

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

Date : 16 mai 2019

Lieu : Place Mansart 21-22, La Louvière

Présents :

- Luc VANSAINGELE (Beloeil)
- Hélène WALLEMACQ (Bernissart)
- Kevin VAN HOUTER (Binche)
- Léandre HUART (Braine-le-Comte)
- Tatian JEREBKOV (Chapelle-lez-Herlaimont)
- Philippe DUMORTIER (Ecaussines)
- François OTTEN (Ellezelles)
- Daniel RICHIR (Frasnes-lez-Anvaing)
- Nancy CASTILLO (La Louvière)
- Virginie KULAWIK (Le Roeulx)
- Charlotte DE JAER (Mons)
- David VACCARI (Mouscron)
- Muriel COCHEZ (Quévy)
- Yves FOBELETS (SPW – Direction des routes Mons)
- Jean-Luc GOSELIN (SPW – Direction des routes Hainaut et Brabant wallon)
- Rémy PREVOT (OTW – Direction Hainaut)
- Philippe LARCIN (OTW – Direction Hainaut)
- Isabelle DESPEGHEL (OTW – Direction Hainaut)
- Antoine PATRIS (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Martin DUFLOU (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Florianne MOSSOUX (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)

Absents : Communes de :

- | | |
|--------------------|---------------------|
| - Antoing | - Jurbise |
| - Ath | - Lens |
| - Boussu | - Lessines |
| - Brugelette | - Leuze-en-Hainaut |
| - Brunehaut | - Manage |
| - Celles | - Merbes-le-Château |
| - Chièvres | - Mont-de-l'Enclus |
| - Colfontaine | - Morlanwelz |
| - Comines-Warneton | - Pecq |
| - Dour | - Péruwelz |
| - Enghien | - Quaregnon |
| - Erquelinnes | - Quiévrain |
| - Estaimpuis | - Rumes |
| - Estinnes | - Saint-Ghislain |
| - Flobecq | - Seneffe |
| - Frameries | - Silly |
| - Hensies | - Soignies |
| - Honnelles | - Tournai |

Abréviations :

AOT = Autorité organisatrice du transport
OTW = Opérateur de transport de Wallonie
OCBM = Organe de consultation des bassins de mobilité
SDT = Schéma de Développement Territorial
SRM = Stratégie Régionale de Mobilité
ZHNS = Zone à haut niveau de service
BHNS = Bus à haut niveau de service
PUM = Plan urbain de mobilité
PCM = Plan communal de mobilité
CRM = Centrale régionale de mobilité
CLM = Centrale locale de mobilité
AP = Antoine Patris
MD = Martin Duflou

Ce compte-rendu reprend uniquement les interventions des membres présents lors de la réunion, en complément de la présentation faite par Antoine Patris et Martin Duflou.

1. Evolution de la gouvernance

La commune de Beloeil estime que la présentation est fort ciblée sur les bus. Cette commune pose deux questions :

- La Wallonie se concerte-t-elle avec la SNCB ?
- Existe-t-il une coordination en matière de mobilité douce ?

MD répond que la Région n'est pas compétente pour le chemin de fer (il s'agit d'une compétence fédérale) mais qu'il existe au sein de la RW une cellule ferroviaire qui est chargée de travailler avec la SNCB. L'AOT est donc ouverte à collecter les remarques à ce sujet et à les relayer à la cellule ferroviaire tout en gardant à l'esprit que le but est de compléter l'offre train par de l'offre bus et non pas de concurrencer le ferroviaire avec des bus.

En réponse à la seconde question, MD introduit déjà le concept de « mobipôle » et indique que dans la suite de la présentation, le réseau de mobilité douce sera abordé en lien avec le transport public.

La Ville de La Louvière propose d'intégrer les acteurs de la mobilité douce aux OCBM.

MD estime que la remarque est pertinente et l'AOT va examiner quel relais peut être fait à ce niveau.

La Commune de Beloeil regrette que tout soit compartimenté alors que tout doit être intégré.

La Ville de Binche pointe un grand problème de train sur la ligne qui passe à Binche et estime que les petites communes ne bénéficient pas d'une bonne offre. La SNCB doit vraiment être mise autour de la table.

Madame Despeghel pointe le problème de la congestion des bus. Elle estime que les communes doivent pouvoir s'exprimer à ce sujet et que l'intérêt de cet organe est que tout le monde prenne conscience de son rôle à jouer en matière de mobilité.

La Ville de Binche demande si des connexions entre bassins de mobilité sont possibles (notamment avec Charleroi ou vers Bruxelles) et demande que les points centraux soient bien coordonnés avec les bus. Par exemple, à partir d'Estinnes, il y a un problème de connexion jusque Binche notamment le samedi.

La Ville de Louvière appuie l'idée de consultation de la SNCB. Elle évoque également le souvenir du tram, qui est à la frontière entre le bus et le métro. Dans la région, le tram a disparu alors qu'il était en site propre, il peut représenter une bonne solution de mobilité.

MD indique que la décision du GW est de limiter le tram à Charleroi, où il existe déjà, et à Liège où il entrera en service pour 2022.

La Ville de Binche déclare que quand on travaille sur les PCM, on apprend que pour développer 1 km de bus, on doit en supprimer 1 km ailleurs et que cette charge appartient aux communes.

MD indique que cette question de l'évolution de l'offre TEC actuelle sera abordée dans la suite de la présentation.

2. Evolution de l'offre

Après présentation de la partie « Evolution de l'offre », plusieurs participants ont l'occasion de s'exprimer.

Madame Despeghel estime qu'il serait intéressant de recevoir les données sur le déplacement en train (nombre de montées et descentes des IC) afin de connaître les pratiques des voyageurs et d'améliorer les analyses de demandes pour les bus.

La Ville de La Louvière remarque que les pôles ont été choisis sur base de la définition du SDT, cependant, cette définition est à relativiser. En effet, selon le SDT, Binche n'est pas un pôle et La Louvière est un pôle mineur alors qu'il y a beaucoup de population et d'activité dans les deux villes.

AP répond qu'en effet, l'AOT s'est basée sur la vision politique du territoire mais rappelle que le but est de couvrir tout le territoire donc pour ce qui concerne la traduction mobilité, cela n'aura pas tellement d'impact.

MD ajoute que cela pourrait avoir un impact sur la priorisation du financement et les niveaux de service mais dans une première phase, il est uniquement la définition des pôles.

La Ville de Binche rappelle que beaucoup de communes ont contesté le SDT. Le rôle de Soignies ou Manage du point de vue du SDT doit être remis en question. Dans le Hainaut, il y a des zones

urbaines denses qui auraient dû être prises en compte, alors si cela a un impact sur le niveau de service, cela pose question.

AP répond qu'il s'agit en effet de la conséquence d'orientation politique.

La Commune de Bernissart déclare qu'il est nécessaire de mettre en place des bus en heure de pointe vers les zonings.

Monsieur Prévot et Madame Despeghel signalent que Nivelles est reprise 3 fois dans les liaisons WEL mises en place pour fin 2019. Cela est intéressant car, en train, cela n'est pas facile à relier. Cela peut être un complément au RER.

La Commune de Frasnes-lez-Anvaing regrette que les lignes soient limitées à la Wallonie. Qu'en est-il des frontières régionales ou nationales (Flandre, Bruxelles, France). Or, il y a du flux vers ces territoires.

AP répond qu'en effet, dans le SDT, seul Courtrai est défini comme pôle au nord du Hainaut. Néanmoins, cet organe de consultation sert aussi à se questionner sur ces problématiques frontalières et à développer des recommandations quant au réseau transfrontalier.

La Commune d'Ellezelles demande si la nouvelle offre remplacera l'offre actuelle.

AP répond qu'actuellement, il est question d'ajouter un nouveau réseau, comme une couche supplémentaire. Il y a une série de communes pour lesquelles il n'y a pas de réseau structurant actuellement pour lesquelles il faut développer une telle offre. L'idée est de développer l'offre « nouvelle » pour ensuite revoir le réseau et développer le rabattement, tout cela étant discuté au sein de cet organe de consultation.

MD ajoute que les liaisons, fréquences et amplitudes horaires seront ajustées en fonction des pôles et donc des flux de mobilité.

Une commune demande s'il existe l'équivalent des OCBM en Flandre.

MD indique qu'une réforme a été réalisée mais que les organes sont légèrement différents des nôtres. L'AOT tâchera de prendre contact avec l'homologue (s'il en existe un) ou en tout cas, de relayer cette demande auprès de la Flandre.

Madame Despeghel confirme qu'il y a une réelle demande de connexion avec la Flandre.

La commune du Roeulx pose la question du rabattement vers les mobipôles. Elle attire l'attention sur la connotation très rurale du Roeulx et, bien que la commune soit entourée de voies ferrées dans les communes avoisinantes, l'offre de bus est très minime. En résumé, au Roeulx, pour accéder au train, il faut prendre la voiture. Le TEC a refusé d'augmenter l'offre pour des raisons financières.

AP répond qu'il faut bien orienter l'évolution du réseau de transport public. Il convient donc d'aider l'opérateur à faire des choix. C'est notamment la raison pour laquelle l'organe est composé d'élus politiques et par de CEM qui sont des techniciens.

MD ajoute que la volonté de la Région est qu'il y ait un mobipôle au Roeulx, comme dans toutes les autres communes wallonnes d'ici 2030. Les communes seront consultées sur le lieu choisi et l'organisation du rabattement. Le développement du rabattement est un vrai enjeu.

La commune de Beloeil estime que le réseau proposé est fort axé sur les villes, au détriment des communes plus rurales vastes qui auront des difficultés à organiser ce rabattement.

AP répond que l'un ne va pas sans l'autre et qu'il faut donc réfléchir aux deux ensembles. Dans les grandes villes, les mobipôles sont déjà existants, il faut en tenir compte.

La Ville de La Louvière demande s'il y aura quand même des liaisons interpôles s'il existe déjà un bus ou un train. Par exemple, une liaison rapide en bus La Louvière-Le Roeulx-Soignies serait pertinente, en plus de l'actuelle ligne 134.

MD répond que s'il y a du flux et que le besoin est important entre deux pôles, on peut répondre à la demande.

Madame Despeghel précise en effet que cette ligne existe déjà et qu'elle est très utilisée.

La Ville de Binche regrette l'absence de connexion Binche-Charleroi. Actuellement, il faut prendre le train de Binche à La Louvière et changer de train pour Charleroi. Or, la ligne ferroviaire Binche-La Louvière présente de nombreux problèmes. En résumé, en transport en commun, il faut une heure pour atteindre Charleroi alors qu'en voiture, cela ne prend que 25 minutes. Charleroi est très attractif pour Binche et tous les villages avoisinants. Il en va de même pour Nivelles car on peut y prendre le RER pour Bruxelles. Idem pour Louvain-la-Neuve.

Monsieur Prévot se demande si le tram de Charleroi, qui s'arrête à Anderlues, ne pourrait pas aller jusque Binche.

AP répond que vu cette offre de tram, une connexion rapide Binche-Anderlues doit être étudiée. A ce stade, c'est la raison pour laquelle, la liaison vers Mons a été privilégiée.

La Commune de Bernissart demande si quelque chose est prévu pour les communes se situant entre deux PUM, comme Bernissart.

AP répond que l'OCBM est un organe qui peut être utilisé pour cette demande, mais il faut garder à l'esprit que le PUM est prévu pour l'urbain.

MD ajoute que le décret relatif aux PUM vise Tournai, La Louvière, Mons, Charleroi, Namur, Liège, Verviers, c'est le cadre actuel. Si certaines communes pensent qu'il faut ajouter d'autres pôles, il faudra relayer cette demande vers le nouveau gouvernement. Pour Charleroi, cela va suivre prochainement, en s'appuyant sur dynamique initiée par Charleroi Métropole.

Madame Despeghel indique que le PUM de Mons-La Louvière devrait comprendre les communes de Boussu et Colfontaine qui sont densément peuplées et où existe un réel besoin.

La commune de Braine-le-Comte regrette qu'elle ne soit pas incluse dans le PUM de Mons-La Louvière alors qu'une gare brassant 6000 navetteurs par jour est présente sur son territoire. Braine-le-Comte devrait être pris en compte dans le PUM pour ces raisons.

AP répond que les lignes urbaines sont à prendre en compte. Mais Braine-le-Comte est-elle réellement dans la dynamique urbaine de La Louvière et Mons ou bien est-elle plutôt dans une dynamique intercommunale ?

La Commune de Binche souligne qu'elle ne voit pas de connexion vers Braine-le-Comte. AP et MD répondent qu'il s'agit d'une ligne intercommunale plutôt qu'urbaine.

La Ville de Mouscron insiste sur la pertinence du dialogue avec la SNCB car Mouscron est au fil du temps de moins en moins bien desservi par les trains.

AP rappelle le choix de ne pas déformer le train en y faisant concurrence. Et que l'offre SNCB est perfectible en certains endroits.

La Ville de Binche estime qu'il ne s'agit pas de concurrence mais d'une deuxième option car le train n'est pas un choix fiable (les lignes passant par Binche sont celles accusant le plus de retard en Belgique).

La Commune de Beloeil demande comment procéder pour dialoguer avec la SNCB.

AP répond que l'AOT fera le relais avec la cellule ferroviaire mais rappelle que celle-ci ne peut faire plus que du lobbying, il ne faut pas se fourvoyer à ce sujet. La cellule ferroviaire remet au fédéral des avis sur les besoins de mobilité de la Wallonie.

La Commune de Beloeil demande si les administrateurs de l'OTW et le cabinet du Ministre sont présents aujourd'hui.

MD répond que l'OTW a été contacté à ce sujet et ajoute que des représentants des usagers devaient être conviés mais que le Ministre n'a pas procédé à la désignation. C'est un point d'attention.

La Ville de La Louvière déclare qu'elle a l'ambition de faire une centrale locale de mobilité (CLM) « Cœur de Hainaut » pour la zone La Louvière-Mons.

MD dit qu'en effet, c'est une des premières missions à mettre en œuvre.

La Commune d'Ellezelles revient sur la question des zones rurales dans lesquelles l'offre de service est faible. Qu'en sera-t-il des offres existantes ? Il y a encore des lignes avec un service acceptable mais elles suivent encore le tracé du vicinal qui ne correspondent plus forcément avec les besoins et dynamiques d'aujourd'hui car ces lignes ne desservent pas les zonings et autres pôles économiques actuels.

3. Méthodologie

MD demande si les participants souhaitent émettre des suggestions d'amélioration de la méthodologie utilisée pour faire fonctionner l'OCBM et l'organisation des remontées des attentes d'évolution de l'offre afin que cet organe soit efficace.

La Ville de Binche relève que les problématiques sont différentes en fonction des communes. Il faudrait instaurer des réunions en sous-bassins et des réunions entre ces sous-bassins.

MD indique qu'on peut imaginer un système de groupes de travail puis de plénière.

La Ville de Binche suggère que les participants puissent préparer leurs sujets à l'avance dans leurs communes respectives. Aussi pour les questions opérationnelles (créneaux horaires, de coordination des horaires, des temps de trajet, ...).

Madame Despeghel indique qu'en ce qui concerne les temps de trajet, il y aura prochainement au Hainaut un recalibrage complet des temps de parcours pour qu'ils correspondent à la réalité, notamment aux heures de pointe (à cause de la congestion). C'est au niveau de l'adaptation des horaires que le travail avec les communes et le SPW a toute sa valeur ajoutée pour qu'on trouve des solutions et pour diminuer les temps de parcours.

Monsieur Gosselin indique que le BHNS de Charleroi sera en site propre et cadencé, mais ce n'est pas évident d'obtenir cela (il faut aller jusqu'à compter les places de parking pour rassurer les acteurs). Quand on a défini les liaisons, une partie du travail est fait mais une autre problématique est de faciliter l'utilisation du réseau des routes. Mais pour traiter ce problème, il faut faire des compromis. Le travail au niveau local porte principalement sur le fait de trouver le meilleur itinéraire et les solutions pratiques afin de permettre une exploitation optimale du réseau.

La Commune du Roeulx souhaite pouvoir faire remonter les besoins locaux mais estime que l'OCBM n'est pas forcément le bon endroit car les spécificités locales n'intéressent pas forcément tout le monde. Comment faire pour y procéder ?

AP répond qu'en effet, pour le projet mobipôle, la démarche est assez top-down aujourd'hui car il s'agit de projets pilotes. Par la suite, pour la généralisation des mobipôles, on reviendra vers les communes.

La Ville de Binche pense que les mobipôle seront dans les grandes gares. La ligne La Louvière – Leval-Trahegnies prend 55min pour parcourir 10km. C'est le temps de trajet qu'on prend en compte, pas les kilomètres.

La Commune de Bernissart exprime son enthousiasme par rapport à la dynamique de l'OCBM et fait plusieurs remarques/suggestions :

- Importance d'une concertation avec la SNCB.

- Il conviendrait également de communiquer le programme le plus rapidement possible avant la réunion afin que les participants puissent préparer leur sujet et être pertinents dans leurs interventions.
- L'idée de diviser le groupe en sous-groupe est intéressante car le territoire est étendu.
- Elle demande également comment procéder lorsqu'on veut faire évoluer un horaire, une ligne, une liaison, de manière formelle.

La Ville de La Louvière propose de s'enrichir de la situation dans d'autres pays ou même à l'intérieur de la Belgique comme à Bruxelles pour alimenter les idées. Par exemple, à Bruxelles, ils ont été « coupé » les lignes car elles étaient trop longues et cela ne collait plus aux contraintes horaires.

Madame Despeghel précise que l'OTW échange avec la STIB (Bruxelles) et l'UITP (Union internationale des transports publics).

MD ajoute que l'AOT compte aussi échanger avec les autres pays d'Europe.

Monsieur Gosselin indique que le bus passe les frontières provinciales. Il est donc primordial de s'assurer que les décisions prises en OCBM Hainaut ne contredisent pas celles des OCBM voisins et de la Flandre ou de Bruxelles.

Monsieur Prévot demande s'il existe des mobipôles ailleurs.

AP répond qu'il y a des équivalents en Flandre ou dans d'autres pays, mais qu'il faut aussi s'adapter aux spécificités territoriales wallonnes. Le but est de s'inspirer avec ce qui fonctionne bien ailleurs mais de l'adapter pour que cela ait du sens sur en Wallonie.

Monsieur Gosselin indique qu'il y a 6 OCBM : est-ce possible de collecter les discussions des 6 séances de questions-réponses et les communiquer aux autres ?

MD répond qu'en effet, on peut imaginer l'idée d'une plateforme Internet qui reprend toutes les informations pertinentes.

La Commune de Braine-le-Comte suggère d'être transparent sur la question du financement de l'offre.

MD et AP remercient les participants pour leurs suggestions et leurs donnent rendez-vous à la prochaine réunion de l'OCBM.