

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

Date : lundi 15 mai 2019

Lieu : Rue de l'Ecluse 22 - Charleroi

Présents :

- Jean-Pierre DEPRES (Aiseau-Presles)
- Christine MORMAL (Beaumont)
- Xavier DESGAIN (Charleroi)
- Pascaline GILSON (Charleroi)
- Alpaslan BEKLEVIC (Châtelet)
- Christine BRUYERE (Fontaine-L'évêque)
- Julien MATAGNE (Gerpennes)
- Pierre MINET (Ham-sur-Heure-Nalinnes)
- Philippe JENAUX (Les Bons Villers)
- Véronique RIEZ (Momignies)
- Yves CAFONNETTE (Thuin)
- Didier GILSON (OTW – Direction Charleroi)
- Xavier ROBERT (OTW – Direction Charleroi)
- Jean-Philippe BILLE (SPW – Direction des routes Charleroi)
- Etienne WILLAME (SPW Mobilité Infrastructures – Directeur général)
- Antoine PATRIS (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Martin DUFLOU (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)
- Florianne MOSSOUX (SPW – Autorité Organisatrice du Transport)

Absents : Communes de :

- | | |
|--------------|-----------------------|
| - Anderlues | - Froidchapelle |
| - Chimay | - Lobbes |
| - Courcelles | - Montigny-le-Tilleul |
| - Farciennes | - Pont-à-Celles |
| - Fleurus | - Sivry-Rance |

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

Les participants n'ont pas de remarques sur la partie « Gouvernance » de la présentation de Martin Duflou.

2. Evolution de l'offre

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

La Commune de Ham-sur-Heure-Nalinnes estime que les données Censuses (2011) sont trop anciennes.

AP répond qu'il s'agit d'une donnée parmi d'autres utilisées.

La Commune d'Aiseau-Presles demande pourquoi elle n'est pas reprise dans la ZHNS. Elle pense être, tout comme la Commune de Châtelet, incluse au pôle urbain de Charleroi.

AP répond que seules les communes ayant une frontière commune avec Charleroi ont été reprises en première approche. La ZHNS est vouée à être précisée par l'étude PUM. Si Aiseau-Presles ou d'autres communes estiment faire partie du périmètre urbain de Charleroi, ce sera à affiner par l'étude du PUM pour examiner la question de l'intégration d'autres communes que celles limitrophes.

Monsieur Gilson ajoute que Farciennes devrait également faire partie de ce périmètre urbain.

La Commune de Fontaine-l'Évêque indique avoir introduit une demande de subsides pour son PCM et se questionne sur la pertinence de cette demande. Comment le PCM s'articule avec l'évolution de l'offre présentée aujourd'hui ?

Monsieur Willame explique qu'il convient d'envisager la mobilité de manière intercommunale et non mener une réflexion commune par commune. La volonté du SPW est d'inviter les communes à s'inscrire dans une logique intercommunale, que ce soit en zone rurale ou en zone urbaine, dans la logique d'un PUM (dont les actions, les moyens financiers/humains et les organes de gouvernance restent à mettre en place à la suite de Liège). La perche est tendue par le SPW aux Communes désireuses de s'organiser entre elles sur la coordination des actions politiques et administratives au-delà du niveau local et régional. Les enjeux se situent plutôt sur le travail à l'échelle urbaine car il y a une logique d'infrastructures et d'offres de transport interpoles.

Antoine Patris ajoute que le PCM s'inscrit dans une logique mono-communale alors que l'OCBM est un organe pour débattre des enjeux au niveau intercommunal.

Martin Duflou indique que c'est la même équipe du SPW qui est chargée des PUM et des PCM.

La Commune de Ham-sur-Heure-Nalinnes indique avoir réalisé un PCM portant sur beaucoup d'aspects intercommunaux (sans logique supracommunale) et indique qu'en effet, l'un ne va pas

sans l'autre, il faut faire le lien entre toutes les initiatives et projets en termes d'offres et d'infrastructures.

La Ville de Charleroi indique que Charleroi Métropole dispose d'une commission mobilité qui est un lieu d'échanges entre les principaux acteurs de mobilité du bassin de vie de Charleroi et qui prend également des positions sur les besoins de mobilité dans cette zone. Il est donc important que les éléments clés de ces demandes (en lien avec les transports en commun) soient évoqués et examinés au sein de cet OCBM. Charleroi envisage un plan stratégique qui concerne plusieurs aspects (pôles touristiques, Charleroi-Centre,...). Un budget a été débloqué pour réaliser une étude stratégique dans la zone Charleroi métropole. Les questions sont les suivantes :

- 1) Charleroi Métropole est composée de 29 communes dont certaines sont situées dans d'autres bassins de mobilité. Par exemple, Couvin et Philippeville sont incluses dans Charleroi Métropole mais font partie du bassin de mobilité Namur.

La proposition de PUM coupe la zone de Charleroi Métropole. Comment peut-on adapter la concertation à ce sujet ?

Martin Duflou : je me permets de faire le parallèle avec Liège qui est également dans une démarche relative au PUM. Le PUM de Liège regroupe 24 communes dont 14 ont été identifiées comme les plus urbaines et donc incluses dans sa ZHNS. Pourtant, le bassin de Liège regroupe beaucoup plus de communes (84 au total). Les bassins ne sont donc en effet pas toujours cohérents avec ce qui existe. Il faut organiser cette cohérence entre les différentes démarches et entre les différents périmètres. Il faudrait s'affranchir des limites provinciales pour, peut-être, aller jusqu'à Philippeville et Couvin (où il y a une offre ferroviaire). Il faut converger vers des périmètres cohérents pour une gouvernance intégrée.

- 2) L'AOT peut-elle faire partie de la commission mobilité pour le pilotage stratégique afin de mieux percevoir les besoins de mobilité et afin qu'une pluralité d'acteurs y soient présents ?

Monsieur Willame indique que l'organe consultatif, au jour d'aujourd'hui, c'est l'OCBM. Il est possible d'imaginer différentes solutions mais en attendant il faut rester dans le cadre décentralisé et soumettre des propositions au gouvernement pour adapter les organes. L'OCBM est une organisation formelle et il faudra quelques temps pour améliorer les bassins de mobilité. On peut aussi imaginer inviter les équipes qui ont travaillé sur le PUM de Liège pour expliquer ce qui a été fait.

La Commune de Momignies pointe un problème de connexion Chimay-Couvin (gare), notamment pour les étudiants. La plupart des déplacements dans la région se font en voiture. La Commune découvre avec plaisir la création d'une ligne express WEL Chimay-Charleroi mais la fréquentation n'est-elle pas plus élevée sur la ligne Chimay-Mons (surtout pour les étudiants). Quid des mobipôles dans la région ?

AP : il y aura un mobipôle à Momignies et des solutions seront mise en place afin d'organiser le rabattement vers ce mobipôle.

Suite à une question, Martin Duflou précise que le futur PUM de Mons et de La Louvière sera probablement bi-pôle puisque ces deux grandes villes sont frontalières.

La Commune de Thuin fait remarque qu'elle n'est pas reprise dans la ZHNS.

AP répond que le PUM se focalise sur l'urbain, ce qui explique que la limitation à un certain nombre de communes. Il s'agit juste d'une proposition de gouvernance spécifique.

Monsieur Robert ajoute que la ligne WEL de Thuin passe par l'entité de Gozée.

La Ville de Charleroi indique qu'il y a un débat dans la zone Charleroi métropole parce que les thudiens veulent intégrés le City Pass.

La Commune de Thuin précise être mal desservie les weekends et pendant les vacances scolaires. AP répond qu'il faut en effet revenir vers l'AOT pour l'informer des besoins/demandes et que celles-ci seront intégrées dans l'analyse.

La Commune de Momignies demande s'il y a des démarches à faire pour obtenir un mobipôle.

AP répond que la commune ne doit pas faire des démarches car la Région sélectionne les mobipôles pilotes elle-même en fonction de l'offre existante (pas de candidature). Pour 2023, une centaine de communes compteront un mobipôle en leur sein et la démarche sera plus coconstruite.

Monsieur Willame précise qu'actuellement, il s'agit d'implanter rapidement un mobipôle par province et de montrer que cela fonctionne, ce qui explique qu'il n'y a pas encore eu d'accent sur la concertation. Nous sommes encore dans une logique macro ; ensuite, la SOFICO (organe de financement) analysera la mise en place. Nous appliquons une méthodologie scientifique avec le concours de la cellule ferroviaire du SPW car nous souhaitons agir en complémentarité et non en concurrence du réseau ferroviaire. L'objectif est que ces premiers exercices deviennent des succès pour servir d'expérience pilote. Ensuite, au sein de cet OCBM, on débattera du déploiement du projet sur l'ensemble des communes.

La Ville de Charleroi attire l'attention sur les points d'intermodalité à l'échelle de Charleroi métropole notamment sur les lignes vers Couvin et vers Maubeuge qui sont importantes à l'échelle locale et régionale. Comment articuler des mobipôles avec un PUM ? Comment capter les voyageurs avant l'entrée de la ville (notamment à Gosselies au terminus métro) pour assurer l'intermodalité et éviter l'entrée des voitures dans le centre-ville ?

AP répond que cela s'intègre avec les parkings de covoiturage et P+R. L'idée est de voir dans quelle mesure il faut être complémentaire. Il faut qu'il y ait peu de points mais qu'ils soient qualitatifs, pertinents et consistants. Il faut une bonne attractivité de ces points d'accès aux services de mobilité et éviter le saupoudrage.

La Ville de Charleroi demande si l'AOT a des contacts avec la SNCB pour le RER de Charleroi.

AP répond que oui, notamment au travers de la cellule ferroviaire du SPW.

La Ville de Charleroi indique avoir fait une demande de crédit supracommunal pour pouvoir agrandir et financer Mobilesem (Centrale locale de mobilité).

La Ville de Charleroi demande comment desservir les zones touristiques comme les Lacs de l'Eau d'Heure ou l'abbaye d'Aulne.

La Commune de Fontaine-l'Evêque indique qu'une desserte à partir de sa commune pour l'abbaye d'Aulne peut intervenir en connexion avec le tram.

Les Communes de Thuin et de Momignies demandent que la ruralité soit mieux desservie, avec des places horaires plus flexibles et des bus plus petits. Comment intègre-t-on cela dans ce qui est présenté aujourd'hui ?

Martin Duflou indique c'est tout l'enjeu des centrales locales de mobilité, coordonnées par la CRM.

Monsieur Gilson mentionne le Proxibus des Bons Villers et de Froidchapelle.

Martin Duflou : la CRM est une coupole pour le partage des expériences notamment en termes de Proxibus.

Monsieur Willame exprime la nécessité de faire un inventaire des solutions possibles : taxi sociaux, et autres services à la demande qui sont disponibles ; savoir ce qui fonctionne bien ou pas et comment cela est financé afin de ne pas disperser les moyens pour correspondre au mieux à la demande. Ceci devra percoler dans les communes, qui seront les acteurs au sein des CLM, et alimenter ainsi ces CLM et la CRM. La CRM est une asbl en création qui a des ponts avec le SPW Mobilité Infrastructures. Nous veillerons à développer une vision sur le long terme en cohérence avec ce qui est présenté aujourd'hui.

La Commune de Gerpinnes demande si le bus à haut niveau de service passant notamment par Gerpinnes et Gozée se rattache à la ligne WEL Florennes-Charleroi et si le futur parking à Ma Campagne sera le mobipôle.

AP répond qu'il faudra rattacher les projets ensemble et amener en cohérence les différentes initiatives. Pour les mobipôles, le déploiement qui a été mis en place sera pris en compte. Mais pour le moment, on n'est pas encore à ce stade, la SOFICO doit encore étudier le projet.

MD marque la différence entre infrastructures et offre. Le tout se complètera à l'image des trains IC et de trains L, si on veut comparer avec l'offre SNCB. Le BHNS fera plus d'arrêts tandis que le WEL en fera moins. Le but sera dans les deux cas de relier Charleroi.

Monsieur Gilson précise que le BHNS concerne l'urbain.

Monsieur Bille indique qu'il faut un certain budget pour mettre en place les mobipôles, plus les espaces cyclistes, co-voiturage et développer les offres connectées. Quel financement est prévu ? Quand cela sera-t-il déployé ?

Monsieur Willame indique qu'il y aura pour commencer un mobipôle par province (on ne révèle pas encore où sera celui du bassin de Charleroi car c'est encore en réflexion avec la SOFICO). De manière schématique, disons que les 450.000.000 € doivent être compris comme 100 x 4.500.000€ en sachant que les 5 premiers mobipôles sont déjà financés. Le pilotage de la SOFICO aura lieu sur plusieurs législatures, avec des mécanismes budgétaires associés.

La Commune de Gerpinnes estime que le bus WEL mériterait un emballage plus attrayant et une meilleure communication sur le produit. Le bus apparaît trop discret alors qu'il devrait être mis en avant. Il y a trop peu de publicité.

Monsieur Gilson répond qu'une équipe « design » a bien travaillé le sujet. Il s'agit d'un bus qui doit être réservé à l'avance via une application donc la communication a lieu en amont.

MD indique qu'il y a 6 lignes pilotes. Lorsqu'on aura 40 lignes, ça fera aussi un effet de masse qui les rendra également plus visibles.

La Commune de Momignies considère que les communes peuvent également mettre ces lignes en avant via leurs canaux de communication communaux.

3. Evolution de l'offre actuelle

Monsieur Robert prend note que tout le réseau structurant sera repensé et que va intervenir également la CRM. Cependant, il existe déjà un réseau existant, avec un historique. Il espère que l'AOT ne va pas jeter le bébé avec l'eau du bain : un arrêt par commune va augmenter le nombre de personnes qui n'auront plus accès aux bus cadencés et donc cela va augmenter le besoin. Par exemple, si la ligne 109A – qui est structurante et fait beaucoup d'arrêts - est remplacée par une ligne WEL, comment les gens vont-ils faire ?

AP répond qu'actuellement, on ajoute une couche « WEL » au réseau existant. Il pour l'instant pas question de supprimer l'offre actuelle mais qu'il convient de réfléchir à la question de l'intégration des offres.

La Commune de Momignies indique qu'il va falloir des pistes cyclables sécurisées.

MD répond que 450 millions d'Euros sont utilisables pour construire le maillage d'accès aux mobipôles.

La Ville de Charleroi considère que le développement des véhicules légers électriques (vélos électriques, ...) va accentuer tout le développement du réseau de transport public. D'où l'importance des points d'entrée de la ville où il faut développer des mobipôles.

La Commune de Momignies exprime qu'au-delà d'un mobipôle et d'une ligne WEL à Momignies, il sera nécessaire d'organiser le rabattement, notamment depuis le village le plus éloigné, à 12km.

MD précise que le choix du mobipôle de chaque commune sera établi en concertation avec lesdites communes.

La Ville de Charleroi demande quelle sera l'amplitude horaire de l'offre TC, que ce soit pour Charleroi-métropole, pour relier les pôles ruraux notamment ou encore pour l'offre en soirée voire de nuit. Par exemple, les gens savent se rendre au cinéma à Charleroi mais ne savent pas rentrer chez eux après la séance car il n'y a plus de bus ; ou encore, il y a des personnes qui conduisent pour rentrer les soirées de week end ou de carnaval car il n'y a aucune alternative accessible pour le transport nocturne. Il existe à ce sujet une demande claire. Actuellement si la commune veut répondre à cette demande, elle doit prendre en charge le financement.

La Commune de Momignies note que les bus se font par réservation internet. Cependant, la botte de Chimay présente beaucoup de zones blanches (sans couverture internet).

AP répond que le système de réservation devra être évalué.

4. Méthodologie

MD demande si les participants souhaitent émettre des suggestions quant à la méthodologie à utiliser pour organiser la remontée des attentes d'évolution de l'offre afin que cet organe soit efficace.

La Commune de Gerpinnes suggère des pratiques d'open data pour les communes puissent en toute transparence l'évolution des travaux des OCBM. Un serveur ou un site internet qui reprend l'état des travaux, les données analytiques sur le flux de mobilité, les études, etc. pourrait voir le jour pour permettre aux participants d'avoir une vision sur les travaux de l'organe.

La Commune de Fontaine-l'Évêque suggère que les participants reçoivent les sujets à traiter plusieurs mois à l'avance afin de s'y préparer correctement et que la réunion soit efficace.

MD précise que les OCBM doivent avoir lieu deux fois par an. Elles auront lieu chaque année en avril-mai et septembre-octobre.

La Ville de Charleroi invite à l'AOT à se joindre aux travaux de la commission mobilité de Charleroi métropole.

MD répond qu'une personne du SPW sera présente pour présenter l'élaboration du PUM.

La Commune de Fontaine-l'Évêque suggère que les conseillers en mobilité (CEM) participent également à l'OCBM.

MD répond que Charleroi est un bassin assez réduit en termes de nombre de communes (20 communes) mais qu'il n'en va pas de même pour tous les bassins de mobilité (par exemple, l'OCBM de Liège est composé entre autres de 84 communes, si chaque membre vient avec un CEM, les discussions deviendront ingérables (à 170 personnes...)).

Monsieur Bille demande si le membre du Collège communal pourrait alors déléguer un CEM pour l'OCBM.

MD indique qu'actuellement, le décret ne le permet pas.

La Ville de Charleroi indique que dans le secteur de la mobilité, il y a peu de monde et que sur les 29 communes composant Charleroi Métropole, il y a seulement 5 personnes travaillent à temps plein sur les dossiers de mobilité. Pour avancer dans les dossiers, il est nécessaire de partager les échanges avec les CEM.

MD répond qu'il existe un réseau de CEM dans les communes et que l'AOT s'adresse également directement à eux via d'autres canaux, notamment les journées de la mobilité.

Les Communes de Gerpinnes, de Ham-sur-Heure-Nalinnes et de Momignies s'opposent à la proposition pour plusieurs raisons : toutes les communes ne peuvent pas se permettre d'employer un CEM et lorsque c'est le cas, cette personne ne fait pas que de la mobilité. De plus, les élus peuvent très bien faire le relais en Collège et auprès du CEM. Enfin, les discussions sont plus agréables en petit groupe.

MD indique que dans la gouvernance PUM, il serait intéressant d'impliquer les CEM ou d'autres experts en mobilité pour aider à la mise en place.

AP précise que l'OCBM est un organe politique et non pas technique.

La Commune de Gerpinnes souligne l'importance de la communication à propos du réseau de transport en commun : il faut expliquer aux gens quelles sont les lignes et par où elles passent. Par exemple, par des micro-capsules vidéo. Cependant, les communes ne possèdent pas ce genre d'outil.

La Ville de Charleroi indique que Charleroi Métropole possède des moyens humains. Il faut travailler avec l'OTW pour présenter les projets d'infrastructures, notamment pour le dossier du BHNS. C'est aussi le cas pour le Citypass car il est difficile pour l'utilisateur de trouver l'information.

Monsieur Gilson note la remarque et indique que le site infotec.be va être refondu.

La Commune de Momignies souhaite informer la population des travaux en cours. Elle demande de recevoir un résumé de ce qu'il se passe à l'échelon régional au niveau de la mobilité.

MD indique que la SRM (stratégie régionale de mobilité) sera accompagnée d'une communication à destination des communes.

La Ville de Charleroi indique avoir envoyé un courrier à l'AOT reprenant les problématiques de mobilité la concernant.

AP indique avoir bien reçu le document et se propose de réorienter les demandes aux parties compétentes.

La Ville de Charleroi souhaite que les personnes qui prennent le bus de nuit puissent descendre où elles le désirent. Elle se demande également ce qu'il en sera des tarifs.

Monsieur Gilson répond que ce n'est pas l'optique de l'OTW car cela est réglementé par un arrêté qui interdit aux bus de s'arrêter en dehors des zones prévues à cet effet.

AP précise que ce cadre réglementaire peut évoluer

L'OTW va réfléchir à une simplification de la tarification mais que cela reste une décision qui appartient au GW.

La Ville de Charleroi demande quel service du SPW va discuter avec la SNCB.

MD répond que pour ce qui concerne l'élaboration des PUM/PCM et les questions ferroviaires, il existe le département de la stratégie de la mobilité. En particulier, pour ce qui concerne le ferroviaire, il souligne que la RW n'est pas compétente (il s'agit d'une compétence fédérale), elle ne peut dès lors qu'exercer un lobby auprès de la SNCB et relayer des demandes. Il précise enfin que l'AOT se concerte avec la cellule ferroviaire.

Monsieur Gilson indique qu'en ce qui concerne la conception du réseau, tout est centralisé au niveau de l'OTW, ce ne sont plus les autorités territoriales qui décident bien qu'elles puissent toujours émettre des propositions.

La Commune de Momignies demande s'il existe des projets transfrontaliers pour les communes frontalières.

MD répond que la SRM comprend un volet « connexions transfrontalières », notamment pour relier les pôles frontaliers qui y sont identifiés. L'ambition est d'utiliser le réseau ferroviaire. Après les études et les décisions stratégiques, des propositions seront à faire aux bassins concernés. Le sujet est encore à travailler.

La Commune de Gerpinnes exprime son enthousiasme face aux défis présentés à l'OCBM aujourd'hui.

La Ville de Charleroi propose de profiter de l'expérience du PUM de Liège pour inspirer celui de Charleroi.

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