

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

---

Date : 15 février 2024

Lieu : La Louvière

### Présents :

#### Membres

- Ronny BALCAEN (Ath)
- Maud WATTIEZ (Bernissart)
- Didier LEBAILLY (Chîèvres)
- François Otten (Ellezelles) (Président)
- Brigitte VAN DEN ABEELE (Honnelles)
- CASTILLO (La Louvière)
- Nancy Laurence ANCIAUX (Morlanwelz)
- Luc Dumont (Saint-Ghislain)
- Nicolas DUJARDIN (Seneffe)
- Nadia NEVEN (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)

#### Invités permanents

- Benoît VANDER PUTTEN (OTW- Direction générale)
- Olivier KINNEN (Cabinet du Ministre Henry)
- Jean-François BERLANGER (Forem)

#### Invités ad hoc

- Julie DUVIVIER (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Justine MARNEFFE (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Yves FOBELETS (SPW M&I – Directions des routes de Mons)
- Rémy HUON (Tous à pied)
- Marilyn ENGLEBERT (SNCB)
- Marie BAUWELINCKX (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Ophélie ALSTEENS (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Denis CORNET (OTW)
- Michel LEGRAND (OTW)

#### Autres

- Michel PIERARD (Employé communal Dour)
- Yves ENGLEBIN (Enghien)
- Corentin NALLETAMBY (Centropole)
- Frédéric DONNEAU (CEM Jurbise)
- Sandy GOMES (Employé communal Mons)
- Valérie SILLION (Saint-Ghislain)

### Absents/Excusés :

#### bsAbsents/excu

- Thierry DESMET (Antoing)
- Luc VANSAINGELE (Beloil)
- 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)
- Philippe DUMORTIER (Ecaussinnes)
- David LAVAUX (Erquennes)
- Quentin HUART (Estaimpuis)
- Delphine DENZUFBOURG (Estinnes)
- Daniel PRAUX (Flobecq)
- Didier DRAUX (Frameries)
- Daniel RICHIR (Frasnes-lez-Anvaing)
- Cindy BERIOT (Hensies)
- Virginie KULAWIK (Le Roeulx)
- Isabelle GALANT (Lens)
- Marie-Josée VANDAMME (Lessines)
- Nicolas DUMONT (Leuze-en-Hainaut)
- Bruno POZZONI (Manage)
- Jean-Philippe GOFFIN (Merbes-le-Château)
- Jean-Pierre DEVILLERS (Mont-de-l'Enclus)

Marie-Hélène VANELSTRAETE (Mouscron)  
 Aurélien BRABANT (Pecq)  
 Yves WUILPART (Péruwelz)  
 Olivier HARMEGNIES (Quaregnon)  
 Vincent WAMBERSY (Quévy)  
 Véronique DAMEE (Quiévrain)  
 Bruno DE LANGHE (Rumes)  
 Violaine HERBAUX (Silly)  
 Benoit LECLERCQ (Soignies)  
 Jean-François LETULLE (Tournai)  
 Gery BAELE (Navetteurs.be)

Pierre GENTY (Cawab)

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 Benoit Vanderputten - 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.

Les redéploiements continuent mais en prenant en compte les enseignements des expériences précédentes. La volonté est de gagner en robustesse.

Premièrement, 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 locaux** qui nécessitent une action sans pouvoir 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.

### Remarques :

- C'est une bonne chose d'apprendre de ses erreurs mais les communes soulèvent la nécessité de disposer d'un planning à communiquer afin d'avoir un discours cohérent vis-à-vis de la population.
- La Ville de Mons souhaite, s'il y a effectivement des retards dans le planning de mise en œuvre du redéploiement de Mons, que le renforcement de l'offre prévu sur la ligne 22 soit concomitant avec la fin des travaux prévus sur la N90 (2025-2026). L'hypothèse de renforcer l'offre pendant la durée des travaux est également envisagée.
- Les interlocuteurs pour toutes demandes relatives à l'offre de transport publique restent les mêmes :
  - o Pour les questions opérationnelles (modification d'un arrêt, adaptation horaire, ...) : TEC (Denis Cornet)

- Pour les questions nécessitant une évolution de l'itinéraire et/ou des niveaux des services : AOT (Nadia Neven)

## **2. Redéploiement de l'offre de la zone de Ath : organisation de la mise en œuvre du projet de plan de transport**

*Point pour information – présenté par Nadia Neven (AOT)*

Rappel est fait du planning du processus. Nous sommes actuellement en phase d'étude opérationnelle fine, la mise en œuvre est toujours bien prévue pour le mois d'août 2025. Elle sera précédée d'une phase de communication d'une durée de 3 à 4 mois.

Au mois de mai 2024, un atelier sera organisé pour les communes concernées par le redéploiement pour identifier les solutions de last miles et d'infrastructures qui sont nécessaires pour une mobilité intégrée.

En parallèle de cet atelier, un audit de terrain sur l'infrastructure sera mené. Tout cela sera organisé par le SPW – AOT.

### Remarques :

- L'audit de terrain qui sera réalisé ne sera pas une consultation citoyenne. La population pourra être entendue, par l'intermédiaire des communes lors de l'atelier qui sera organisé au mois de mai.
- Les « forces vives » consultées seront celles qui ont été consultées lors des ateliers tactiques. Il est demandé d'associer le Gracq (Ath).
- Attention à la temporalité pour les communes. Le redéploiement est dans un an et les budgets infrastructures nécessaires n'ont a priori pas été prévus.
- Etant donné la période électorale, la commune d'Ellezelles demande à être informée régulièrement des avancées du processus afin de pouvoir répondre au mieux aux interrogations des citoyens.
- La commune d'Enghien, impactée par le redéploiement, n'a pas été consultée initialement. Un rattrapage est en cours. Les principaux enjeux identifiés par la commune sont :
  - La liaison entre Enghien et le zoning de Ghislenghien ;
  - La politique d'arrêt et la fréquence entre Enghien et Lessines, particulièrement la desserte de Marcq.Des contacts sont en cours à ce sujet avec le TEC.  
Hors redéploiement d'Ath, la commune d'Enghien souligne la nécessité d'avoir une bonne connexion bus entre Enghien et Soignies particulièrement pour la desserte de l'hôpital.
- La commune de Chièvres demande s'il est réellement nécessaire d'avoir un atelier. Les besoins complémentaires sont identifiés et peuvent être transmis par écrit. L'AOT précise qu'un travail préparatoire est effectivement demandé. Dans les expériences précédentes, il est apparu que toutes les communes n'étaient pas en mesure de répondre, d'où le besoin de faire un atelier. Mais si tout est clair et complet, il n'est pas nécessaire d'assister à l'atelier. L'OTW précise que cet atelier ne change rien au planning de redéploiement.

## **3. Modifications d'offres prévues en 2024 : Adaptation de la ligne 82**

*Point pour information – présenté par Denis Cornet (OTW)*

La ligne 82 a déjà été abordée lors du précédent OCBM. Suite au précédent OCBM, des adaptations ont eu lieu :

- Desserte de Maurage par la ligne urbaine (alors qu'il était proposé précédemment qu'elle s'arrête à Braquegnies) ;
- Décalage du planning de mise en œuvre (août 2024 au lieu de mars 2024).

Remarques :

- La commune de La Louvière remercie l'ensemble des intervenants qui ont pu trouver cette solution.
- L'AOT précise que l'accord sur l'augmentation de service a fait l'objet de débats. La densification confirmée à venir de l'habitat dans la zone a fait pencher la balance en faveur du renforcement. Ces évolutions feront l'objet d'une évaluation afin de s'assurer que la fréquentation est bien au rendez-vous.
- Le TEC souligne la nécessité d'une bonne collaboration avec les communes pour pouvoir disposer de terminus qui soient à la fois fonctionnels (permettant un retournement notamment) et écologiquement pertinent (ne nécessitant pas de voyage à vide). Ça a été le cas dans ce dossier, c'est entre autres ce qui a permis de répondre positivement à la demande de la commune.

**4. Inventaire des prochaines évaluations de lignes TEC prévues en 2024**

*Point pour information - présenté par Nadia Neven (AOT)*

L'AOT présente la liste des évaluations prévues en 2024 et leur positionnement en termes de performance au regard de l'ensemble de l'offre TEC.

Dans les évaluations, deux points font l'objet d'une attention particulière : la fréquentation et la fiabilité.

Remarques :

- Les **petites communes rurales** ont une population nettement moins importante. Il faut être attentif à ne pas délaissier les petites agglomérations. L'AOT précise qu'il n'y a pas forcément de corrélation entre la taille de la localité et la fréquentation mais que s'il est effectivement constaté qu'une offre ne fonctionne pas, c'est l'occasion de réfléchir à des **solutions plus adaptées**, comme le TAD.
- Si l'**offre** n'est pas là, il est difficile d'encourager les citoyens à prendre le bus. L'AOT précise que c'est pour cette raison qu'on laisse passer un délai de 3 ans avant de tirer des conclusions. Les communes doivent être parties prenantes pour tenter d'augmenter la **fréquentation** des lignes. Tous les partenaires sont persuadés de l'utilité des bus, mais il faut qu'ils soient utilisés et que toutes les parties prenantes se sentent responsabilisées par rapport à cet objectif.
- La Louvière précise qu'en matière de **promotion**, les communes n'ont pas tous les leviers. Pour la E7, la communication a été effectuée au niveau de la commune mais d'autres acteurs ont également un rôle à jouer :
  - o L'OTW : Etant donné que la ligne est exploitée par le TEC BW, la **campagne de communication** a principalement été réalisée à Nivelles. Une campagne sur La Louvière, ciblée sur les étudiants de l'UCL, aurait été intéressante. Denis Cornet se propose comme point de contact pour le TEC et relayera les propositions à la com' du TEC
  - o La SNCB : Il faudrait que les utilisateurs TEC puisse avoir accès aux parking SNCB avec un tarif préférentiel comme c'est le cas avec un abonnement SNCB. La SNCB prend note de la suggestion et fait remonter la question. Nancy Castillo (La Louvière) suggère qu'une collaboration TEC- SNCB ait lieu au niveau de la **tarification des parkings SNCB**. Qui pourrait prendre en charge la différence tarifaire pour les parkings ?
- La commune de Saint-Ghislain souligne l'impérieuse nécessité d'une bonne collaboration entre TEC et SNCB afin de garantir les **correspondances**. Régulièrement, le bus TEC n'attend pas les trains en retard d'une ou deux minutes. Il y a 15 ans, cela fonctionnait bien mais ce n'est plus du tout le cas. C'est un frein important à l'utilisation des transports en commun. La SNCB précise qu'elle est consciente du problème et qu'une collaboration accrue entre la SNCB et l'AOT et le TEC se met en place. L'intermodalité est importante pour la direction et un renforcement des équipes dans ce domaine est en cours.
- La commune de Dour demande si le BHNS projeté entre Saint-Ghislain et Mons n'est pas en concurrence avec l'offre SNCB. Il aurait peut-être été plus pertinent de mettre des lignes en rabattement. La DG du TEC précise que le BHNS vise à couvrir de manière plus fine le territoire, tandis que le train vise à couvrir des trajets plus longs et qu'à ses

yeux, ce n'est pas une concurrence mais une complémentarité entre mode de transport. Ce qui est important, c'est de mieux configurer l'**intermodalité** et le passage d'un mode à l'autre. C'est d'ailleurs un pan complet du nouveau CSP. On ne pourra donc pas échapper à travailler à cette question. Par ailleurs, le projet de BHNS est un projet de densification de l'offre de bus mais aussi d'amélioration du cadre de vie. On prévoit des priorités pour les bus sur cet axe, pour permettre aux usagers d'aller plus vite que la voiture.

- Enghien met en évidence un besoin de connexion entre Ellezelles-Lessines-Enghien-Soignies-La Louvière (notamment pour la desserte de Baxter à Lessines et du zoning de Ghislenghien). L'AOT et l'OTW précisent que ce sera étudié dans le cadre des **redéploiements**. C'est important d'avoir les connaissances des communes de leurs territoires pour compléter les chiffres de flux.

## **5. Résultat du baromètre piéton**

*Point pour information – présenté par Remy Huon (Tous à Pied)*

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. La notion d'obstacles dans le cheminement est la principale critique des répondants dans la province.

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 :

- La prochaine étape va être de communiquer largement les résultats au monde politique (profiter de l'année électorale).
- Les informations sont disponibles sur le site [barometrepieeton.be](http://barometrepieeton.be). Pour chacune des communes, une information est disponible reprenant les informations générales et une carte avec les points verts et les points rouges identifiés au niveau des cheminements piétons.
- Le souhait de Tous à Pied est de reproduire cette enquête tous les 2- 3 ans.

## **6. Suggestions pour la session suivante**

Pas de remarques.

Le prochain OCBM sera probablement organisé en septembre. Les informations précises seront communiquées ultérieurement.

## **7. Suivi des avis précédents**

Pas de remarque.

Nadia Neven invite chacun à prendre connaissance du contenu de ce tableau et à suivre l'avancement des actions qui le concernent.

