

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

Date : 22 mai 2025

Lieu : Mons

Présents :

Membres

- Martin DUFLOU (SPW MI – Autorité Organisatrice du Transport), président de séance
- Rémy PREVOT (OTW – BU Hainaut)
- Jérôme SALINGUE (Ath)
- Catherine WALEM (Ecaussine)
- Antoine VANDERECKEN (Ellezelles)
- Fabrice DESPRETZ (Frameries)
- Quentin CRAPEZ (Honnelles)
- Soraya BEN OTMANE (La Louvière)
- Oger BRASSART (Lessines)
- Emerence LEHEUR (Manage)
- Catherine HOUDART (Mons)
- Simon VARASSE (Mouscron)
- Thierry DEPUYDT (Péruwelz)
- Luc DUMONT (Saint-Ghislain)
- Dirk DE CLERC (Silly)
- Nadia NEVEN (Cabinet du Ministre de la mobilité)
- Justine MARNEFFE (SPW MI – Autorité Organisatrice du Transport), secrétaire

Invités

- Mourad BAOUCHE (SNCB)
- Gery BAELE (Navetteurs.be)
- Eric COURTOY (Centropôle)
- Patrice MAINIL (SPW MI – Direction de la Planification)
- Isabelle DESPEGHEL (OTW – BU Hainaut)
- Denis CORNET (OTW – BU Hainaut)
- Michel LEGRAND (OTW – BU Hainaut)
- Alissia LEINNE (Saint-Ghislain, CeM)
- Ingrid DELYS (Soignies – CEM)
- Thierry DUBOISDENGHIE (Estaimpuis, CeM)

Intervenants experts

- Marie BAUWELINCKX (SPW MI – Autorité Organisatrice du Transport)
- Julie DUVIVIER (SPW MI – Autorité Organisatrice du Transport)
- Philippine GOFFIN (SPW MI – Autorité Organisatrice du Transport)

Absent/Excusés :

Antoing	Frasnes-lez-Anvaing
Beloil	Hensies
Bernissart	Jurbise
Binche	Le Roeulx
Boussu	Lens
Brugelle	Leuze-en-Hainaut
Brunehaut	Mont-de-l'Enclus
Celles	Morlanwelz
Chièvres	Pecq
Colfontaine	Quaregnon
Comines-Warneron	Quévy
Dour	Quiévrain
Enghien	Rumes
Erquennes	Soignies
Estinnes	Tournai
Flobecq	

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

1.1. Cadre sectoriel régional et organe de consultation de bassin de mobilité : actualités

Point pour information présenté par Martin Duflou (AOT)

Le nouveau Gouvernement wallon annonce des changements de gouvernance régionale de la mobilité. Nous traversons donc actuellement une période de transition.

Premièrement, une réforme est en réflexion au niveau du devenir des bassins de mobilité. Selon les orientations qui seront prises par le Gouvernement, des évolutions tant au niveau du périmètre géographique qu'au niveau de leur gouvernance sont attendues. Pour rappel, un bassin de mobilité, c'est un territoire cohérent au sein duquel les déplacements quotidiens s'organisent autour de pôles générateurs de flux. Dans le cas d'une réforme, il est évidemment envisagé un mécanisme de consultation des pouvoirs locaux quant à leur implication dans l'évolution du dispositif.

L'objectif de cette réforme serait d'adopter davantage encore une approche multimodale, dans la continuité de ce qui a été progressivement initié au sein des OCBM, tel que vous pouvez le constater avec l'ordre du jour de notre séance.

Concrètement, il est probable que l'organisation de nos prochaines sessions d'OCBM évolue, peut-être déjà dès l'automne 2025 puisqu'on se réunit à priori 2x/an. Dès lors, dans ce contexte de transition, le SPW Mobilité assume la présidence de cette séance, dans l'attente de la concrétisation de la réforme envisagée.

La 2e actualité concerne la volonté du Gouvernement Wallon de réviser le contrat de service public du TEC 2024-2028, dans le cadre d'une trajectoire budgétaire plus contrainte à l'avenir. A cet effet, en décembre 2024, le gouvernement a décidé de suspendre tous les travaux d'évolution de l'offre TEC jusqu'à conclusion du Contrat révisé.

Enfin, des travaux sont en cours pour établir une politique d'accessibilité au territoire à l'échelle de la Région wallonne, basée sur le Schéma de Développement Territorial adopté l'an dernier. Ce point est justement à l'ordre du jour de notre séance. Il est crucial car cette politique, une fois adoptée par le Gouvernement, guidera l'évolution de l'offre de mobilité collective pour les années à venir en cohérence avec les objectifs en matière d'aménagement du territoire.

Un rappel est également fait concernant le rôle actuel d'un OCBM : émettre des recommandations au niveau de la définition tactique de l'offre de transport en commun au sein de son bassin, soit les modalités locales de traduction des orientations stratégiques régionales. Il se réunit deux fois par an, au printemps et à l'automne, à l'initiative de l'Autorité Organisatrice des Transports.

2.1. Bilan de l'évolution de l'offre 2019-2024

Point pour avis – voir le document préparatoire – voir aussi les slides présentés par Julie Duvivier (AOT)

Un bilan de l'évolution de l'offre et de la fréquentation entre 2019 et 2024 a été réalisé à la demande du Cabinet Desquesnes.

Sur la période 2019-2024, l'offre de transport public régional a augmenté de +10% (pour atteindre une offre de référence TEC de l'ordre de 100 millions de km/an) pour une augmentation de la compensation régionale de +35 M€/an. Si la fréquentation du réseau TEC n'a aujourd'hui retrouvé qu'un volume global similaire à 2019 (suite à l'effet COVID durant la période) malgré la croissance de l'offre, l'analyse de l'évolution des validations entre 2019 et 2024 présente des résultats plus nuancés :

- Une forte augmentation des validations là où l'offre a été développée (+/- + 4,5 millions de voyageurs sur les lignes Express et principales renforcées) ;
- Une forte diminution des validations du réseau urbain liégeois, probablement dû à l'impact des travaux du tram de Liège sur l'attractivité des lignes urbaines (+/- - 5,8 millions de voyageurs) au profit d'alternatives de mobilité urbaine ou d'une démobilité liégeoise.

L'augmentation importante de la fréquentation des lignes TEC de plus longue distance (que sont les lignes Express et principales) entraîne une croissance estimée de +4% du nombre de voyageur.km en Wallonie sur la période 2019-2024, à fréquentation globale pourtant constante. Cela marque une contribution positive et directe du développement de l'offre intercommunale, réalisé ces dernières années, aux objectifs de transfert modal visés par FAST en termes de distance parcourue en bus.

La croissance d'offre opérée spécifiquement par la BU du Hainaut s'est élevée à +1.300.000 km (soit une augmentation de +9%) (renfort de l'offre sur l'axe Mons-La Louvière : L. 82, L.821, L.822 (+ 700.000 km), création de lignes Express : E40, E41, E42, E44 (+ 550.000 km).

La fréquentation sur le réseau TEC opéré par la BU du Hainaut a enregistré une croissance de 10% sur la même période qui peut se détailler comme suit :

- Une augmentation de la fréquentation de la ligne 82 (+34%) ;
- Une augmentation de la fréquentation des lignes au départ de Mons : L.7, L9, L15 (+20%) ;
- Une réponse modérée en termes de fréquentation à la création des lignes Express (E40, E41, E42, E44).

Sur base de ces constats, l'AOT a identifié des actions prioritaires à court terme pour le bassin du Hainaut :

- Traiter les doublons d'offre dans le cadre des évaluations de ligne ;
- Optimiser le réseau TEC pour prendre en compte les priorités suivantes : renforcer l'offre urbaine (Mons et Borinage), développer la capacité et l'intermodalité sur les zones d'Ath et Borinage, actualiser la liaison transfrontalière Mons-Maubeuge.

La parole est donnée à l'assemblée afin de recueillir d'autres enjeux qui pourraient compléter le projet d'avis présenté.

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- Le TEC attire l'attention des participants sur le taux d'offre par habitant nettement inférieur aux autres provinces wallonnes. Il demande si la Région compte financer un rééquilibrage de la situation afin de lui permettre d'augmenter l'offre hennuyère. Mme Neven indique qu'il y a un souhait du Ministre de rééquilibrer l'offre. Le contrat de service public du TEC est en voie de révision et ce point est dans le paquet de négociation. Cependant, il importe de d'abord déterminer la trajectoire budgétaire pluriannuelle (le précédent contrat n'avait qu'une trajectoire indicative). On verra ensuite ce qui est possible. Si le budget le permet, on pourra ajouter de l'offre. Sinon, il faudra optimiser via des vases communicants.
- La commune de Mouscron s'inquiète de la suspension des travaux d'évolution d'offre et remonte des difficultés de desserte d'une nouvelle école. Le TEC rappelle qu'il est important de consulter le transport public en amont de la construction d'une nouvelle école. Il n'est pas possible d'assurer toutes les dessertes après coup. La commune de Mouscron prendra contact avec le TEC pour déterminer ce qu'il est possible de mettre en place dans le contexte budgétaire contraint actuel.
- La commune de Lessines souligne qu'après avoir appris la suspension du redéploiement d'Ath, elle a pris contact avec le TEC pour négocier des adaptations de certaines lignes et a obtenu entière satisfaction.
- La commune de Mouscron met en évidence la faible amplitude de l'offre ferroviaire entre Bruxelles et Mouscron (plus de trains après 19h).

- L'AOT indique qu'une évaluation de l'accord de coopération de 1991 sur les lignes transrégionales entre la Flandre et la Wallonie est en cours. L'analyse de toutes les connexions transrégionales va être remise sur la table pour poser les besoins d'aujourd'hui et clarifier quel opérateur exploitera chacune des liaisons.

Avis de l'Organe

L'Organe prend acte du bilan de l'évolution de l'offre TEC 2019-2024 de la BU du Hainaut présenté par l'Autorité Organisatrice des Transports et de la sous-offre observée sur le bassin du Hainaut par rapport à sa population Il recommande à court terme de :

- ***Poursuivre le travail d'évaluation des lignes TEC et d'adaptations de l'offre qui en découleront,***
- ***Rééquilibrer et optimiser le réseau TEC pour prendre en compte les enjeux d'accessibilité territoriale prioritaires suivants :***
 - ***le renforcement de la desserte au sein du pôle urbain majeur de Mons et du Borinage ;***
 - ***la desserte de Mouscron ;***
 - ***la connexion transfrontalière de Maubeuge ;***
 - ***les connexions transrégionales.***

2.2. Politique d'accessibilité au territoire en transport collectif : objectifs, méthodologie et planning d'adoption par le Gouvernement

Point pour information – voir les slides présentés par Justine Marneffe (AOT)

Le Cabinet du Ministre Desquesnes souhaite qu'une réflexion structurante soit menée à l'échelle de l'ensemble du réseau de bus de la Wallonie et non plus « pas à pas » par zones de redéploiement.

Afin de disposer d'une vision partagée de l'offre structurante cible de mobilité collective cohérente avec les orientations wallonnes de développement du territoire régional, l'article 9ter du décret du 21 décembre 1989 révisé en 2018 relatif au service de transport public de personnes en Région Wallonne prévoit en effet que l'Autorité Organisatrice du Transport traduise la vision du Gouvernement en une politique d'accessibilité au territoire. Il s'agit de poser les orientations, principes directeurs et choix structurants pour le transport public afin de fournir un cadre régional ancré dans le territoire à destination de l'ensemble des acteurs de la mobilité (SNCB, TEC, SPW, communes, autres opérateurs, pôles générateurs de flux, ...) pour :

- organiser l'accessibilité aux services à travers la Wallonie depuis et au sein des centralités ;
- inscrire l'évolution de la mobilité autour des réseaux structurants de mobilité collective et des mobipôles ;
- assigner un même niveau d'offre cible pour un même type de territoire.

Ce cadre s'inscrit dans les orientations d'optimisation spatiale du récent Schéma de Développement Territorial (SDT) ainsi que dans la Stratégie Régionale de Mobilité (SRM).

Cette politique se matérialisera par :

- Un Schéma régional cible de mobilité collective structurante (train+bus) ;
- Le cadre pour l'optimisation de l'offre bus secondaire autour des liaisons ferroviaires fédérales (train) et structurantes routières régionales (bus) ;
- Des Schémas cibles de mobilité collective urbaine structurante pour les cinq pôles majeurs (Mons, Charleroi, Namur, La Louvière, Liège) ;
- Le cadre pour la couverture spatiale en transport public au sein des pôles majeurs (Mons, Charleroi, Namur, La Louvière, Liège).

Les trois leitmotifs de la démarche que mène actuellement l'AOT sont : connexion des centralités, réseau structurant et équilibre territorial de l'offre.

La politique en cours de définition s'articule en premier lieu sur les centralités définies dans le cadre du SDT où s(er)ont concentrés services, habitat et offre en transport en transport public. A ce titre, le constat IWEPS est que ces dernières années, 40 % de la croissance en logement s'est faite hors des zones bien desservies par le bus. L'objectif poursuivi est d'articuler davantage la planification de l'offre de mobilité avec celle d'optimisation spatiale du territoire.

La politique d'accessibilité au territoire visera une répartition plus équitable des moyens consacrés à l'offre de transport public sur l'ensemble de la Wallonie. Le projet de politique d'accessibilité serait soumis à l'avis de l'OCBM lors de sa prochaine session d'automne.

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- La commune de La Louvière s'inquiète, en étant intégré dans un bipôle avec Mons, que tout son réseau interurbain soit dirigé uniquement vers Mons. La politique d'accessibilité se base sur les centralités définies dans le SDT qui sont bien distinguées l'une de l'autre. La politique d'accessibilité au territoire va donc définir :
 - o Le réseau urbain structurant pour la centralité urbaine de La Louvière
 - o Le réseau urbain structurant pour la centralité urbaine de Mons
 - o Le réseau interurbain structurant (où chacune des deux centralités urbaines sera considérée séparément en fonction de ses besoins de mobilité).
- Un recours a été déposé contre le SDT par la commune de Mouscron pour que soit mieux pris en compte le pôle transfrontalier qui les lie à Lille.

2.3. Synthèse des évaluations d'offre réalisées : E44 Mons – Binche

Point pour avis – voir document préparatoire – voir aussi les slides présentés par Justine Marneffe (AOT)

Après une brève présentation de la ligne et de ses indicateurs de fréquentation et de satisfaction, les constats suivants sont posés :

Au vu de la faiblesse générale des indicateurs V/K et V/N et étant donné le public majoritairement étudiant et scolaire de certains parcours vers les pôles scolaires et universitaires de Mons, l'AOT préconise de déclasser la ligne E44 de son caractère structurant.

Cependant, au vu des bonnes fréquentations de la ligne sur certains parcours qui connectent Epinois et Péronnes à Mons, l'OTW confirme la pertinence de leur maintien en complément de ceux de la ligne 22.

Afin d'améliorer la performance de cette ligne, les actions résiduelles à mener par l'opérateur sont les suivantes :

- Adaptation des horaires pour cibler les parcours plus fréquentés et suppression des contraintes de correspondance ferroviaire.
- Adapter l'offre aux besoins de mobilité des travailleurs du PAE de Bray si le potentiel est confirmé après prise de contact avec le zoning (via AKT et le service des affaires économiques de Binche) pour déterminer l'origine des travailleurs et vérifier la pertinence de la desserte du PAE.

Aucune remarque n'est formulée en séance.

Avis de l'Organe

L'Organe prend acte des résultats de l'évaluation de la ligne E44 qui ne présente pas la performance attendue pour une ligne Express ni un usage intermodal particulier. Après évaluation finale, la ligne Express E44 n'apparaît pas structurante pour la liaison "Mons - Binche", rôle assuré par la ligne 22.

Au vu de la fréquentation de certains parcours de la ligne E44, l'Organe confirme néanmoins le besoin de connexion de Péronnes et Epinois aux pôles scolaires et étudiants de Mons, besoin non rencontré par la ligne 22.

Il demande à l'OTW d'adapter l'offre à ce besoin de mobilité scolaire et d'étudier comment mieux répondre aux besoins de mobilité des travailleurs du PAE de Bray.

2.4. Prochaines évaluations d'offre : E41 Renaix – Péruwelz, E42 Renaix - Tournai

Point pour avis – voir le document préparatoire – voir aussi les slides présentés par Julie Duvivier (AOT)

L'AOT présente la liste des évaluations prévues en 2025 et leur positionnement en termes de performance au regard de l'ensemble de l'offre TEC.

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- Une évaluation de la ligne E40 « Péruwelz-Ath » est-elle prévue ?
Une évaluation intermédiaire a déjà été réalisée dans le cadre du redéploiement de la zone d'Ath qui recommandait de faire évoluer la ligne Express en une liaison principale, sans changement à l'heure actuelle sur le terrain étant donné que le redéploiement n'a pas été mis en œuvre.
- La Commune de Péruwelz dispose d'un dossier d'analyse des utilisateurs de la ligne E41, rédigé par l'échevin en charge Thierry Depuydt, qui sera communiqué à l'AOT.
- Pour les évaluations, l'AOT prendra contact avec les communes concernées (via leur échevin de la mobilité et/ou leur CeM) pour les convier à un atelier d'évaluation avec l'ensemble des parties prenantes.

Avis de l'Organe

L'Organe prend acte que les lignes E41, E42, 493 et 97 feront l'objet d'une évaluation durant le prochain semestre.

Il identifie les enjeux suivants à prendre en compte dans cette évaluation :

- ***E41 Renaix – Péruwelz :***
 - ***analyse de l'opportunité de maintien de la ligne***
 - ***confirmation du besoin de connexion transrégionale***
- ***E42 Renaix – Tournai :***
 - ***analyse des doublons d'offre entre l'Express et les lignes 483 et 97 en vue d'une optimisation de l'offre***
 - ***connexion du PAE depuis la gare de Tournai***
 - ***confirmation du besoin de connexion transrégionale***

L'Organe recommande à l'ensemble des parties prenantes de contribuer activement aux ateliers d'évaluation qui seront organisés par l'AOT en vue d'optimiser l'offre et d'en améliorer son attractivité.

En ce qui concerne l'évaluation réalisée de la ligne E40 Péruwelz-Ath qui préconisait l'intégration des offres en une seule ligne entre les deux villes, l'Organe s'interroge sur le devenir de la ligne Express étant donné que le redéploiement de la zone n'a pas été mis en œuvre.

2.5. Responsabilité des communes en matière d'arrêts

Point pour information – voir les slides présentés par Julie Duvivier (AOT)

Un point d'information est donné sur la responsabilité des Communes quant à l'entretien des abribus et la visibilité des plaques d'arrêts. Toutes les informations relatives à ce dossier sont détaillées dans les slides qui accompagnent le présent PV.

La demande est d'identifier au sein des communes la personne responsable à contacter pour traiter ces sujets.

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- Le TEC s'étonne d'être toujours référent lorsqu'il s'agit de visibilité de la plaque d'arrêt, car eux aussi sont tributaire de la bonne volonté des riverains en cas de végétation masquant la plaque. L'AOT indique que la plaque est de la responsabilité du TEC. C'est donc au TEC que s'adresse l'AOT (qui peut prendre les mesures qui lui semble les plus adéquates pour s'assurer de la visibilité de la plaque : traitement de la végétation ou déplacement de la plaque).
- Un nouveau marché public global est en cours d'attribution au sein de la direction générale du TEC pour l'installation d'abribus.

3.1. Réforme tarifaire SNCB

Point pour information – voir les slides présentés par Mourad Baouche (SNCB)

Dans le cadre du contrat de service public 2023-2032, objectif a été fixé à la SNCB d'augmenter le nombre de voyageurs de 30%. Pour y arriver, l'Etat belge demande à la SNCB de revoir la tarification pour la simplifier et être plus attractif.

Les points saillants sont :

- Stratégie de différenciation entre l'heure de pointe et l'heure creuse (en semaine) ;
- Carte avantage nominative permettant de bénéficier de réductions sur les billets ;
- Des tarifs plus attractifs avec un capping à 120km (au lieu de 150km auparavant) ;
- Un tarif réduit pour les voyages en plus petit groupe, à partir de 4 personnes (jusqu'à 14).

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- Le problème de la fiabilité des trains (notamment sur l'axe Mons-Quévrain), est soulevé par de nombreux participants. Avec les retards, certains tronçons sont supprimés ou limités. Beaucoup d'usagers désertent alors les lignes peu fiables, ce qui entrainera peut-être à terme leur suppression (car trop peu fréquentées).
- L'ASBL « Navetteurs.be » a réalisé une analyse sur l'impact de cette réforme qu'elle communiquera aux participants.
- La SNCB indique que cette réforme a fait l'objet d'une importante phase de consultation et qu'elle a été approuvée par le Gouvernement.
- Un point sur la tarification TEC pourrait être mis à l'ordre du jour de la prochaine session OCBM.
- On entend que les billets seront moins chers de manière générale, au bénéfice des usagers mais au détriment alors du chiffre d'affaires de la SNCB. Vu le contexte budgétaire, d'où va venir l'argent pour régler les problèmes de fiabilité ? La SNCB indique qu'ils tablent sur l'augmentation de la fréquentation d'ici 2032 et rappelle que leur CSP a plusieurs volets autres que tarifaire (dont un volet fiabilité).

4.1. Etat des lieux des services de mobilité partagée et Licences cyclopartage et rôle des communes

Point pour information – voir les slides présentés par Philippine Goffin (AOT)

Une présentation est faite des différentes solutions de mobilité partagée existant actuellement en Wallonie, et plus particulièrement dans le Hainaut : cyclo-partage, autopartage, transport à la demande, taxi, covoiturage, mobipôles (soit l'accessibilité physique à ces solutions), MAAS (soit l'accessibilité digitale à ces solutions). L'ambition est de soutenir un développement important de la mobilité partagée sous cette législature.

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- La démarche de subsidiation des mobipôles (volet infrastructures, équipements et signalétique) s'est faite via le droit de tirage PIMACI, qui est clôt à ce stade. Les projets ont été rentrés et les communes sont en train de

réaliser les travaux. Il n'y a pas encore d'orientation politique sur la poursuite d'éventuelles financement similaire, ni en termes de soutien des services à y développer.

5. DIVERS

- L'autorisation de circulation des vélos sur les bandes bus dépend du gestionnaire de voirie, qui prend position en fonction de différents critères. Il faut s'adresser au gestionnaire de voirie pour connaître la situation au cas par cas.
- La prochaine session de l'OCBM sera planifiée en automne dans 6 mois.