

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

---

Date : vendredi 18 octobre 2019

Lieu : Rue du Joncquois 118 Mons

Présents :

Membres

- Ronny BALCAEN (Ath)
- Luc VANSAINGELE (Beloeil)
- Hélène WALLEMACQ (Bernissart)
- Kevin VAN HOUTER (Binche)
- Didier STREBELLE (Brugellette)
- Daniel DETOURNAY (Brunehaut)
- Didier LEBAILLY (Chièvres)
- François OTTEN (Ellezelles)
- Delphine DENEUFBOURG (Estinnes)
- Jacqueline GALANT (Jurbise)
- Nancy CASTILLO (La Louvière)
- Virginie KULAWIK (Le Roeulx)
- Isabelle GALANT (Lens)
- Nicolas DUMONT (Leuze-en-Hainaut)
- Yves WUILPART (Péruwelz)
- Luc DUMONT (Saint-Ghislain)
- Benoît LECLERCQ (Soignies)
- Jean-François LETULLE (Tournai)
- Rémy PREVOT (OTW – Directeur exécutif Hainaut)
- Yves FOBELETS (SPW Mobilité Infrastructures – Direction des Routes du Hainaut)
- Antoine PATRIS (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)
- Florianne MOSSOUX (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)

Invités

- Isabelle DESPEGHEL (OTW - Directrice d'exploitation du Hainaut)
- Michel LEGRAND (OTW – Direction Hainaut – Spécialiste Etudes et Mobilité)
- Alexandra DUPONT (OTW - Conseil d'administration)
- Michel MEUTER (Centrale Régionale de Mobilité)
- Jean-Michel BAIJOT (SPW Mobilité Infrastructures – Département de la Stratégie de la Mobilité)
- Christiane CHERMANNE (SPW Mobilité Infrastructures – Direction de la Planification de la Mobilité)
- Christine GUERIN (SPW Mobilité Infrastructures – Direction de la Planification de la Mobilité)
- Justine MARNEFFE (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)
- Marie BAUWELINCKX (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)

Autres participants :

- Gaël MISPELAER (Comines-Warneton)
- Éric FRICHE (Lessines)
- Nicolas SOKOLOW (Mons)
- Michaël DEROUBAIX (Mouscron)
- Valérie SILLION (Saint-Ghislain)
- Samuel QUIEVY (Tournai)

Absents :

- Antoing
- Boussu
- Braine-le-Comte
- Celles
- Chapelle-lez-Herlaimont
- Colfontaine
- Dour
- Ecaussines
- Enghien
- Erquennes
- Estaimpuis
- Flobecq
- Frameries
- Frasnes-lez-Anvaing
- Hensies
- Honnelles
- Manage
- Merbes-le-Château

- Mont-de-l'Enclus
- Morlanwelz
- Pecq
- Quaregnon
- Quévy
- Quiévrain
- Rumes
- Seneffe
- Silly
- Représentant du Ministre

#### 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

PAE = Parc d'activité économique

BHNS = Bus à haut niveau de service

PUM = Plan urbain de mobilité

CCATM = Commission Consultative Communale d'Aménagement du Territoire et de Mobilité

PCM = Plan communal de mobilité

CRM = Centrale régionale de mobilité

CLM = Centrale locale de mobilité

## 1. Plan de transport détaillé OTW d'application en 2020

### 1.1. Réseau WEL :

- 1.1.1. Etude opérationnelle du déploiement des nouvelles lignes WEL et de la convergence WEL de lignes express existantes (itinéraires, horaires, correspondances, matériel roulant, infrastructures)

Document préparatoire – point pour avis

***L'AOT rappelle la liste de liaisons WEL qui font pour le moment l'objet d'une étude opérationnelle par l'OTW en vue de leur traduction en offre commerciale (itinéraire, horaire, matériel roulant, ...).***

- ***Liaisons interpôles***
  - ***Peruwelz-Beloeil-Chièvre-Ath***
  - ***La Louvière - Manage - Seneffe – Nivelles***
  - ***Mons-Le Roeulx - Seneffe-Nivelles***
  - ***Soignies - Braine-le-Comte – Nivelles***
- ***Liaisons communes-pôle (heures de pointe)***
  - ***Honnelles – Dour – Mons (W01)***
  - ***Binche – Mons***
  - ***Mont-de-l'Enclus - Celles – Tournai***
  - ***Beaumont - Erquelines - Estinnes - Quévy - Mons***

Didier LEBAILLY (Chièvres) demande quels ont été les critères de choix des liaisons WEL. Justine MARNEFFE (AOT) précise que les critères sont les suivants : connexion entre les pôles SDT, flux de travailleurs suffisant, pas de concurrence avec le train.

Rémy PREVOT (OTW) précise que l'OTW n'étudie pas le déploiement des lignes WEL pour le moment car ils sont en attente d'une position du gouvernement wallon par rapport aux budgets. Le Conseil d'administration a en effet décidé d'attendre une position politique avant d'entamer l'étude des liaisons. Monsieur PREVOT souligne également la nécessité de renforcer la concertation entre les services de l'OTW et de l'AOT afin de prendre en compte les réalités de terrain.

Antoine PATRIS (SPW - AOT) précise qu'un représentant du cabinet est membre de l'OCBM. Sa présence, dans le futur, doit permettre d'apporter des éclairages en ce qui concerne les orientations du gouvernement. Par ailleurs, il abonde dans le sens de Remy Prévot quant à la nécessité d'une bonne collaboration entre l'AOT et l'OTW qui doit permettre de coupler une vision stratégique avec les connaissances de terrain.

Isabelle DESPEGHEL (OTW) rappelle que dans les choix stratégiques à effectuer, trois composantes sont à prendre en compte : la disponibilité de matériel roulant, le financement et le personnel. Il faut anticiper le risque de surcharge sur les lignes en cas de gratuité. Il faut en outre pouvoir donner satisfaction aux clients actuels.

Antoine PATRIS (SPW - AOT) rappelle que la Déclaration de Politique Régionale prévoit le développement du réseau et le renforcement du réseau actuel, qui n'est donc pas oublié.

Isabelle DESPEGHEL (OTW) informe que le nombre de réclamations que le TEC Hainaut reçoit est en forte augmentation et qu'il y a des besoins importants notamment en termes de personnel.

Antoine PATRIS (SPW - AOT) précise que l'AOT peut être un relais en terme budgétaire de ce qui peut être demandé.

Luc VANSAINGELE (Beloeil) demande si la concertation avec les communes sera organisée dans le cadre du développement du réseau WEL (itinéraires et points d'arrêts).

Antoine PATRIS (SPW - AOT) précise que la politique d'arrêts ne dépend pas de la Région mais de l'opérateur qui sera en charge d'assurer cette concertation.

Rémy PREVOT (OTW) affirme la volonté de l'OTW de se concerter avec les communes mais rappelle que pour les lignes WEL, rien n'est encore lancé et que la concertation peut s'organiser dans le cadre des règles fixées.

Ronny BALCAEN (Ath) demande si la liaison Péruwelz- Ath pourrait desservir le PAE de Ghislenghien ?

Isabelle DESPEGHEL (OTW) précise que l'étude de cette desserte par l'OTW est prévue dans le cadre du développement des lignes WEL.

Antoine PATRIS (SPW - AOT) précise que la volonté de la Région Wallonne est de desservir les PAE et que toute suggestion à ce sujet est la bienvenue.

Nicolas DUMONT (Leuze-en-Hainaut) demande si la connexion Peruwelz- Leuze- Renaix pourrait être envisagée. Celle-ci est recommandée par le PCM de Leuze-en-Hainaut.

Antoine PATRIS (SPW - AOT) rappelle que les liaisons choisies sont celles qui présentent le plus de potentiels au regard des flux de travailleurs et des pôles SDT mais que toute remarque peut bien entendu être formulée et sera analysée.

Kevin VAN HOUTER (Binche) demande pourquoi les projets de WEL sont gelés ?  
Antoine PATRIS (SPW - AOT) précise qu'il s'agit d'une décision du Conseil d'Administration de l'OTW.

Kevin VAN HOUTER (Binche) rappelle l'urgence de pouvoir renforcer la ligne Binche-Mons.

Antoine PATRIS (SPW - AOT) rappelle que 2 500 000 € sont disponibles pour des modifications d'offre en 2019 et que ceux-ci n'ont pas été consommés. Le problème n'est pas que budgétaire.

Isabelle DESPEGHEL (OTW) rappelle qu'il n'est pas possible de créer de l'offre partout. La L22 est un réel problème particulièrement au niveau du matériel roulant disponible. Elle souligne qu'il faut approximativement 1 an entre la décision d'acheter un bus et son arrivée.

Antoine PATRIS (SPW - AOT) souligne l'ambition de pouvoir définir des trajectoires pluriannuelles de développement du réseau pour permettre au TEC d'anticiper.

Jacqueline GALANT (Jurbise) informe que l'offre TEC sur Jurbise est très faible et demande quel acteur rencontrer.

Antoine PATRIS (SPW – AOT) réprecise de manière synthétique les différents rôles de l'AOT et de l'OTW. En l'absence du cabinet à la réunion de l'OCBM de ce jour, l'AOT se fera le relais vers le Gouvernement wallon pour les aspects humains, matériels et financiers nécessaires au déploiement des lignes WEL.

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

**L'Organe confirme les ambitions du réseau structurant intercommunal Express et demande à l'opérateur de définir un planning de mise en œuvre.**

**L'Organe recommande également de renforcer la concertation entre les différentes parties prenantes pour la définition et la mise en service de ces lignes (AOT, OTW, Communes), notamment une implication des communes en amont concernant la localisation des arrêts.**

#### 1.1.2.Focus sur la liaison Chimay-Mons (via Beaumont)

Document préparatoire – point pour avis

#### ***L'AOT présente la proposition d'évolution de l'offre entre Chimay et Mons via Beaumont***

Antoine PATRIS (SPW - AOT) souligne qu'il s'agit d'un exemple permettant de voir, de manière concrète, la valeur ajoutée des remontées des demandes des communes.

**Avis de l'Organe : L'Organe n'émet pas de remarque.**

### 1.1.3. Modèle de financement du réseau WEL : état des lieux et perspectives

Point pour information

**L'AOT présente le modèle de financement de l'ensemble du réseau WEL.**

### 1.2. Réseau TEC :

#### 1.2.1. Identification des modifications opérationnelles de l'offre TEC mises en œuvre en 2019 et envisagées par l'OTW pour 2020

Document préparatoire- point pour avis

**L'OTW présente les modifications opérationnelles de l'offre TEC mise en œuvre en 2019 et envisagées en 2020.**

- **Modifications opérationnelles de l'offre TEC mise en œuvre en 2019**
  - Réaménagement des lignes 7 « Mons -Quiévrain » et 9 « Mons-Saint-Ghislain »
  - Modification sur la ligne 4 « Wasmès-Baudour »
  - Modification sur la ligne 2 « Mons-Frameries-Dour »
  - Autres adaptations mineures
- **Redéploiement de l'offre TEC à l'horizon 2023**
  - Renforcement des lignes 7 « Mons-Quiévrain » et 9 « Mons-Dour »
  - Renforcement de la ligne 82 « Mons-La Louvière-Trazegnies »
  - Renforcement des lignes 1 « Mons – Frameries – Saint-Ghislain » et 2 « Mons-Frameries-Dour »
  - Renforcement des lignes 1 « Tournai-Mouscron » et 2 « Tournai-Mouscron »
  - Renforcement de la ligne 22 « Mons – Binche »
  - Développer une offre urbaine accrue à la Louvière
  - Développer un réseau urbain montois
  - Développer un réseau urbain tournaisien (Tournai City)
  - Développer un réseau urbain à Mouscron

**En ce qui concerne l'impact opérationnel de projet, l'OTW informe l'Organe que ces perspectives et la vision présentée auront un impact fort sur les infrastructures. L'Organe doit être conscient des conséquences sur la mise en œuvre des projets qui nécessiteront de facto des moyens importants, au-delà de la seule exploitation du réseau qui nécessitera également une revue à la hausse des moyens nécessaires.**

Nancy CASTILLO (La Louvière) demande si les évolutions de l'offre ne peuvent pas être progressivement mises en place avant la fin des travaux et ne pas attendre l'horizon 2023 pour augmenter l'offre.

Isabelle DESPEGHEL (OTW) précise que l'objectif est bien celui-là. Il s'agit de pouvoir renforcer l'offre dans la situation actuelle mais l'offre pourra évoluer de manière plus attractive et sera moins chère une fois les travaux réalisés.

Nicolas SOKOLOW (Mons) demande d'intégrer la ligne U au réseau urbain de Mons. Il demande également pourquoi les lignes 6 et 14 B ne font pas le tour des boulevards ?

Remy PREVOT (OTW) souligne que beaucoup de lignes font le tour des boulevards et qu'il y a des risques de congestion. Il y aurait lieu de pouvoir aménager des sites propres mais la réduction du nombre de

stationnement est toujours problématique. L'objectif des lignes 6 et 14B est plutôt de pouvoir rejoindre les gares.

Samuel QUIEVY (Tournai) souligne la volonté de la Ville de pouvoir connecter les PAE au centre-ville en transport en commun.

Isabelle DESPEGHEL (OTW) précise que l'OTW est en contact avec IDETA pour cela et que ce qui est proposé ici concerne « Tournai City ». Elle souligne également que le projet de connexion des lignes 1 et 2 vers les PAE a été refusé par la Région il y a deux ans.

Michaël DEROUBAIX (Mouscron) fait part des problèmes de manque de capacité sur certaines lignes à Mouscron, particulièrement en lien avec Fedasil.

Remy PREVOT (OTW) fait part du risque de saturation du dépôt d'Eugies, ce qui nécessitera la construction d'un nouveau dépôt et il signale une crainte de saturation du dépôt de Mons. La volonté de l'OTW est de construire un nouveau dépôt à Frameries, ce qui nécessitera un financement. Il souligne également que la Ville de Tournai ne souhaite pas renouveler le permis d'exploitation à l'horizon 2018 pour le site de Tournai. Il convient d'envisager dès aujourd'hui une nouvelle localisation.

Jean-François LETULLE (Tournai) fait part de son enthousiasme de l'ambition d'avoir une fréquence de 10 minutes mais fait part de ses craintes quant à la présence d'articulés qui traversent le centre-ville. Il demande dans quelle mesure il est envisageable, si on augmente la fréquence, d'avoir des plus petits bus en centre-ville.

Isabelle DESPEGHEL (OTW) réplique que la question pourra être étudiée mais qu'il faut savoir que s'il y a des articulés, ce n'est pas sans raison, cela dépend entre autres des ordres de mission reçus par les chauffeurs. Il faut en effet savoir qu'un bus n'effectue par toute la journée une seule et même ligne mais en enchaîne plusieurs différentes.

Kevin VAN HOUTER (Binche) note l'objectif progressif d'ici 2023 de renforcer l'offre entre Binche et Mons mais demande qu'une connexion vers Charleroi soit également créée.

Rémy PREVOT (OTW) fait valoir qu'une ligne de métro démarre d'Anderlues jusque Charleroi. Il suffit de prendre le bus jusqu'Anderlues depuis Binche.

Kevin VAN HOUTER (Binche) fait valoir que les lignes 136 et 30 ne sont pas adéquates et demande qu'une étude sur cet axe, avec arrêt à Anderlues, soit menée dans une 2<sup>e</sup> phase.

Remy PREVOT (OTW) répond qu'une étude a déjà été réalisée qui conclut qu'il n'existe pas de bon endroit pour couper ces lignes. Cela peut encore être réétudié mais cela ne constitue pas une priorité dans les travaux actuels.

Kevin VAN HOUTER (Binche) fait enfin remarquer qu'à cause des problèmes de travaux à la gare, il y a un phénomène d'accaparement de la bande bus par des voitures stationnées. Il demande qui est responsable et qui doit verbaliser.

Isabelle DESPEGHEL (OTW) répond qu'effectivement, certains agents du TEC sont habilités à verbaliser mais c'est avant tout un travail des forces de l'ordre.

Christiane CHERMANNE (SPW – Direction de la Planification de la Mobilité) souligne que le PCM peut étudier ces questions.

**Avis de l'Organe :**

**L'Organe recommande de poursuivre les études sur ces liaisons en tenant compte des remarques formulées ci-dessus.**

**2. Redéploiement de l'offre de transport public à l'horizon 2023**

2.1. Réseau WEL : Extension aux communes non couvertes

Document préparatoire – point pour avis

***L'AOT identifie les communes qui ne sont pas couvertes par une des 38 lignes WEL en service ou en cours de mise en œuvre ou par un arrêt de train.***

***Pour ces communes, une étude sera menée d'ici mai 2020 pour déterminer les liaisons et niveaux de services adéquats en concertation avec les parties prenantes.***

***La mise en œuvre par l'OTW se fera en parallèle avec le redéploiement progressif de l'offre TEC entre 2020 et 2023.***

L'OTW demande à être partie prenante dans ces rencontres avec les communes. Il ajoute que ces lignes sont envisagées dans l'attente de la poursuite des études.

**Avis de l'Organe : L'Organe émet un avis favorable sur la méthodologie proposée.**

2.2. Réseau TEC : Phasage du redéploiement progressif de l'offre TEC entre 2020 et 2023

Document préparatoire – point pour avis

***L'AOT présente une proposition de méthodologie avec un phasage par zone pour redéployer progressivement l'offre TEC à l'horizon 2023.***

Antoine PATRIS (SPW - AOT) fait part de la volonté de faire évoluer le périmètre des bassins de mobilité en lien avec les bassins de vie et rappelle les objectifs de l'OCBM.

Nancy CASTILLO (La Louvière) demande quels sont les projets en termes d'information en temps réels. Cela semble être un levier important pour inciter les gens à prendre le bus.

Antoine PATRIS (SPW - AOT) indique que des budgets sont disponibles pour cela.

Isabelle DESPEGHEL (OTW) précise que des études sont en cours au niveau de l'OTW à ce sujet. Une première phase consistera en le développement d'une application pour smartphone, une seconde phase visera en l'équipement des arrêts.

Luc DUMONT (Saint-Ghislain) partage la remarque de La Louvière concernant le développement du numérique et attire l'attention de l'OTW quant à la nécessité d'assurer des correspondances fiables avec le train notamment en cas de retard de celui-ci (particulièrement Ath-Saint Ghislain).

Isabelle DESPEGHEL (OTW) explique que lorsqu'une correspondance est organisée, le chauffeur doit attendre 5-7 min avant de prendre de départ. Si ce n'est pas le cas, les remarques peuvent toujours être formulées à l'opérateur.

Antoine PATRIS (SPW - AOT) fait part de la volonté de la Région Wallonne d'avoir une politique claire en termes d'intermodalité et commune entre la Région et l'OTW.

Hélène WALLEMACQ (Bernissart) souligne l'inadéquation des horaires des bus avec les trains en gares de Bernissart et demande vers qui relayer cette demande.

Isabelle DESPEGHEL (OTW) explique que l'OTW est tenue, via des conventions avec la SNCB, d'assurer des correspondances dans certaines gares. Sur cette ligne, ils sont tenus de faire correspondance en gare de Peruwelz, Blaton et Saint Ghislain ; il est difficile d'assurer une autre correspondance.

### **Avis de l'Organe : L'Organe émet un avis favorable sur la méthodologie proposée.**

### **3. Mobilité locale**

#### **3.1. Etat des lieux et perspectives de développement de services de mobilité locale**

Point pour information

***L'AOT présente la hiérarchisation du réseau prévue par la Stratégie Régionale de Mobilité et telle qu'elle sera portée par l'AOT.***

Le transport à la demande doit offrir des solutions de mobilité où et quand il n'y a pas d'offre de transport régulier. L'ambition régionale est de mettre en place un cadre de régulation et d'organisation du transport à la demande. L'OTW doit être renforcée dans son rôle d'exploitation du transport régulier.

***Christiane Chermanne (SPW Mobilité Infrastructures – Direction de la Planification de la Mobilité) présente un état des lieux du transport à la demande en Wallonie et le rôle de la centrale régionale de mobilité (CRM).***