

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

Date : vendredi 20 septembre 2019

Lieu : Rue de l'Ecluse 22 - Charleroi

Présents :

Membres

- Jean-Pierre DEPRES (Aiseau-Presles)
- Christine MORRAL (Beaumont)
- Xavier DESGAIN (Charleroi)
- Alpaslan BEKLEVIC (Châtelet)
- Hedwige DEHON (Courcelles)
- Christine BRUYERE (Fontaine-L'évêque)
- Alain VANDROMME (Froidchapelle)
- Denis GOREZ (Gerpennes)
- Véronique RIEZ (Momignies)
- Pascal TAVIER (Pont-à-Celles)
- Yves CAFONNETTE (Thuin)
- Didier GILSON (OTW – Direction Charleroi)
- Jean-Philippe BILLE (SPW Mobilité Infrastructures – Direction des routes Charleroi)
- Antoine PATRIS (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)
- Florianne MOSSOUX (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)

Invités

- Florence DEMACQ (OTW – Conseil d'administration)
- Xavier ROBERT (OTW – Direction Charleroi)
- Olivier FOUBERT (Centrale Régionale de Mobilité et CLM Mobilesem)
- 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 VIDOTTO (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)

Absents : Communes de :

- | | |
|--------------------------|----------------------------|
| - Anderlues | - Les Bons Villers |
| - Chimay | - Lobbès |
| - Farciennes | - Montigny-le-Tilleul |
| - Fleurus | - Sivry-Rance |
| - Ham-sur-Heure-Nalinnes | - 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
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

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)

L'AOT rappelle les liaisons WEL programmées initialement pour fin 2019 (cfr. Document préparatoire au point 1.1.1. et slide 8). Ces lignes sont toujours à l'étude à l'OTW, ces derniers ne souhaitant pas envisager de création de nouvelles lignes WEL tant que les budgets n'ont pas été confirmés par le nouveau gouvernement.

Monsieur Patris (SPW - AOT) assure que pour 2019, les moyens budgétaires sont disponibles.

Avis de l'Organe : L'Organe recommande de maintenir en 2020 les budgets initiés en 2019 pour la mise en place des liaisons WEL prioritaires.

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

L'AOT présente un historique du dossier « liaison Chimay-Mons » et formalise les attentes régionales sur cette liaison, à savoir le déploiement d'une liaison WEL Beaumont-Mons, en correspondance avec la ligne WEL Chimay-Charleroi (cfr. Document préparatoire au pt 1.1.2. et slides 9-11).

Monsieur Gilson (OTW) indique que le Conseil d'administration de l'OTW a décidé de mettre en œuvre la ligne Momignies-Mons non pas avec une ligne WEL mais via la ligne 129 classique, avec extension vers Momignies. Monsieur Robert (OTW) souhaite également une étude plus approfondie car la correspondance pourrait ne pas se faire dans des conditions optimales.

La Commune de Momignies salue l'augmentation du niveau de service de la ligne 129, ciblée uniquement sur le public étudiant, première étape vers l'offre globale présentée par l'AOT.

Avis de l'Organe : L'Organe remet un avis favorable sous réserve des remarques évoquées ci-avant.

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

L'AOT présente, pour information, le modèle de financement du réseau WEL (cfr. slides 13-15).

Monsieur Gilson (OTW) demande que les slides sur le financement soient communiqués à l'OTW à l'avance pour analyse préalable à l'OCBM car les résultats présentés sont étonnants et le calcul peu compréhensible.

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

L'OTW présente les modifications opérationnelles de l'offre mises en œuvre en 2019 ainsi que celles envisagées pour 2020 (cfr. Document préparatoire au pt 1.2.1).

La Ville de Charleroi souhaite faire le point avec l'OTW et adapter la ligne Citybus afin qu'elle tienne compte des futurs travaux sur la ville haute. Le parking du Spiroudôme pourrait être mieux utilisé. Le fait que le Citybus aille jusqu'à la gare est bénéfique bien qu'il ait fallu le temps que les usagers intègrent les différences de tarification.

La Commune de Fontaine-l'Évêque demande si la fréquence de la ligne M1-M2 sera augmentée car elle est saturée. Monsieur Gilson (OTW) répond que cela n'est pas prévu, même si des navettes de bus en plus devraient être déployées. Les travaux pour le dédoublement des voies de tram et le réaménagement des quais sont en train d'être terminés.

En ce qui concerne la ligne A « Charleroi-Sud – Aéroport », Monsieur Gilson (OTW) indique que les horaires des lignes bus couvrent aujourd'hui l'horaire d'exploitation de l'aéroport (à quelle heure les voyageurs doivent-ils prendre l'avion ?) plutôt que les départs et arrivées en train.

La Ville de Charleroi indique que cela peut soutenir le plan de transport de la SNCB qui augmente la fréquence des trains S vers Manage et Ottignies. Une augmentation de la fréquence TEC vers l'aéroport est donc pertinente.

Monsieur Bille (SPW – Routes de Charleroi) indique que ce renforcement de l'offre vers l'aéroport s'inscrit parfaitement dans une étude pour l'installation de giratoires sur les nationales de l'itinéraire. Une réflexion est donc actuellement en cours pour faciliter le trajet aéroport-gare en termes d'infrastructures (bandes bus).

En ce qui concerne le BHNS sur la N5, Monsieur Bille (SPW – Routes de Charleroi) précise que c'est encore en phase d'avant-projet (les consultations viennent d'avoir lieu) et qu'il n'y a donc pas encore de permis déposé. La volonté est de construire une bande-bus à laquelle une attention particulière devra être donnée pour limiter l'accès aux autres véhicules. L'OTW précise que si tout se passe bien, le BHNS devrait être fonctionnel en 2024.

En ce qui concerne la construction de l'hôpital, la Ville de Charleroi propose l'idée d'une navette autonome qui ferait la liaison depuis la N569. Monsieur Bille (SPW – Routes de Charleroi) estime qu'une navette autonome est intéressante. Par contre, si on construit une nouvelle route, il faut justement éviter le transit par l'hôpital car alors cela aurait un effet bypass. Avoir une navette qui revient près du Cora de Châtelineau pourrait également être une bonne idée.

La Commune de Gerpinnes estime qu'une augmentation de l'offre doit être déployée pendant la période des travaux du BHNS de la N5 lors desquels les bandes de circulation seront diminuées, afin de permettre aux citoyens d'éviter de prendre la voiture. L'OTW ne sait pas si cela est possible. Monsieur Bille (SPW – Routes de Charleroi) ajoute que le phasage n'est pas encore proposé : ils seront aidés d'un bureau d'étude, il est donc possible que certaines zones de travaux soient réfléchies pour par exemple mettre en œuvre un parking de dissuasion (ex : Montigny-le-Tilleul). A ce jour, il n'est pas encore possible de proposer une solution car il

faut d'abord que les différents acteurs soient d'accord sur le projet final. La Ville de Charleroi appuie la demande et indique que pendant la période des travaux, il faut déjà capter une nouvelle clientèle.

En ce qui concerne la desserte des Lacs de l'Eau d'Heure, Madame Chermanne (SPW - Direction de la Planification de la Mobilité) déclare qu'il faut proposer une desserte au départ de la gare de Walcourt plutôt que depuis la gare de Charleroi pour favoriser le train. La Ville de Charleroi indique que la valorisation de la ligne SNCB Charleroi-Couvin est un réel enjeu pour maintenir l'exploitation de cette ligne par la SNCB.

La Commune de Froidchapelle demande qui fait l'analyse pour la mise en œuvre de la desserte des Lacs de l'Eau d'Heure. Froidchapelle possède un service Proxibus qui lui coûte 100.000€ pour connecter Walcourt à tous les villages de Froidchapelle, pour 4.000 habitants. Pourquoi ne pas développer le Proxibus pour le Lac de l'Eau d'Heure ? L'OTW répond que la solution Proxibus ne doit pas entrer en concurrence avec les lignes régulières et est destinée uniquement aux habitants d'une commune.

Avis de l'Organe : L'Organe recommande à l'OTW une augmentation de l'offre de bus pendant les travaux de la N5, qui sera pendant cette période réduite à une ou deux bandes de circulation. Il faut donner une chance à une autre mobilité et capter une nouvelle clientèle dès le départ, en permettant au citoyen d'abandonner la voiture et de changer son comportement en lui offrant une solution qui va préfigurer de la suite.

A cet égard, il faut que l'OCBM reste dynamique et il serait pertinent de prévoir une procédure d'avis rapide (plutôt que d'attendre l'OCBM suivant).

1.2.2.Focus sur la desserte de l'aéroport de Charleroi

L'AOT présente trois projets d'évolution de l'offre en lien avec l'aéroport de Charleroi (cfr. Document préparatoire au pt 1.2.2. et slides 19-22) :

1. Renforcement de la ligne A
2. Etude PWI en cours par OTW de création d'une nouvelle ligne directe
Fleurus (gare SNCB) – Charleroi (aéroport) – Luttre (gare SNCB)
3. Masterplan du site de l'aéroport (projet de navette sur le Plateau Nord)

Monsieur Gilson (OTW) indique que l'OTW ne sera pas prêt pour l'augmentation de la desserte de l'aéroport de 2 à 3 bus par heure prévue au 01/01/2020 car il ne possède pas les véhicules ni le budget nécessaire. Monsieur Patris (SPW - AOT) invite l'OTW à en reparler avec l'AOT.

La Commune de Pont-à-Celles demande par quelle route passera la future liaison Fleurus (gare) – Aéroport – Luttre (gare). Monsieur Bille (SPW – Routes de Charleroi) répond que la ligne passerait par la N586 pour accéder à Fleurus et via l'autoroute pour rejoindre Luttre.

Madame Chermanne (SPW - Direction de la Planification de la Mobilité) se demande s'il y a un risque de perdre des clients à Charleroi puisque les clients qui viennent de Bruxelles s'arrêteront à Fleurus. Monsieur

Robert (OTW) indique que le but est de diminuer le temps de parcours pour les voyageurs qui viennent de Bruxelles mais aussi ceux qui sont déjà sur la ligne A.

Madame Marneffe (SPW - AOT) ajoute que cela a aussi pour but de limiter un engorgement à Charleroi.

Madame Chermanne (SPW - Direction de la Planification de la Mobilité) demande ce qu'il en est de la desserte des zones d'activité économique à proximité de l'aéroport de Charleroi. Monsieur Bille (SPW – Routes de Charleroi) répond que la volonté est aussi d'aller chercher les travailleurs et qu'une réflexion est en cours avec la solution des véhicules autonomes.

La Ville de Charleroi estime que si le bus s'arrête à BSCA, il faut batailler avec l'aéroport pour que les gens puissent avoir accès à l'aéropôle. On pourrait par exemple mettre des portiques pour les abonnés TEC. Il est nécessaire de renforcer l'offre de l'aéroport mais aussi pour l'aéropôle.

L'OTW répond que des réunions ont lieu avec BSCA à ce sujet mais on se trouve face à un souci de sécurité : BSCA craint que des voitures se parquent de l'autre côté de la barrière. Monsieur Bille (SPW – Routes de Charleroi) estime qu'il faut se réunir avec les autorités de l'aéroport et indiquer clairement ce que l'on veut.

La Commune de Pont-à-Celles indique qu'en termes de temps de trajet, s'arrêter à Luttre puis accéder à une offre de bus vers l'aéroport est plus intéressant que s'arrêter à Fleurus, puis se rendre à l'arrêt Madeleine avant de prendre la direction de l'aéroport. Il souhaiterait donc qu'on lui communique les temps de trajet divers.

La Ville de Charleroi indique qu'elle travaille aussi avec la Région et la Commune de Courcelles pour faire un PCM à Gosselies qui couvrirait Gosselies, l'aéroport et l'aéropôle en incluant la mobilité douce. Ils attendent une promesse de subside pour ce PCM.

Avis de l'Organe : L'Organe émet un avis favorable et recommande de renforcer l'offre de transports en commun vers l'aéropôle.

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

2.1. Réseau WEL : Extension aux communes non couvertes

L'AOT propose une méthodologie pour déployer le réseau WEL dans les communes non encore couvertes par le réseau structurant (cfr. Document préparatoire au pt 2.1. et slides 25-26). Cette méthodologie inclut une analyse avec les communes concernées afin de déterminer les besoins de celles-ci. En fonction, une proposition de développement d'une offre de mobilité adéquate sera réalisée en mai 2020. Le redéploiement, quant à lui, sera réalisé simultanément au redéploiement du réseau TEC.

La Commune de Froidchapelle prend note que l'étude d'extension doit avoir lieu en 2020 et demande si elle sera convoquée très rapidement car il faudra mettre en place des groupes de travail. Monsieur Patris (SPW - AOT) répond qu'en effet des réunions plus fines auront lieu avec la Commune, l'OTW et le SPW. La Commune de Froidchapelle déclare qu'une liaison WEL n'est peut-être pas pertinente mais qu'une solution de rabattement tel que le Proxibus pourrait suffire. Elle souhaiterait de plus une offre adéquate pour accéder

aux Lacs de l'Eau d'Heure. Monsieur Patris (SPW - AOT) répond qu'il faut lier l'offre WEL avec le réseau existant et travailler dans un planning plus étalé.

La Ville de Charleroi indique que les jeunes aiment se rendre aux Lacs mais qu'il n'y a pas d'accès en transport public depuis Charleroi.

La Commune de Momignies évoque un problème pour se rendre en transport en commun à Couvin. La Ville de Charleroi indique que l'offre de transport public pour la liaison Chimay-Couvin doit être importante, car il y a un enjeu de valoriser la ligne ferroviaire Couvin-Charleroi.

Monsieur Patris (SPW - AOT) indique que les flux sont plus diffus et complexes en milieu rural. Il est donc nécessaire de posséder des chiffres pour éclairer la situation sur le plan mobilité et qu'il faut faire des choix sur les pôles à relier.

La Commune de Thuin demande ce qu'il en est pour elle. Monsieur Patris (SPW - AOT) répond qu'il y a une ligne ferroviaire à Thuin et que le but n'est pas de concurrencer la SNCB. De plus il y a un arrêt de la ligne WEL 3 à Gozée. Madame Chermanne (SPW - Direction de la Planification de la Mobilité) précise que la Ville de Thuin va actualiser son PCM.

Avis de l'Organe : L'Organe émet un avis favorable et recommande que l'AOT étudie l'accessibilité des Lacs de l'Eau d'Heure.

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

L'AOT présente une proposition de méthodologie avec un phasage par zone pour redéployer progressivement l'offre TEC à l'horizon 2023 (cfr. Document préparatoire au pt 2.2. et slides 29-31).

Monsieur Gilson (OTW) estime que l'objectif de 50% d'offre redéployée est extrêmement voire trop ambitieux car cela va prendre du temps en termes d'étude et donc seulement ensuite le redéploiement sera mis en place et opérationnel.

Monsieur Patris (SPW - AOT) estime qu'en effet, en termes d'étude, c'est important et ambitieux mais il attire l'attention sur les éléments déjà mis en place, inclus dans ces 50% à atteindre, dont le réseau de tram de Liège par exemple.

Monsieur Robert (OTW) indique qu'en ce qui concerne la botte du Hainaut, le territoire est exploité par un loueur (Liéart) qu'on vient de renouveler pour 8 ans. Donc, seul une partie de l'offre kilométrique pourra être modifiée et il y aura un souci s'il faut casser le contrat. Monsieur Patris (SPW - AOT) répond que si l'offre évolue, il faut faire un marché complémentaire et non rompre le contrat en cours.

Madame Chermanne (SPW - Direction de la Planification de la Mobilité) demande s'il ne faudrait pas revoir les bassins de mobilité. Monsieur Patris (SPW - AOT) répond que l'on parle de deux choses différentes. Ici, il s'agit d'une découpe des études d'évolution de l'offre de transport public, indépendants des territoires des bassins de mobilité. Mais ceux-ci devront également évoluer dans un avenir proche.

La Ville de Charleroi indique le timing du phasage proposé la met mal à l'aise. Pour Charleroi Métropole, ils aimeraient faire un plan de mobilité sur l'ensemble de la zone des 29 communes. L'intérêt est que cela

constitue un tout et non trois zones séparées : le périmètre du PUM, les autres pôles importants et enfin la zone rurale. Cela devrait faire partie d'une réflexion globale. En effet, Charleroi Métropole couvre d'autres pôles que Charleroi. Les liaisons entre pôles sont importantes. Il faut être attentif à ne pas séparer le pôle urbain de Charleroi du reste. Il serait pertinent de faire une seule étude.

Les communes présentes déplorent que la réunion des Ateliers du Territoire de Charleroi Métropole ait lieu en même temps que celle de l'OCBM. Madame Chermanne (SPW - Direction de la Planification de la Mobilité) précise que la réunion de l'OCBM a été fixée avant celle des Ateliers du territoire et qu'elle avait attiré l'attention d'Igretec à ce sujet.

Il est émis l'idée que l'AOT devrait être présente à la Conférence des Bourgmestres, qui aura lieu le 07/10/2019.

Avis de l'Organe : L'Organe recommande d'intégrer les travaux des Ateliers du Territoire de Charleroi Métropole et de la Conférence des Bourgmestres dans l'étude prévue. Les différentes actions doivent être cohérentes.

3. **Mobilité locale**

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

L'AOT présente la hiérarchisation du réseau prévue par la Stratégie Régionale de Mobilité et telle qu'elle sera portée par l'AOT (cfr. slide 34).

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 renforcé dans son rôle d'exploitation du transport régulier.

La Direction de la Planification de la Mobilité présente la Centrale Régionale de Mobilité et ses perspectives de développement (cfr. slides 35-43).

Monsieur Foubert (CRM et CLM Mobilesem) précise que les centrales de mobilité ne sont pas destinées à remplacer les taxis sociaux mais à les activer. L'important est de prendre en compte l'avenir du secteur du transport à la demande de manière à obtenir une complémentarité avec le réseau structurant, tout en discutant avec l'OTW et l'AOT. C'est un réel défi d'intégrer le tout ensemble. Il y a beaucoup de travail que ce soit pour les centrales locales et pour la centrale régionale. Il compte sur le nouveau Gouvernement pour continuer ce qui a été initié.