

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

Date : 27 novembre 2025

Lieu : La Louvière – Hôtel de Ville

Présents :

Président : Jean-Michel BAIJOT (Inspecteur général du Département de la Stratégie de la Mobilité et de l'Intermodalité au SPW –MI)

Secrétariat : Niels ANTOINE (SPW MI – Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés)

Membres

- Jérôme SALINGUE (Ath)
- Luc VAN DER STICHELEN (Beloeil)
- Claude DEMAREZ (Chièvre)
- Remy DECLEVE (Flobecq)
- Fabrice DESPRETZ (Frameries)
- Guy PATERNOSTER (Quévy)
- Emerence LEHEUT (Manage)
- Dirk DECLERQ (Silly)
- Marie BAUWELINCKX (SPW MI – Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés)
- Rémy PREVOT (LETEC-BU Hainaut)

Invités permanents

- Marilyn ENGLEBERT (SNCB)
- Rémy HUON (Tous à pied)

Invités ad hoc

- Justine MARNEFFE (SPW MI – Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés)
- Sophie ROLAND (SPW MI – Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés)
- Kevin LEDUC (LETEC – Coordination opérationnelle)
- Isabelle DESPEGHEL (LETEC-BU Hainaut)
- Michel LEGRAND (LETEC-BU Hainaut)
- Fabrice MAINIL (SPW MI-Direction de la planification de la mobilité)

Autres

- Caroline BUREAU (~~Chef de bureau administratif CeM~~-Dour)
- Soraya BEN OTMAN (CeM La Louvière)
- Achille LECRIVAIN (CeM Lessines)
- Sébastien GREMEAUX (CeM Mons)
- Antoine BACRO (CeM Mouscron)
- Jean-Christophe MASURE (CeM Peruwelz)
- Corentin NALLETAMBY (Centropôle)
- Julie SCHIRVEL (CeM Peruwelz)
- Yves HUWAERT (CeM Soignies)

Absents/Excusés :

- Gauthier DUDANT (Antoing)
- Guillaume HOSLET (Bernissart)
- Binche
- Michel VACHAUDEZ (Boussu)
- Pierre-Yves HUBAUT (Braine-le-Comte)
- Géry PATERNOTTE (Brugelette)
- Pierre GERARD (Brunehaut)
- Celles
- Giuseppina NINFA (Colfontaine)
- Philippe MOUTON (Comines-Warneton)
- Vincent LOISEAU (Dour)
- Catherine WALEM (Ecaussinnes)
- Antoine VANDEREECKEN (Ellezelles)
- Enghien
- Frédéric RAZEE (Erquelinnes)
- Sophie VERVAECKE (Estaimpuis)
- Aurore TOURNEUR (Estinnes)
- Carlo DE WOLF (Flobecq)
- Jacques DUPIRE (Frasnes-lez-Anvaing)
- Cindy BERIOT (Hensies)
- Quentin CRAPEZ (Hensies)
- Jonathan PELEIREAU (Honnelles)
- Olivier DESTREBECQ (La Louvière)
- Damien SAUVAGE (Le Roeulx)
- Noémie PAILLOT (Lens)
- Oger BRASSART (Lessines)
- Hervé CORNILLE (Leuze-en-Hainaut)
- Catherine HOUDART (Mons)
- Christel VERSCHUERE (Mont-de-l'Enclus)
- François DEVILLERS (Morlanwelz)
- Simon VARASSE (Mouscron)
- Aurélien BRABANT (Pecq)
- Thierry DEPUYDT (Péruwelz)
- Elena MILITARI (Quaregnon)
- Can YETKIN (Quiévrain)
- Séverine DHAENES (Rumes)
- Luc DUMONT (Saint-Ghislain)
- Ilias LAMDOUARD (Soignies)
- Vincent LUCAS (Tournai)
- SPW - Département des Routes du Hainaut et du Brabant wallon
- Cabinet du Ministre Desquesnes
- Cawab
- Navetteurs.be
- FOREM
- IDEA

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 (LETEC)

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

IMPORTANT – Avis communal sur le projet de schéma régional structurant de mobilité collective

Conformément au courrier du 10 novembre transmis aux communes de Wallonie, un avis communal est sollicité sur les propositions de connexion de leurs centralités et sur la localisation des mobipôles. Cet avis, sous forme de délibération du Conseil communal (validation de connexions proposées ou proposition alternative argumentée), est à transmettre à l'Autorité Organisatrice des Transports (SPW MI) dans les 3 mois à dater de l'envoi du procès-verbal définitif de l'OCBM. Au-delà de ce délai, l'avis est réputé favorable.

Les Communes concernées sont celles qui disposent sur leur territoire d'une centralité villageoise qui n'est pas connectée au réseau structurant (cfr point 1.1 de la séance). Pour le bassin du Hainaut, les communes d'Antoing, Boussu, Colfontaine, Enghien, Frameries, Manage, Quaregnon, Quiévrain, Soignies n'ont pas d'avis à remettre car elles disposent de liaison(s) identifiée(s) comme structurante(s) pour connecter toutes leurs centralités. Les autres Communes sont invitées à vérifier les pôles de destination D1 (connexion prioritaire à un pôle urbain) et D2 (connexion prioritaire à un pôle majeur) proposées par le SPW MI sur base des flux issus de la téléphonie mobile. Ce choix des destinations D1 et D2 doit permettre de mettre en évidence et de résorber d'éventuelles carences dans le réseau de transport public pour l'accessibilité de ces centralités villageoises aux services offerts dans les pôles urbains.

L'accessibilité au sein des pôles urbains majeurs et régionaux ne fait pas l'objet du présent schéma. Seront concernées à l'avenir Mons, Colfontaine, Frameries, Quaregnon, La Louvière, Manage, Tournai, Mouscron, Estaimpuis. Aucun avis communal n'est sollicité à ce stade pour l'offre urbaine.

En cas de questions ou de divergence sur le choix de ces destinations et de la localisation des mobipôles, le SPW MI est à la disposition des communes, notamment pour s'assurer qu'une proposition alternative est bien crédible à la lumière des flux réels. L'adresse de contact est : bassins.mobilite@spw.wallonie.be

Accueil - Mot du président

La présidence est assumée temporairement par le SPW étant donné les travaux en cours au niveau de la politique régionale de mobilité, dont un rapide état des lieux est dressé.

La réforme au niveau de la gouvernance régionale de la mobilité et du devenir des bassins de mobilité n'a pas encore aboutie.

La révision du contrat de service public du TEC est toujours en cours au niveau du Gouvernement.

Enfin, les travaux pour établir une politique d'accessibilité au territoire à l'échelle de la Région wallonne, basée sur le Schéma de Développement Territorial, ont bien avancé pour le volet mobilité collective et font l'objet d'une présentation ce jour.

Bref rappel, pour les quelques-uns dont cette session d'OCBM pourrait être la première, l'Organe de Consultation est, par décret, chargé d'émettre des recommandations. L'objectif commun est d'améliorer la mobilité pour tous les Wallons, en tenant compte des besoins spécifiques de chaque bassin et des connexions avec les pôles environnants. La volonté est de travailler ensemble et de trouver des solutions innovantes et durables pour l'accessibilité de nos territoires.

Remarque préliminaire : En séance, le président a réalisé une permutation des points de l'ordre du jour pour avoir une réunion plus cohérente. Cependant, dans ce PV, la numérotation des points a été maintenue en référence aux documents préparatoires

Réseau TEC

Offres évaluées

2.1. Ligne MWR « Mouscron – Wattrelos-Roubaix »

Point pour avis – voir les documents préparatoires – voir aussi les slides présentés par le SPW MI (Niels ANTOINE)

L'AOT présente les différentes caractéristiques de cette ligne transfrontalière ainsi que les principaux résultats des relevés et analyses effectués par le TEC et Ilévia, l'opérateur côté français. Cette évaluation est réalisée dans le cadre du renouvellement d'un protocole entre, d'une part, la Région wallonne et, d'autre, par la Métropole européenne de Lille (MEL).

Plusieurs enjeux ont été identifiés à savoir la question des horaires, de l'itinéraire au centre de Mouscron, de la tarification transfrontalière, l'amplitude horaire et des correspondances entre transports publics.

Remarques :

- Antoine BARCO (Mouscron) précise que l'enjeu pour cette ligne et, plus globalement pour le réseau de bus de la ville de Mouscron, reste les correspondances entre bus et trains, et entre lignes de bus. Il attire également l'attention sur l'importance de la lisibilité des horaires de bus, surtout pour un public peu connecté.

Avis de l'Organe :

- **L'Organe prend acte des résultats de l'évaluation de la ligne MWR et émet un avis favorable sur le plan d'actions qui en découle (mise à jour et renouvellement du protocole, simplification des horaires, officialisation de l'itinéraire au centre de Mouscron, amélioration de la tarification transfrontalière, analyse du potentiel de correspondance bus-trains en gare de Mouscron).**
- **L'Organe soutient le renouvellement du protocole entre autorités organisatrices en vue de maintenir l'offre transfrontalière par bus entre Mouscron, Wattrelos et Roubaix.**

2.2. Ligne E41 « Renaix-Péruwelz »- Evaluation finale

Point pour avis – voir les documents préparatoires – voir aussi les slides présentés par le SPW MI (Julie DUVIVIER et Justine MARNEFFE)

L'AOT présente les derniers chiffres de fréquentations disponibles pour cette ligne et rappelle les conclusions de l'évaluation intermédiaire qui a eu lieu en 2023.

Les principaux constats sont : une fréquentation qui reste globalement trop faible - seuls trois parcours émergent du lot - et une utilisation de la ligne qui relève d'avantage du cabotage que du déplacement entre pôles. D'autres lignes 86a, 86b, 86c réalisent également cette connexion entre Péruwelz, Leuze-en-Hainaut, Frasnes-les-Anvaing et Renaix.

Sur base de ces constats, il est proposé de supprimer la ligne express et d'optimiser les lignes 86a, 86b et 86c.

Remarques :

- Jean-Christophe MASURE (Péruwelz) : la Ville de Péruwelz est déçue mais peut comprendre la décision. Il souhaite savoir comment l'information doit être remontée au Collège communal. L'AOT précise que l'information est partagée maintenant à l'OCBM, qui est l'organe d'avis officiel, dont ses membres font le relais avec les instances communales qui restent libre de formuler des propositions à LETEC pour l'optimisation de l'offre visée.
- Michel LEGRAND (LETEC) rappelle les objectifs initiaux de cette ligne (déplacement des travailleurs vers les pôles d'emplois, liaison de pôles) et partage le constat que les objectifs ne sont pas atteints. La ligne est fréquentée majoritairement par un public scolaire. La ligne Express remplit donc la même fonction que les lignes classiques dans les mêmes créneaux horaires. Il signale également que le TEC a étudié la question et dispose d'une solution alternative qui s'appuie sur les autres lignes existantes sur le même tronçon.

Avis de l'organe :

L'Organe prend acte des résultats de l'évaluation de la ligne E41 qui ne présente pas la performance attendue.

Il recommande dès lors :

- o de supprimer l'offre Express reliant directement les pôles Renaix et Péruwelz ;**
- o d'optimiser l'offre des lignes 86a, 86b et 86c en termes d'itinéraires et d'horaires et afin de répondre aux besoins de :**

- **relier les pôles intermédiaires entre eux,**
- **desservir les POI précités,**
- **tout en assurant les correspondances bus/train visées à Leuze-en-Hainaut depuis Renaix vers Tournai et depuis Péruwelz vers Ath/Bruxelles.**

Il demande de maintenir dans le bassin de mobilité du Hainaut les moyens financiers affectés à cette ligne pour renforcer le transport public existant selon les besoins.

2.3. Ligne E42 « Renaix-Tournai » - Evaluation finale

Point pour avis – voir les documents préparatoires – voir aussi les slides présentés par le SPW MI (Julie DUVIVIER et Justine MARNEFFE)

L'AOT présente les derniers chiffres de fréquentations disponibles pour cette ligne et rappelle les conclusions de l'évaluation intermédiaire qui a eu lieu en 2023.

Les principaux constats sont : une fréquentation en augmentation qui reste cependant trop basse, un faible recours à la ligne E42 pour rejoindre le PAE de Tournai au départ de Renaix, Mont-de-l'Enclus ou de Celles et des phénomènes de siphonage de lignes préexistantes, à savoir :

- la 483 permettant, tout comme la E42, de connecter les pôles de Celles, Mont-de-l'Enclus, Renaix et Tournai entre eux, dont la fréquentation a diminué depuis la mise en service de la ligne E42 ;
- la 4 « Baisieux – Tournai » répondant aux besoins de desservir le PAE de Tournai au départ de Tournai, dont la fréquentation a régressé depuis le déploiement de la ligne Express.

Remarques :

- Rémy PREVOT (LETEC) évoque les contraintes budgétaires actuelles du TEC et soutient le principe de supprimer ces lignes qui ont les indicateurs très bas. Cependant, il propose d'amender les avis pour les lignes E41 et E42 et d'y inscrire la réallocation des moyens libérés par la suppression des deux lignes Express vers les lignes classiques pour lesquelles des besoins sont identifiés. Ceux-ci seront notamment nécessaires pour réaliser les optimisations souhaitées. Eventuellement, ces moyens peuvent aussi être réaffecter à d'autres endroits du réseau.
- Jean-Michel BAIJOT (président) entend bien la demande formulée par le TEC et suggère d'adapter l'avis en conséquence. Par la même occasion, il rappelle qu'il existe des solutions moins coûteuses et efficaces comme le « TEC à la Demande ».
- Rémy PREVOT (LETEC) rappelle le constat qui avait été fait lors du dernier OCBM, à savoir que l'offre kilométrique par habitant du bassin de mobilité du Hainaut est plus faible qu'ailleurs en Wallonie. Ce déséquilibre est connu depuis 1990. Un avis avait été émis en faveur d'une augmentation de l'offre pour rejoindre les niveaux atteints ailleurs. La demande d'amendement des avis de l'Organe relatifs aux lignes E41 et E42 s'inscrit dans cette logique.
- Isabelle DESPEGHEL (LETEC) précise que si les performances sont faibles, c'est en raison de choix politiques posés en matière de mobilité dont celui en faveur des voitures de société. La volonté est de voir évoluer les comportements mais 3 ans c'est relativement court pour avoir l'impact souhaité à l'échelle de l'exploitation d'une Business Unit comme celle du Hainaut.
- Jean-Michel BAIJOT (président) répond que la pertinence du transports publics devrait augmenter dans les prochaines années en raison des hausses prévues des prix du carburant.

Avis de l'Organe :

L'Organe prend acte des résultats de l'évaluation de la ligne E42 qui ne présente pas la performance attendue. Il recommande dès lors :

- **de supprimer la ligne E42 reliant directement les pôles Renaix et Tournai ;**
- **d'optimiser l'offre de la ligne 483 reliant les pôles de Renaix, Mont-de-l'Enclus, Celles et Tournai entre eux, en termes d'itinéraires (simplification) et d'horaires en assurant la correspondance bus/train visée à Tournai (de/vers Mons) ;**

- d'optimiser l'offre de la ligne régulière 4, connectant la gare de Tournai au PAE de Tournai Ouest en termes :
 - d'horaires pour coïncider avec les besoins de principaux pôles générateurs de déplacements (campus Negundo et centre de travail adapté) et pour organiser la correspondance en gare de Tournai (de/vers Mons)
 - de desserte au sein du PAE.

Il demande de maintenir dans le bassin de mobilité du Hainaut les moyens financiers affectés à cette ligne pour renforcer le transport public existant selon les besoins.

Ambitions régionales

1.1. Politique d'accessibilité au territoire. Projet de schéma structurant de mobilité collective (bus, train, mobipôles)

Point pour avis – voir les documents préparatoires – voir aussi les slides présentés par le SPW MI (Marie BAUWELINCKX, Justine MARNEFFE, Niels ANTOINE)

Le SPW MI présente le projet de politique d'accessibilité au territoire. Il s'agit d'un document d'orientation qui vise à :

- soutenir les objectifs d'optimisation spatiale du Schéma de Développement Territorial (SDT) en ciblant les besoins d'offres structurantes pour connecter les centralités ;
- guider la priorisation des programmations des projets de développement d'infrastructures et de services, au regard des écarts entre l'ambition du schéma et les réseaux existants, cette démarche permettant de repérer les territoires présentant un déséquilibre actuel ou prévisible entre l'offre et la demande, en tenant compte de l'évolution démographique, afin d'établir des priorités géographiques pour ajuster l'offre.

Le travail s'appuie sur les flux de déplacements -Tous Modes et Tous Motifs - issus de la téléphonie mobile. Ces données ont ensuite été confrontées avec les chiffres de fréquentation sur le réseau de bus et avec les différents résultats d'évaluation de lignes de bus. Un recensement des points d'intérêts majeurs générateurs de flux (zones d'activités économiques, sites touristiques majeurs, hôpitaux, pôles d'enseignement supérieur, ...) vient compléter les polarités villageoises et urbaines identifiées dans le SDT.

Le Schéma régional structurant de mobilité collective a pour ambition de définir :

- L'offre des liaisons structurantes par bus (+/- 1/3 de l'offre TEC) entre les pôles urbains, desservant sur leur parcours des centralités villageoises et des points d'intérêts majeurs et permettant de compléter le maillage de l'offre ferroviaire ;
- Les connexions des centralités villageoises et des points d'intérêt majeurs non desservis par une liaison structurante bus ou par le train ;
- La localisation des mobipôles, lieu où des correspondances et/ou du rabattement local doivent s'organiser prioritairement.

Il fixe également les orientations régionales, avec la mesure des écarts par rapport à la situation existante, pour :

- L'offre ferroviaire fédérale ;
- Les relations transrégionales et transfrontalières de transport public.

L'ensemble de ces éléments (liaisons, connexions, localisation des mobipôles) sont présentés sous forme d'une carte en annexe.

Point important : les offres au sein des pôles urbains majeurs et régionaux ne sont pas définies dans ce projet de Schéma régional à ce stade. Cette question sera traitée dans un second temps.

Remarques :

- Isabelle DESPEGHEL (LETEC) signale qu'Enghien se trouve bien dans le Hainaut mais la ligne de bus qui relie cette centralité à celle de Tubize est exploitée par LETEC Brabant wallon.
- Marie BAUWELINCKX (AOT) attire l'attention sur le fait que les lignes E41 et E42 ne sont pas repises dans ce réseau structurant, ce qui est cohérent avec les conclusions des évaluations présentées précédemment.
- Justine MARNEFFE (AOT) : seuls les points d'intérêts de la Région wallonne ont été répertoriés. Ce n'est donc pas le cas de ceux situés en France où seules les polarités urbaines ont été intégrées dans les analyses.
- Marie BAUWELINCKX (AOT) ajoute que ces points d'intérêts transfrontaliers apparaissent à travers des données issues de la téléphonie mobile. Néanmoins, les communes sont invitées à contacter l'AOT si elles jugent utile d'ajouter certains points d'intérêt majeurs localisés en France.
- Isabelle DESPEGHEL (LETEC) demande à quel horizon ce schéma structurant sera mis en œuvre ; l'horizon 2040 étant évoqué dans la présentation. Elle attire l'attention sur le fait que le ZAE Polaris est encore vide. Il n'y a donc pas encore de flux de navetteurs qui nécessiterait la mise en place d'une offre structurante à court terme.
- Marie BAUWELINCKX (AOT) : concernant cette ZAE en développement, une connexion est nécessaire mais celle-ci ne doit pas nécessairement prendre la forme d'une liaison structurante.
- Marie BAUWELINCKX (AOT) : à la question posée sur le caractère évolutif du document, précise que l'objectif est de disposer d'un premier schéma pour notamment planifier les futurs investissements tout en visant une actualisation notamment les adaptations apportées aux centralités villageoises dans le cadre des Schémas de Développement Communaux ou pour intégrer de futurs développements territoriaux majeurs.
- Emerence LEHEUT (Manage) : signale que la centralité urbaine de Manage ne dispose plus de connexion directe en train vers Mons, ni vers Bruxelles, ce qui n'est pas cohérent par rapport aux principes exposés dans la présentation. Cette liaison qui mériterait d'être prise en compte par la SNCB ou à défaut par la Région.
- Fabrice DESPRETZ (Frameries) : évoque la situation de la ligne ferroviaire 96.
- Emerence LEHEUT (Manage) : à propos de la liaison structurante entre La Louvière et Nivelles, évoque le zoning en cours d'urbanisation au niveau de Manage. Celui-ci est proche de la gare et est accessible via le RAVeL.
- Claude DEMAREZ (Chièvres) : se demande ce que va devenir tout le travail qui avait été réalisé lors de l'étude du redéploiement de Ath (qui n'a pas abouti faute de budget). Il se dit prêt à consacrer de l'énergie mais ne souhaite plus revivre la même expérience.

- Niels ANTOINE (AOT) précise que la mise en œuvre des redéploiements de zone s'organise autrement au niveau du TEC et que les analyses réalisées alimentent les travaux de politique d'accessibilité. Ce Schéma régional que l'on a construit ici est à une échelle plus large, celle de toute la Wallonie. Les études de redéploiement vont beaucoup plus dans le détail.
- Isabelle DESPEGHEL (LETEC) déplore la question budgétaire qui a mené à l'abandon du projet de redéploiement dans son ensemble et précise que des ajustements à la marge ont néanmoins été mis en œuvre selon les moyens disponibles.

Avis de l'Organe

L'Organe prend connaissance du projet de Schéma régional structurant de mobilité collective, basé sur le Schéma de Développement Territorial de la Wallonie, et des étapes d'adoption de la politique d'accessibilité au territoire.

Il prend acte des possibilités de connexion qu'offre le réseau ferroviaire fédéral ainsi que des principaux enjeux d'amélioration identifiés pour ce dernier.

Il souligne le besoin de liaison structurante entre Manage et Mons.

Il prend connaissance de la procédure d'avis communal relative à la connexion des centralités villageoises non desservies par le réseau structurant et à la localisation des mobipôles.

Réseau TEC (suite)

Prochaines évaluations

2.4. Evolution de l'offre autour de la ligne 82 (821, 822, 17, 24, 84, 85, 89)

Point pour avis – voir les documents préparatoires – voir aussi les slides présentés par le SPW MI (Justine MARNEFFE)

L'AOT présente la liste des évaluations prévues en 2026 et les principaux enjeux identifiés.

Remarques :

Aucune remarque n'est formulée.

Avis de l'Organe :

L'Organe prend acte que les lignes TEC 82, 821, 822, 17, 24, 84, 85 et 89 feront l'objet d'une évaluation collective durant le prochain semestre avec pour objectif l'optimisation de l'ampleur globale de ces offres et l'amélioration de leur fiabilité.

Il identifie les enjeux suivants à prendre en compte dans ces évaluations :

- L'adéquation de l'offre en période de vacances au regard de la fréquentation moindre ;
- La possibilité d'exploiter les liaisons différemment afin d'améliorer la fiabilité des horaires ;
- La fiabilisation des correspondances bus-train en gare de Mons et de La Louvière Centre.

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

Infrastructures

3. Services proposés par le LETEC pour l'aménagement des abris pour voyageurs et équipements pour les vélos.

Point pour information – voir les slides présentés par LE TEC (Kévin LEDUC)

Remarques :

Le TEC peut fournir aux communes des statistiques de fréquentations aux arrêts (avec une convention de confidentialité) pour les aider dans la priorisation des aménagements.

Divers : suggestions de points pour un OCBM ultérieur : néant