boussu (2 à 3 bus/h) pour rejoindre facilement et rapidement le BHNS. D'autre part, la liaison Dour-Frameries a bien été étirée jusque Thulin. Les POI cités (PAE et Centre commercial) sont bien repris dans la fiche liaison « Thulin – Dour – Frameries ». L'itinéraire précis sera défini lors de l'étude opérationnelle par le TEC.
- La commune de Mons demande une explication sur les changements opérés sur la zone Mons-Quévy concernant la liaison Flénu - Cuesmes - Mons. Réponse de l'AOT : il est proposé de modifier l'itinéraire afin de desservir davantage Flénu, ce qui en augmente le potentiel. Ce faisant, cela a des effets sur la liaison « Frameries – Jemappes », dont le niveau de service était exclusivement justifié par le potentiel de desserte de Flénu. Flénu étant mieux desservi par la liaison urbaine « Flénu – Mons », il est proposé de diminuer le niveau de service de la liaison « Frameries – Jemappes » et d'en faire une liaison secondaire.
- L'OTW fait déjà part de deux requêtes :
  - o Un besoin en infrastructure à Quiévrain pour offrir des commodités aux conducteurs qui n'ont pas de lieu pour aller aux toilettes ;
  - o Un besoin en aménagements sur l'axe de la N549 entre Dour et Boussu pour assurer une meilleure vitesse commerciale des bus et au final un moindre coût pour la collectivité, surtout si la fréquence de la ligne est de 2 à 3 bus par heure. A défaut, les bus n'avanceront pas plus vite que la circulation automobile.

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

**L'Organe émet un avis favorable sur le réseau cible proposé par l'AOT (détaillé dans les fiches par liaison en annexe) avec le point d'attention suivant :**

- ***Fiabiliser la ligne Saint-Ghislain – Quiévrain. Engagement de la SNCB assurant aux habitants d'Honnelles une desserte fiable vers Saint-Ghislain, sans quoi le besoin d'une liaison Honnelles – St-Ghislain devra être réanalysé.***

**Ce réseau cible :**

- intègre la mise en service du Busway d'ici 2026-2027 ;
- augmente l'ampleur kilométrique de l'offre sur la zone de 12% (=450.000 km/an);
- offre une amplitude horaire 5h-23h et une offre le dimanche pour les réseaux urbains;
- prend en compte l'offre ferroviaire et l'intermodalité avec le train.

**Il recommande à l'AOT :**

- d'officialiser le schéma de la zone Borinage (qui comprend les communes de Bernissart, Boussu, Colfontaine, Dour, Hensies, Honnelles, Quaregnon, Quiévrain et Saint-Ghislain et les anciennes communes de Eugies et Sars-la-Bruyère (commune de Frameries))
- d'adapter le SIMBA de Mons-Quevy sur base des adaptations faites à la liaison « Flénu – Cuesmes – Mons ».

Il recommande à l'OTW et à l'AOT d'entamer la phase 2 du redéploiement (définition de l'avant-projet de réseau). L'objectif est de présenter en OCBM le scénario préférentiel d'évolution du réseau TEC d'ici 2025, en visant une mise en œuvre complète d'ici 2027, concomitante à la mise en œuvre du BHNS.

## **2. Zone Charleroi NO : Fin de la consultation citoyenne et présentation du scénario préférentiel**

*Point pour avis – Voir slides présentés par Laurent Galland, OTW*

L'OTW présente le scénario préférentiel ainsi que les prochaines étapes de la zone Charleroi NO :

- La phase de consultation citoyenne dans cette zone va être renouvelée, en veillant à ce que le projet d'évolution des lignes soit le plus lisible possible ;
- Le scénario préférentiel sera adapté pour prendre en compte les dernières remarques émises par les parties prenantes.

Les remarques suivantes sont formulées et répondues en séance :

- La commune de Honnelles demande s'il y a bien des liaisons prévues vers l'aéroport. L'OTW confirme qu'il existe 2 lignes en fonctionnement depuis juin 2023 qui permettent de rejoindre l'aéroport de Brussels South Charleroi : les aérobus au départ des gares de Luttre (A3) et de Fleurus (A2) non reprises dans le quadrant Nord-Ouest.

- La commune de La Louvière demande si, pour la liaison Godarville – Hôpital, il est possible d'augmenter la fréquence de la ligne 167 aux heures creuses car c'est justement à ces heures-là que les patients ont besoin de prendre le bus pour se rendre aux hôpitaux.

L'OTW précise, pour l'offre de la ligne 167, que les besoins de liaison seront étudiés dans le cadre du redéploiement de la zone de La Louvière – Binche – Seneffe.

Pour information, l'avis de l'Organe formulé lors de l'OCBM de Charleroi du 14 septembre 2023 est le suivant :

*L'organe émet un avis « réservé » sur la fin de la concertation citoyenne et sur le scénario opérationnel. Il demande que la phase de concertation citoyenne soit renouvelée et que le projet soit adapté afin de prendre en considération les remarques formulées en séance notamment :*

- la commune de Courcelles ne trouve pas toutes les réponses à ses besoins
- les ruptures de charge et les temps scolaires doivent être objectivés
- les liens avec l'offre ferroviaire doivent être analysés

Il est proposé en séance que compte tenu de ces éléments, le point soit transformé en point d'information et soit soumis à l'avis de l'OCBM après adaptations éventuelles en suivi de la nouvelle phase de concertation citoyenne.

### **3. Zone d'Ath :**

#### **3.1. Fin de la consultation citoyenne et présentation du scénario préférentiel**

*Point pour information – Voir slides présentés par Isabelle Despeghel et Denis Cornet, OTW*

L'OTW présente le plan opérationnel de la zone d'Ath et précise que :

- les résultats de la consultation citoyenne ont été explicités aux communes concernées le 26/09/2023 ;
  - depuis lors, les itinéraires, les horaires et les arrêts détaillés du scénario préférentiel ont été transmis aux communes afin qu'elles se prononcent sur d'éventuelles problématiques d'ici la réunion du 19/10/2023.
- L'OTW présente le service de « TEC à la demande » pour la zone d'Ath en précisant le périmètre choisi. L'AOT insiste également sur la nécessité de développer des solutions de mobilité locale flexible.

Les remarques suivantes sont formulées et répondues en séance :

- La SNCB souhaite disposer des horaires projetés.
- La commune de Chièvres demande si dans le cadre du « TEC à la demande » y a une distance maximale définie par rapport à un arrêt existant. L'OTW répond que tout est paramétrable par l'outil. Le système d'algorithme optimisera l'itinéraire des usagers.
- La commune de La Louvière demande quelles sont les limites d'utilisation du Tec à la demande (Tàd) : personnes qui utiliseraient trop souvent le service et de surcroit comme seul passager alors que l'objectif du service est de regrouper les usagers ? L'OTW répond qu'il n'a pas connaissance de ce type de dérive. Les trajets sont ouverts dès 7 jours avant le voyage.
- La commune d'Ath remercie les personnes qui ont travaillé sur ce projet, souligne le travail accompli et formule les questions suivantes :
  - Concernant le Tàd, il y a un problème d'accessibilité au PAE : Dans la version précédente du PRTP, il existait une liaison entre la gare d'Ath et Orientis, relativement visible et réalisable pour les travailleurs à pause. Ici c'est beaucoup moins lisible et moins structurel. Comment une personne qui arrive à la gare (en bus/train) se rend-elle au PAE ? Cela nécessite de réserver le service quotidiennement. Il regrette la précédente solution et **recommande vivement de rencontrer les acteurs du PAE.**
  - La commune d'Ath demande que sa commune soit intégrée dans la zone de Tàd.**
  - Concernant la participation citoyenne : peut-on arriver à des bons résultats avec un projet d'une telle envergure en rassemblant juste une trentaine de personnes, quelques heures lors d'une séance autour de la table ? **La commune d'Ath demande une évaluation de la phase de concertation en vue des prochains redéploiements.** L'AOT répond que des avis similaires ont été formulés par d'autres communes sur différents territoires et précise que des démarches sont en cours pour améliorer le processus.
- La commune de Silly est satisfaite de la participation citoyenne et souligne qu'il était indispensable que des élus communaux soit présents à Mobilli puisque la commune de Silly avait été oubliée lors des ateliers de

redéploiement. Elle rappelle l'importance pour les prochains redéploiements de ne pas oublier d'intégrer à la concertation citoyenne les communes en périphérie potentiellement impactées.

- La commune de Chièvres précise qu'ayant aussi assisté à l'atelier Mobilli, l'avantage de la participation des élus en phase Mobilli est qu'ils ne plaident pas pour des cas particuliers/individuels mais collectifs. Concernant le scénario préférentiel, il note que sa commune est fort bien desservie actuellement et qu'il serait difficile de faire aussi bien ou mieux. Il indique que le conseil communal se prononcera prochainement sur le scénario préférentiel. Il questionne : est-ce qu'une réponse négative de Chièvres bloquerait tout le redéploiement ?

L'AOT confirme qu'effectivement s'il n'y a pas un avis collégial, cela pourrait bloquer le redéploiement.

L'AOT précise que ce plan s'intègre dans une démarche globale visant l'évolution des comportements de mobilité et que ces évolutions ne sont pas faciles pour les citoyens. Elles impliquent davantage de correspondances et de multimodalité. Elles nécessitent également que l'évolution du réseau TEC soit accompagnée en termes de gestion du changement et de solutions complémentaires

L'OTW complète les explications en précisant que le Plan proposé par l'OTW a été pensé en tenant compte de ces services alternatifs.

- La commune d'Ellezelles remercie pour le processus mis en place, souligne l'importance du rôle des élus locaux qui devront accompagner les citoyens face aux tensions, inquiétudes, questionnements liés à ce nouveau réseau. Il appuie la remarque sur l'accompagnement nécessaire des élus pour assurer la pédagogie autour du projet.

Le Président de séance remercie toutes les personnes ayant travaillé sur le projet.

### **3.2. Adaptation du PRTP suite au scénario préférentiel**

*Point pour information – Point présenté par Justine Marneffe, SPW M&I – AOT*

*Voir slides de présentation et documents préparatoires*

Pas de remarque formulée.

**L'avis de l'OCBM sur le scénario préférentiel et les adaptations des ambitions régionales de la zone d'Ath sera soumis lors de la réunion OCBM spécifique du 19/10/2023.**

## **4. Modification d'offre suite à l'évaluation de la ligne 82**

*Point pour information – Voir slides présentés par Denis Cornet, OTW*

- a) Les étapes de modifications de la ligne 82 « Mons-Trazegnies » sont présentées. Sur les tronçons urbains, 2 lignes seront ajoutées : L.821 et L.822. L'objectif de mise en service de la nouvelle offre est le 1/03/2024.

Les remarques suivantes sont formulées et répondues en séance :

-La commune de La Louvière s'étonne que ce point soit présenté pour information. La commune ne peut pas accepter la fiche stratégique compte tenu des besoins de Maurage dont la densité de population est en plein boom (et développe d'importants plans d'urbanisation). Depuis 2021, les habitants de Maurage se sont habitués à une offre au quart d'heure. **La Commune de La Louvière regrette de ne pas avoir pu marquer son désaccord sur la fiche tactique de la ligne 82.**

L'OTW répond que le choix de ne pas passer par Maurage vise à respecter l'enveloppe kilométrique allouée au projet.

La commune de La Louvière demande qu'une communication soit faite auprès des citoyens pour les informer correctement. Elle demande également s'il serait temporairement possible d'envisager une navette pour relier les gares. L'OTW propose que cette question soit étudiée lors de l'étude de redéploiement de la zone de La Louvière – Binche – Seneffe.

- b) Les adaptations de la ligne 30 « Anderlues Strépy/Thieu » sont expliquées. Afin de s'assurer que l'offre soit suffisante, la ligne 31 « Strépy – La Louvière » à vocation scolaire a été créée. Cette adaptation de l'offre sera également mise en service au 1/03/2024.

La remarque suivante est formulée et répondue en séance :

La commune de La Louvière suggérait que la ligne scolaire soit opérationnalisée en tenant compte des déviations dues aux travaux de voiries. L'OTW analysera cette demande pour communiquer sur ce point de manière adaptée.

## **5. Evaluation intermédiaire de la ligne express E7 « La Louvière – Nivelles »**

*Point pour avis - Point présenté par Ophélie Alsteens, SPW M&I – AOT*

*Voir slides de présentation et documents préparatoires*

Les résultats de l'évaluation de la E7 ont été présentés lors de l'OCBM du Brabant Wallon au printemps 2023. La fréquentation de cette ligne est relativement faible. Il a été décidé lors de l'atelier d'évaluation qu'une augmentation de la fréquentation de la ligne était nécessaire d'ici l'évaluation finale dans 1 an et demi. Une des pistes avancées pour augmenter sa fréquentation est de revoir son itinéraire. Elle sera étudiée lors du redéploiement de la zone BW Ouest en cours.

Pas de remarque formulée.

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

**L'Organe prend acte de la nécessité d'augmenter la fréquentation de la ligne E7. L'Organe demande aux parties prenantes de mettre en œuvre le plan d'action afin d'atteindre les objectifs de fréquentations de la ligne dans les 18 mois.**

## **6. Evaluation intermédiaire de la ligne express E41 « Renaix–Péruwelz »**

*Point pour avis - Point présenté par Julie Duvivier, SPW M&I – AOT*

*Voir slides de présentation et documents préparatoires*

Présentation du diagnostic et de la fréquentation de la ligne. La charge moyenne continue de la ligne E41 est de 1.15, ce qui est faible même pour un mini-bus (dont la capacité est de 14 places assises). Le plan d'actions est présenté.

Les remarques suivantes sont formulées et répondues en séance :

-L'OTW attire l'attention sur le fait que l'ajout de la desserte du PAE de Frasnes-lez-Anvaing et de Leuze-en-Hainaut diminuerait la vitesse commerciale. Cela ne semble pas une bonne idée au regard des caractéristiques d'une ligne Express. Capturer de potentiels usagers supplémentaires à Frasnes-lez-Anvaing peut être intéressant mais pas au détriment des usagers de Leuze qui veulent se rendre rapidement à Renaix. L'AOT en est bien consciente mais précise que l'OTW était présent à l'évaluation et n'a pas rejeté cette option.

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

**L'Organe émet un avis favorable sur le maintien de la ligne E41 Renaix-Péruwelz conditionnel à l'amélioration de sa fréquentation d'ici l'évaluation finale prévue à l'automne 2024.**

**Il recommande également à l'Opérateur de Transport de Wallonie et aux parties prenantes (SNCB, SPW Routes, Communes, SPW Planification, UWE) de mettre en œuvre le plan d'actions en termes d'équipements, d'infrastructures, de promotion et de commercialisation d'ici le printemps 2024.**

## **7. Evaluation intermédiaire de la ligne express E42 « Renaix –Tournai »**

*Point pour avis - Point présenté par Julie Duvivier, SPW M&I – AOT*

*Voir slides de présentation et documents préparatoires*

Présentation du diagnostic et de la fréquentation de la ligne : la charge moyenne continue de la ligne E41 est de 4, ce qui est relativement correct (compte tenu de la capacité des véhicules : 14 places assises). Le plan d'actions est présenté.

Les remarques suivantes sont formulées et répondues en séance :

L'OTW précise que les fréquentations de la E42 depuis la rentrée de septembre 2023 sont à la hausse.

Le plan d'action suggère l'élargissement du périmètre d'évaluation à 3 autres lignes situées dans le même sillon que la ligne express et potentiellement concurrentes. Le TEC est opposé à ceci car la création des lignes Express n'avait pas pour but d'impacter l'existence d'autres lignes. Il propose que les lignes soient évaluées lors du redéploiement de la zone.

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

**L'Organe émet un avis favorable sur le maintien de la ligne E42 Renaix-Tournai conditionnel à l'amélioration de sa fréquentation d'ici l'évaluation finale prévue à l'automne 2024.**

**Il recommande également à l'Opérateur de Transport de Wallonie et aux parties prenantes (SNCB, SPW Routes, Communes, SPW Planification, UWE) de mettre en œuvre le plan d'actions en dehors de l'analyse croisée des lignes E42, 483 et 97 qui sera incluse dans l'étude du redéploiement de la zone Tournai.**

## **8. Evaluation intermédiaire de la ligne express E44 « Mons–Binche »**

*Point pour avis - Point présenté par Justine Marneffe, SPW M&I – AOT*

*Voir slides de présentation et documents préparatoires*

L'AOT présente les données de fréquentation de la ligne Express E44 : la charge moyenne continue de la ligne est de 4, ce qui est inférieur au seuil selon lequel l'usage du bus est plus pertinent que la voiture (seuil estimé à 10). En conséquence, il est proposé d'étudier une éventuelle transition de la E44 vers une ligne structurante principale.

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

L'OTW précise que le public cible visé par cette ligne Express comprenait aussi, outre les travailleurs, les étudiants du campus HELHa de Mons.

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

**L'Organe émet un avis favorable sur les études tactiques envisagées sur la ligne E44 « Binche - Mons » afin d'attirer davantage d'usagers et demande à l'Autorité Organisatrice du Transport leur étude pour la session d'OCBM de printemps 2024.**

## **9. Mobipôles : présentation de la charte graphique régionale**

*Point pour informations – Point présenté par Niels Antoine, SPW M&I – AOT*

*Voir slides de présentation*

Aucune remarque n'est formulée en séance.

## **10. PIMACI : Bilan de l'introduction des dossiers mobipôles**

*Point pour informations – Point présenté par Niels Antoine, SPW M&I - AOT*

*Voir slides de présentation*

Pour les PIMACI rectificatifs, il faut rester attentifs aux dépenses éligibles. Voir les délais affichés dans les slides.

La remarque suivante est formulée en séance :

-La commune de Silly explique qu'un dossier comme PIMACI est compliqué à remplir pour une petite commune comme Silly et demande de l'aide. Le SPW prend contact avec elle pour la guider dans son dossier.

## **11. Evolution organisationnelle de l'AOT**

*Point pour informations – Point présenté par Nadia Neven, SPW M&I - AOT*

L'AOT a intégré, au sein du SPW MI, le Département de la Stratégie de la Mobilité et de l'Intermodalité. Son périmètre s'est élargi : elle intervient désormais en matière de mobilité collective et de mobilité partagée.

Aucune remarque n'est formulée en séance.



## **12. Suivi des avis précédents**

*Point pour informations – Documents préparatoires – Point animé par le Président*

Aucune remarque n'est formulée en séance.

## **13. Agenda**

Les prochaines réunions de l'OCBM du Hainaut auront lieu :

- Le 19 octobre 2023 à 9.30 h (en teams) (pour formulation de l'avis de l'Organe sur le point 3 du présent document)
- le 15/02/2024. Les modalités pratiques seront communiquées ultérieurement.

PROVISOIRE