



■ Élaboration d'un Schéma d'Accessibilité et de Mobilité – SAM – sur l'ensemble du territoire de "Cœur du Hainaut, Centre d'énergies"

PHASE 1 – PORTRAIT DU TERRITOIRE – RAPPORT DE SYNTHESE

Mars 2014

En collaboration avec :



Nom du fichier	Version	Date	Objet des modifications	Directeur d'étude	Chef de projet	Ingénieur d'étude
9938_130-rap-bvl-SAM_CdHainaut-ph1.docx	1	14.02.2014	-	Pierre Tacheron	Bruno van Loveren	Bruno van Loveren
9938_130-rap-bvl-2-SAM_CdHainaut-ph1.docx	2	18.03.2014	Prise en compte des remarques de l'IDEA	Pierre Tacheron	Bruno van Loveren	Bruno van Loveren

TRANSITEC Ingénieurs-Conseils
 3 boulevard Frère Orban
 BE-5000 NAMUR
 T +32 81 22 45 66 F +32 81 22 45 68
 namur@transitec.net
www.transitec.net



Table des matières

Page

1. Introduction – contexte, périmètres et objectifs de l'étude.....	6
1.1 Contexte et objectifs	6
1.2 Périmètres et phasage de l'étude	6
2. Diagnostic résumé de la situation actuelle.....	8
2.1 Diagnostic socio-économique	8
2.2 Réseau de transports en commun	20
2.3 Circulation automobile	32
2.4 Mobilité cyclable.....	38
2.5 Transports de marchandises	40
3. Synthèse des projets et des enjeux du Cœur du Hainaut	49
3.1 Projets à l'échelle du Cœur du Hainaut	49
3.2 Synthèse des enjeux de mobilité à l'échelle du territoire	56
3.3 Enjeux spécifiques au volet marchandises	62
4. Benchmarking.....	66
4.1 Territoires retenus pour le benchmark et éléments de comparaison.....	66
4.2 Enseignements pour le Cœur du Hainaut.....	69
5. Proposition d'objectifs pour le Cœur du Hainaut à l'horizon 2030.....	70
5.1 Le SAM dans la démarche territoriale "Cœur du Hainaut, Centre d'Energies"	70
5.2 Les objectifs du Schéma d'Accessibilité et de Mobilité	71
5.3 Les objectifs régionaux et déclinaison sur le territoire du Cœur du Hainaut.....	72

Liste des figures

Figure 0	Périmètres d'étude	Figure 1.14	Positionnement du Cœur du Hainaut par rapport aux grands flux internationaux de marchandises
Figure 1.1	Le Cœur du Hainaut au sein de l'espace régional	Figure 1.15	Transport ferroviaire de marchandises – sites opérationnels du Cœur du Hainaut
Figure 1.2	Population	Figure 1.16	Transport fluvial de marchandises- sites opérationnels du Cœur du Hainaut
Figure 1.3	Polarités du Cœur du Hainaut, selon le projet de SDER	Figure 1.17	Projets identifiés sur le réseau de transports en commun structurant du Cœur du Hainaut
Figure 1.4	Emplois par commune	Figure 1.18	Projets identifiés sur le réseau routier structurant du Cœur du Hainaut
Figure 1.5	Parcs d'activités économiques	Figure 1.19	Enjeux pour les transports en commun - potentiels et liaisons interurbaines
Figure 1.6	Localisation des pôles commerciaux	Figure 1.20	Grands enjeux identifiés sur le réseau routier
Figure 1.7	Desserte du territoire par le réseau ferré	Figure 1.21	Enjeux liés à la mobilité cyclable
Figure 1.8	Fréquentation du réseau ferroviaire	Figure 1.22	Positionnement du Cœur du Hainaut par rapport aux grands flux internationaux
Figure 1.9	Offre sur le réseau TEC Hainaut – nombre de départs par arrêts	Figure 1.23	Objectifs globaux du SAM : inverser les tendances à l'augmentation du trafic automobile
Figure 1.10	Répartition des usagers du TEC Hainaut – données géographiques d'abonnement		
Figure 1.11	Les projets identifiés sur le réseau routier		
Figure 1.12	Charges de trafic sur le réseau routier du Cœur du Hainaut		
Figure 1.13	Niveaux de service sur le réseau routier du Cœur du Hainaut		

Liste des annexes

- Annexe 1.1 Territoire
- Annexe 1.2 Effets de coupure
- Annexe 1.3 Pôles scolaires
- Annexe 1.4 Bassins commerciaux : achats alimentaires
- Annexe 1.5 Bassins commerciaux : achats semi-courants légers
- Annexe 1.6 Bassins commerciaux : achats semi-courants lourds
- Annexe 1.7 Pôles touristiques
- Annexe 1.8 Hiérarchie des nœuds d'échange ferroviaires à l'échelle du Cœur du Hainaut
- Annexe 1.9 Offre sur le réseau ferré du Cœur du Hainaut
- Annexe 1.10 Charges de trafic sur le réseau routier – secteur de Mons-Borinage
- Annexe 1.11 Charges de trafic sur le réseau routier – secteur de La Louvière
- Annexe 1.12 Niveaux de service sur le réseau routier – secteur de Mons-Borinage
- Annexe 1.13 Niveaux de service sur le réseau routier – secteur de La Louvière
- Annexe 1.14 RAVeL et autres voies vertes
- Annexe 1.15 Pistes cyclables sur voiries régionales

1. Introduction – contexte, périmètres et objectifs de l'étude

1.1 Contexte et objectifs

L'élaboration d'un Schéma d'Accessibilité et de Mobilité – SAM – sur le territoire du Cœur du Hainaut s'inscrit dans le cadre d'une démarche de développement territorial engagée en 2008 par les forces vives du territoire et pilotée par l'intercommunale IDEA.

Le projet "Cœur du Hainaut, Centre d'Energies" a permis de définir 7 axes de travail, déclinés en 34 portefeuilles d'actions, dans l'optique d'assurer le redéploiement économique et social du territoire à l'horizon 2025.

L'axe 5 "Remaillage et mobilité" ambitionne de repenser la mobilité au sein du territoire, en assurant une meilleure répartition de l'usage des différents modes de transport, tout en veillant à développer des connexions avec les territoires limitrophes, ainsi qu'avec les pôles métropolitains (Bruxelles, Lille) et régionaux alentour (Charleroi, Valenciennes).

Le territoire du "Cœur du Hainaut" souhaite définir via le SAM sa propre stratégie en matière de mobilité, s'inscrivant dans l'ensemble des plans et schémas de mobilité adoptés ou en cours d'élaboration. Le SAM doit permettre de construire une vision claire et prospective, opérationnelle et dynamique, de la mobilité et de l'aménagement du territoire, tenant compte des évolutions futures.

1.2 Périmètres et phasage de l'étude

Fig. 0

Le SAM vise la définition d'une stratégie globale de mobilité à l'échelle des 25 communes du Cœur du Hainaut. Il s'agit de définir les principes d'organisation et de fonctionnement des réseaux de transport qui permettront de favoriser une mobilité plus durable du territoire et d'accompagner son développement économique. Le SAM ne doit pas être la somme des mesures locales telles que définies par exemple par les différents Plans Communaux et Intercommunaux de Mobilité des différentes communes qui le compose. Il doit apporter une plus value en termes de synergies supra-communales.

Des périmètres plus fins que l'ensemble du Cœur du Hainaut sont toutefois retenus, en particulier pour permettre la déclinaison du SAM sous la forme d'actions concrètes. Ces périmètres correspondent aux bassins de mobilité, identifiés dans le projet de SDER. Ils sont au nombre de trois sur le territoire du Cœur du Hainaut : bassins de Mons, La Louvière et Soignies.

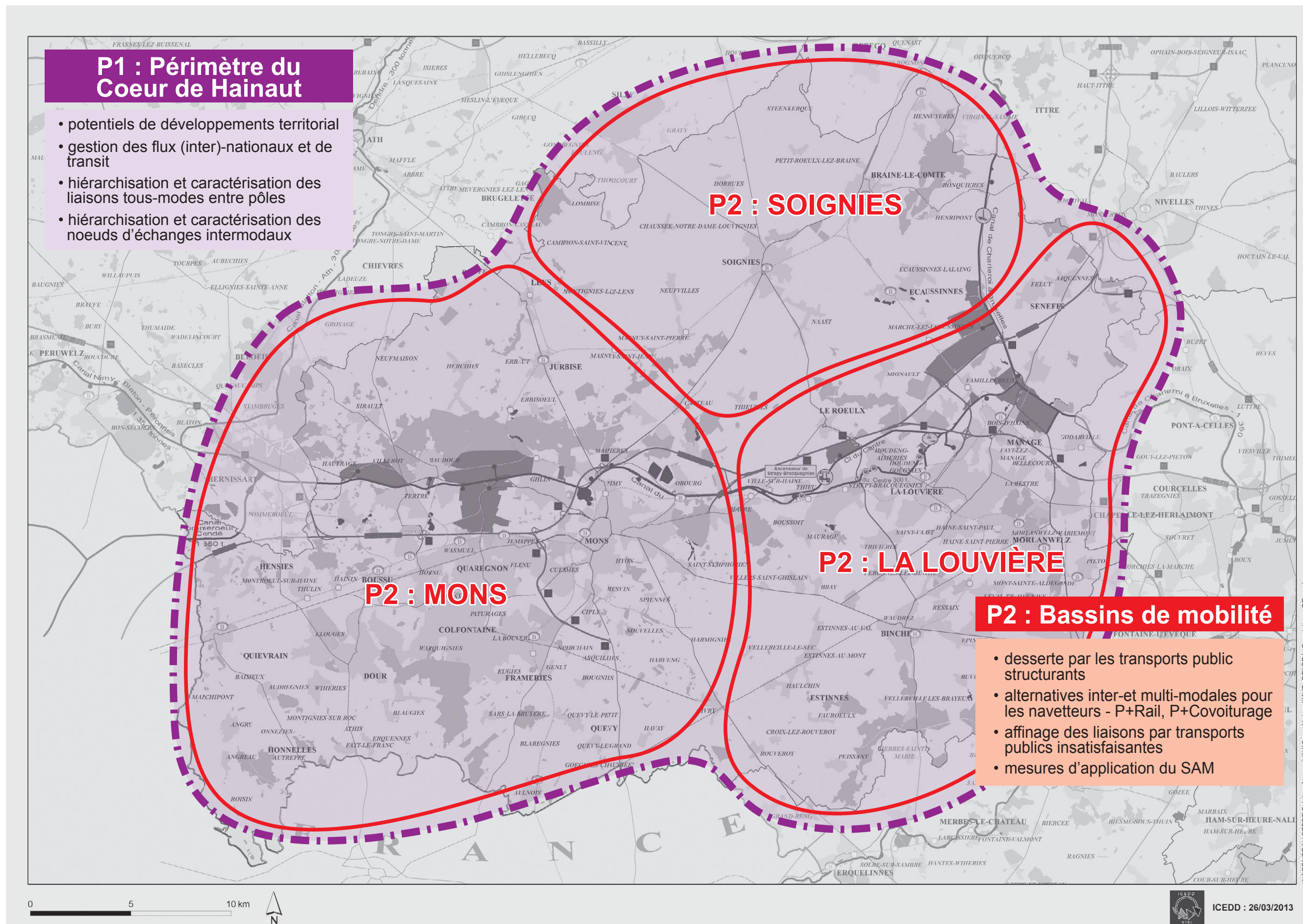
Le Schéma d'Accessibilité et de Mobilité se compose de la façon suivante :

- phase 1 – portrait du territoire ;
- phase 2 – stratégie prospective ;
- phase 3 – programme d'actions.

Le présent document constitue la synthèse de la phase 1.

Périmètres d'étude

Figure n°0



2. Diagnostic résumé de la situation actuelle

2.1 Diagnostic socio-économique

2.1.1 Les aires métropolitaines

Fig. 1.1 Le territoire du Cœur du Hainaut se situe à l'articulation entre :

- l'aire métropolitaine bruxelloise, s'étalant de Mons à Namur ;
- l'aire métropolitaine lilloise, à laquelle il est connecté par l'axe ouest-est wallon (dorsale ferroviaire et autoroute de Wallonie) ;
- le territoire valenciennois, via l'axe Bruxelles-Mons-Paris.

En termes de déploiement économique, cette localisation est un atout. Le territoire est en effet au croisement d'axes de développements stratégiques.

2.1.2 La population

Fig. 1.2 Le Cœur du Hainaut compte **516'000 habitants, soit 14 % de la population wallonne**. À proximité des pôles de Mons, La Louvière et Soignies, sont localisées des « poches d'habitats » importantes :

- Mons-Borinage, qui compte **213'900** habitants, localisés dans un espace à dominante urbaine, dans une certaine continuité avec Mons ;
- La Louvière-Centre, avec **200'000** habitants ;

- le "triangle" Soignies – Braine-le-Comte – Écaussinnes (**58'700** habitants), qui jouit d'une localisation stratégique, entre Bruxelles et les pôles majeurs du Cœur du Hainaut ¹.

Dans l'influence des pôles, mais dans des territoires plus distants de ceux-ci, on retrouve les communes suivantes :

- sur l'axe Mons-Valenciennes, Quiévrain, Honnelles et Hensies regroupent **13'600** habitants ;
- sur l'axe Mons-Ath, les communes de Jurbise et de Lens comptent **14'400** habitants ;
- au sud du Cœur du Hainaut se situent Quévy et Estinnes, avec **15'700** habitants.

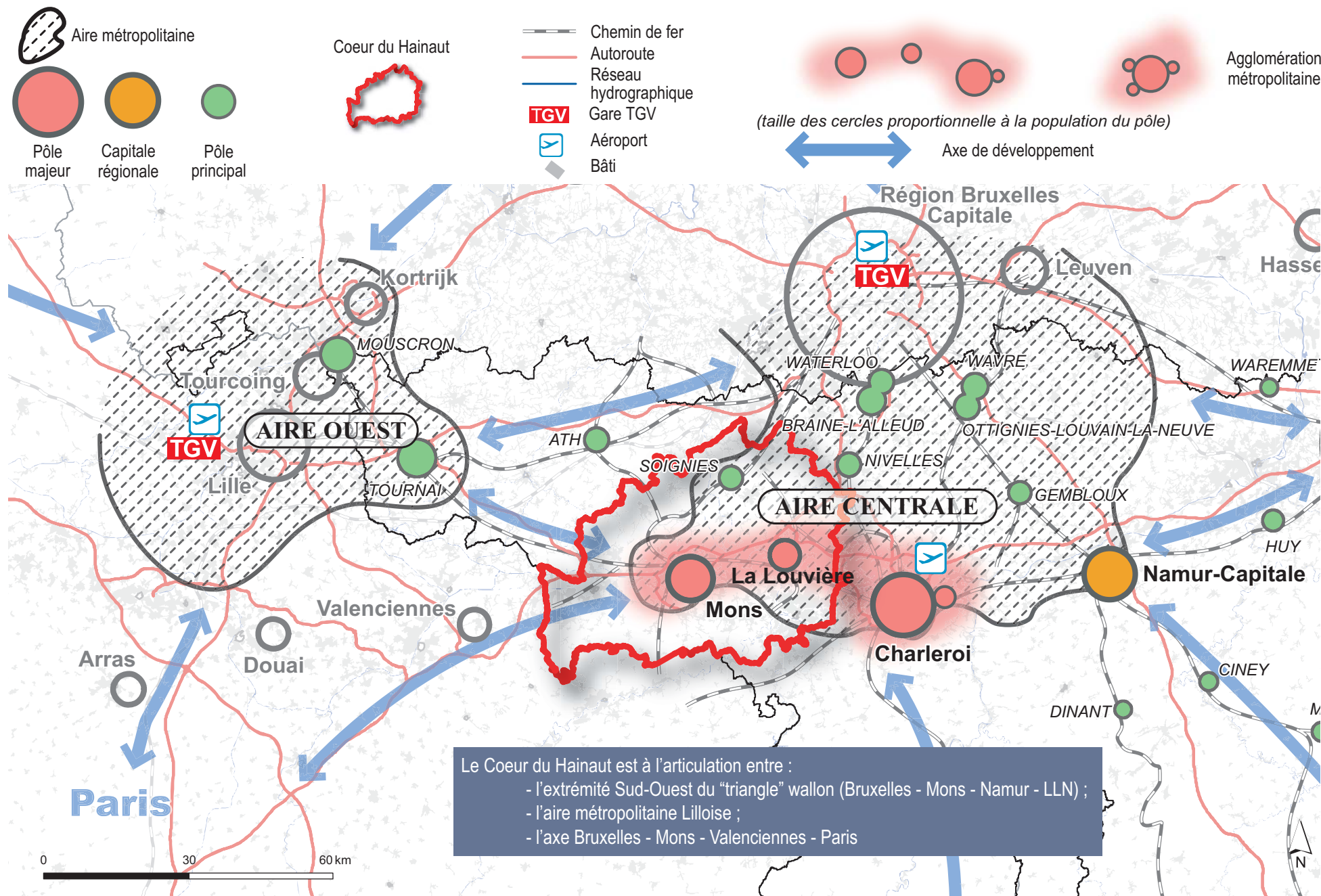
Ann. 1.1 De plus, le Cœur du Hainaut est marqué par la présence de deux secteurs à dominante économique :

- le "couloir" de la route de Wallonie (N50) ;
- le triangle E19-E42-N59 au nord de La Louvière.

¹ Ce secteur est également caractérisé par une pression foncière plus importante et des revenus supérieurs au reste du territoire.

■ Le Cœur du Hainaut au sein de l'espace régional (projet de SDER)

Figure n° 1.1

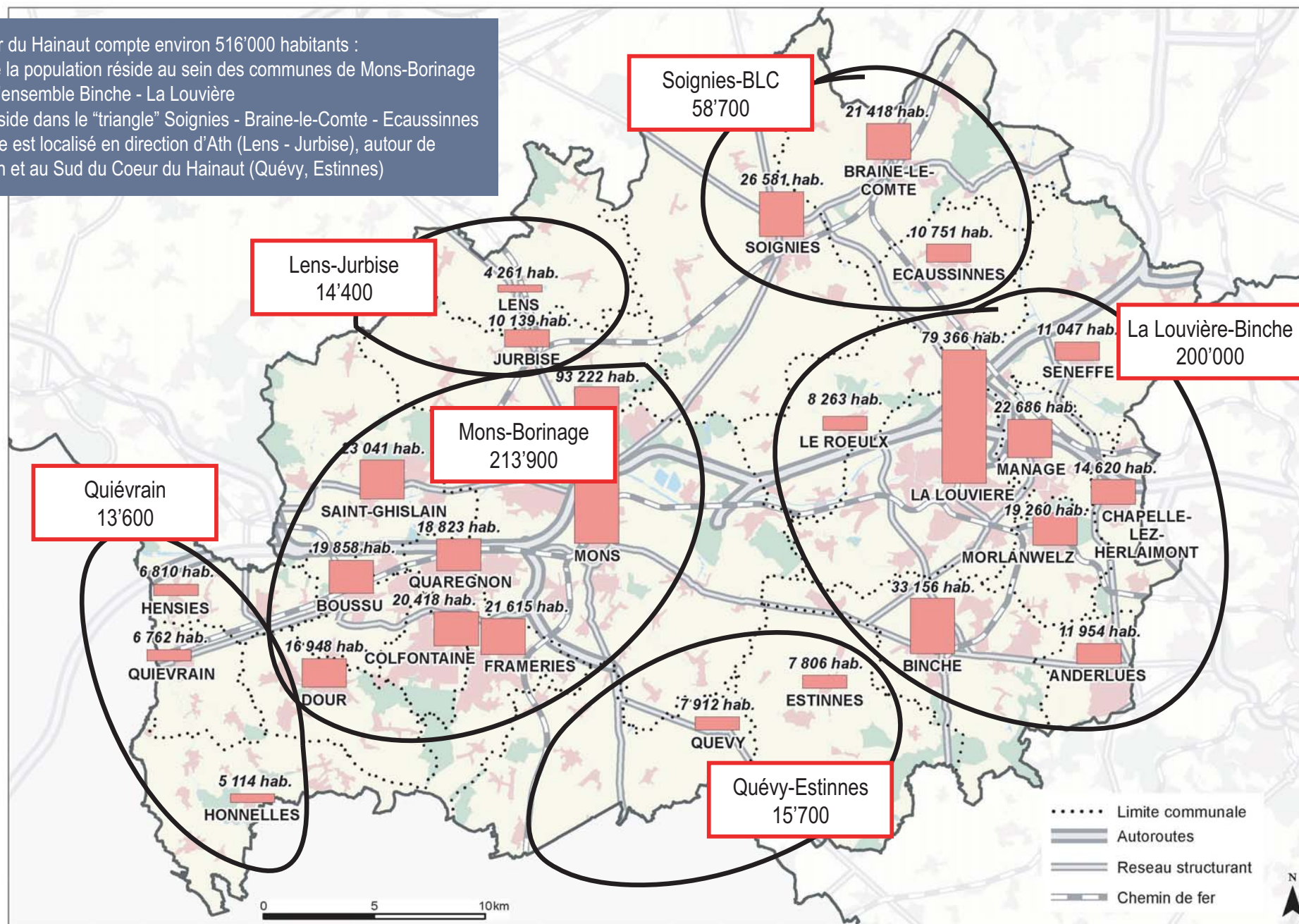


■ Population

Figure n °1.2

Le Cœur du Hainaut compte environ 516'000 habitants :

- 80% de la population réside au sein des communes de Mons-Borinage et dans l'ensemble Binche - La Louvière
- 11% réside dans le "triangle" Soignies - Braine-le-Comte - Ecaussinnes
- Le solde est localisé en direction d'Ath (Lens - Jurbise), autour de Quiévrain et au Sud du Cœur du Hainaut (Quévy, Estinnes)



Ann. 1.2 Ces secteurs, de par les nombreux axes de transports qu'ils accueillent, créent des effets de coupures du territoire.

Étant donné la morphologie très diversifiée et l'ampleur du territoire, les habitants de Cœur du Hainaut ne bénéficient pas d'une offre en mobilité homogène. Les problématiques sont également différentes selon les secteurs. Ainsi, au sein des pôles urbains, on retrouvera une offre en mobilité alternative plus importante (transports collectifs, infrastructures cyclables, etc.), mais également une concentration des nuisances (congestion du réseau, saturation du stationnement, etc.).

2.1.3 Les polarités

Fig. 1.3 Le Cœur du Hainaut compte un grand nombre de **communes pôles**, qui présentent des taux d'équipements importants. Ces communes rayonnent donc au-delà de leurs limites administratives, attirant des flux issus de l'extérieur. Le niveau de service des pôles permet de distinguer la hiérarchie suivante :

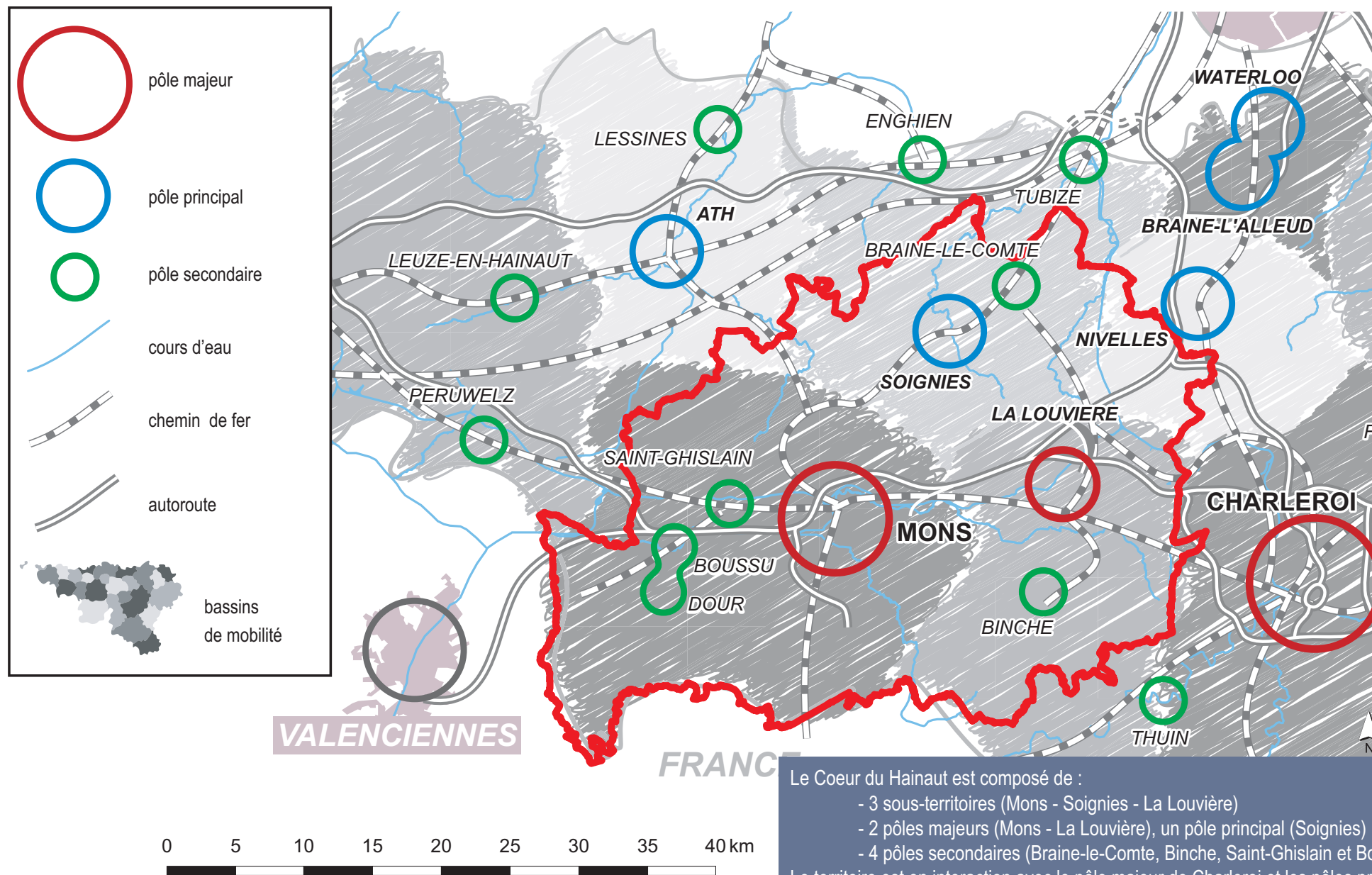
- **Mons et La Louvière** sont deux **pôles majeurs au sens du projet de SDER**. Les fonctions qu'ils accueillent leur donnent un pouvoir d'attraction très important ;
- **Soignies** constitue un **pôle principal** ;
- **Braine-le-Comte, Binche, Saint-Ghislain et Boussu-Dour** sont des **pôles secondaires**.

Si le Cœur du Hainaut consiste en un bassin de vie, avec une complémentarité et des liens à assurer entre ses pôles, il est nécessaire de relever l'existence de **trois bassins de mobilité**. Ces bassins constituent des sous-territoires (Mons - Soignies - La Louvière), au sein desquels une grande partie des flux se concentrent. On observe donc une densité de déplacements dirigés vers ces trois pôles, pour les thématiques de l'enseignement, de la santé, de la justice, du commerce semi-courant, de la culture, etc..

À noter que le territoire du Cœur du Hainaut est en interaction avec les pôles voisins. Au nord-ouest, Ath exerce une attraction, du moins pour les communes de Lens et Jurbise. À l'est, le pôle de Nivelles et au sud-est, le pôle de Charleroi, peuvent également générer des déplacements ayant pour origine ou destination le Cœur du Hainaut. À l'ouest, les interactions ont lieu avec le territoire Valenciennois situé en France.

Polarités du Cœur du Hainaut (projet de SDER)

Figure n° 1.3



2.1.4 Les pôles d'emplois

Fig. 1.4 Le territoire compte environ **160'000 emplois**², dont **40 % se situent à Mons et La Louvière, pôles majeurs**. On relève également de fortes concentrations à Seneffe, Soignies et Saint-Ghislain qui couvrent 16 % des postes. Le taux d'emplois par rapport à la population communale y est très élevé. Cet indicateur illustre le maillage des pôles, en identifiant :

- les communes qui présentent peu d'emplois comparativement à leur population, et qui **dépendent donc fortement des communes pôles**. C'est le cas de Quiévrain, Honnelles, Hensies, Quaregnon, Colfontaine, Jurbise, Lens, Quévy, Estinnes, Le Roeulx, Braine-le-Comte, Écaussinnes et Chapelle-lez-Herlaimont ;
- les communes qui comptent un ratio élevé d'emplois par habitant, et qui dépendent moins de l'extérieur pour cette thématique, mais qui font face à des enjeux plus importants en matière d'**accessibilité aux zones d'emplois**.

Fig. 1.5 C'est notamment au sein de ces communes que sont implantés les grands parcs d'activités économiques gérés par IDEA, qui représentent 13 % des emplois totaux du Cœur du Hainaut. Les plus importants, dépassant les 1'000 postes, sont : Seneffe-Manage, Ghlin-Baudour, Strépy-Bracquegnies, Feluy, Frameries la plateforme de Garocentre et Soignies. Au niveau sectoriel, la chimie et de la métallurgie sont les plus représentées.

Outre les centres urbains et les parcs d'activités économiques, des entreprises constituent à elles seules des pôles d'emplois. C'est le cas des carrières de Soignies ou des entreprises Wanty à Binche, Holcim à Obourg ou encore NMLK à La Louvière.

² Source : INASTI et ONSS, 2012.

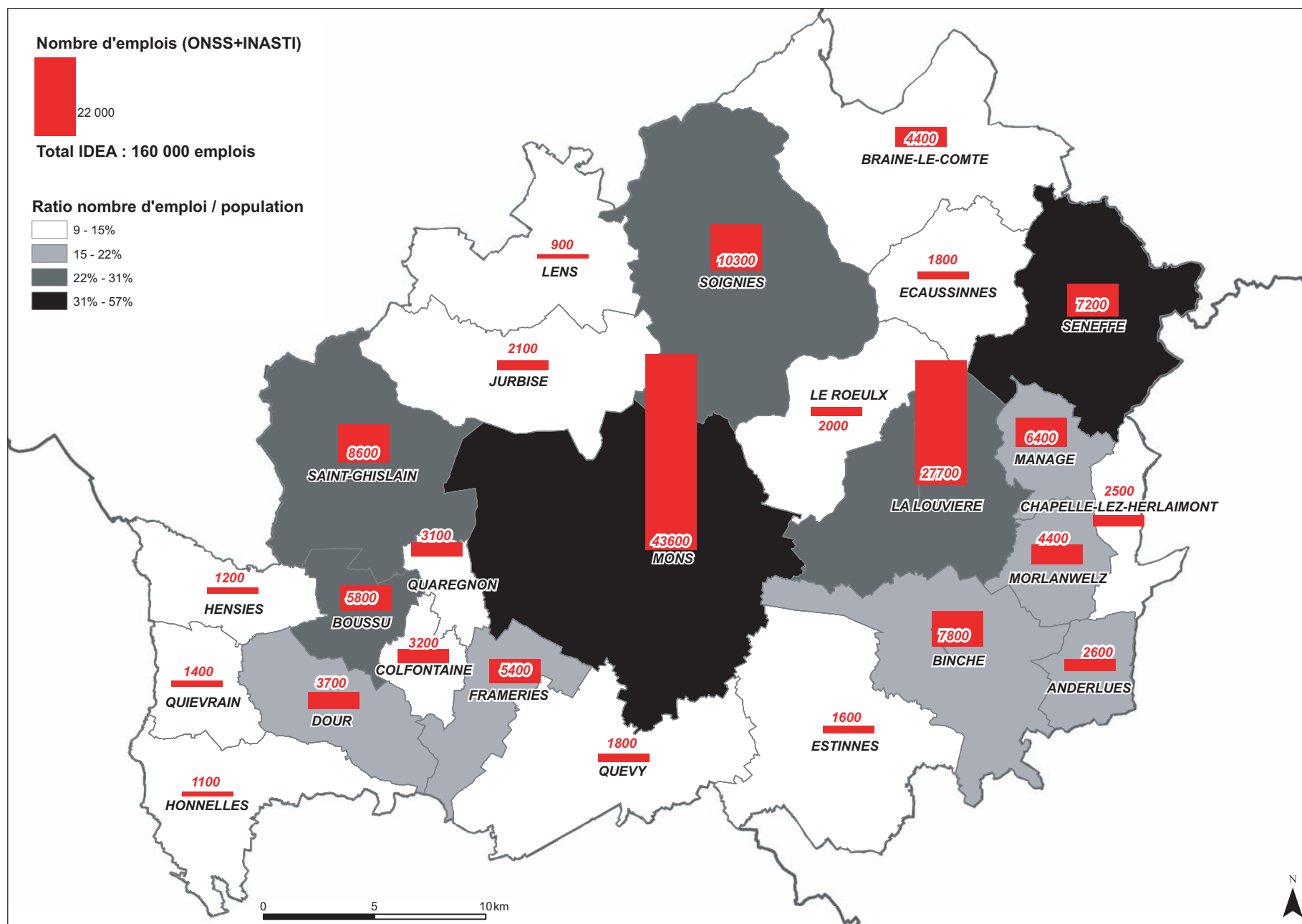
Pôles scolaires

Ann. 1.3 À la différence de l'emploi, les distances parcourues pour l'enseignement sont moins importantes, car un grand nombre de communes sont équipées en écoles primaires et secondaires. Néanmoins, différentes polarités sont à distinguer :

- les communes **sans établissement secondaire**, dépendant des autres communes pour cette thématique. C'est le cas de Honnelles, Hensies, Jurbise, Lens, Quévy, Seneffe et Écaussinnes ;
- Les autres communes comptent des **établissements secondaires**, donc attirant des flux au quotidien. Certaines d'entre elles sont équipées en **enseignement supérieur**. C'est le cas des pôles majeurs (La Louvière et Mons), mais également de Braine-le-Comte, Morlanwelz, Boussu et Saint-Ghislain, qui accueillent des milliers d'étudiants chaque jour.

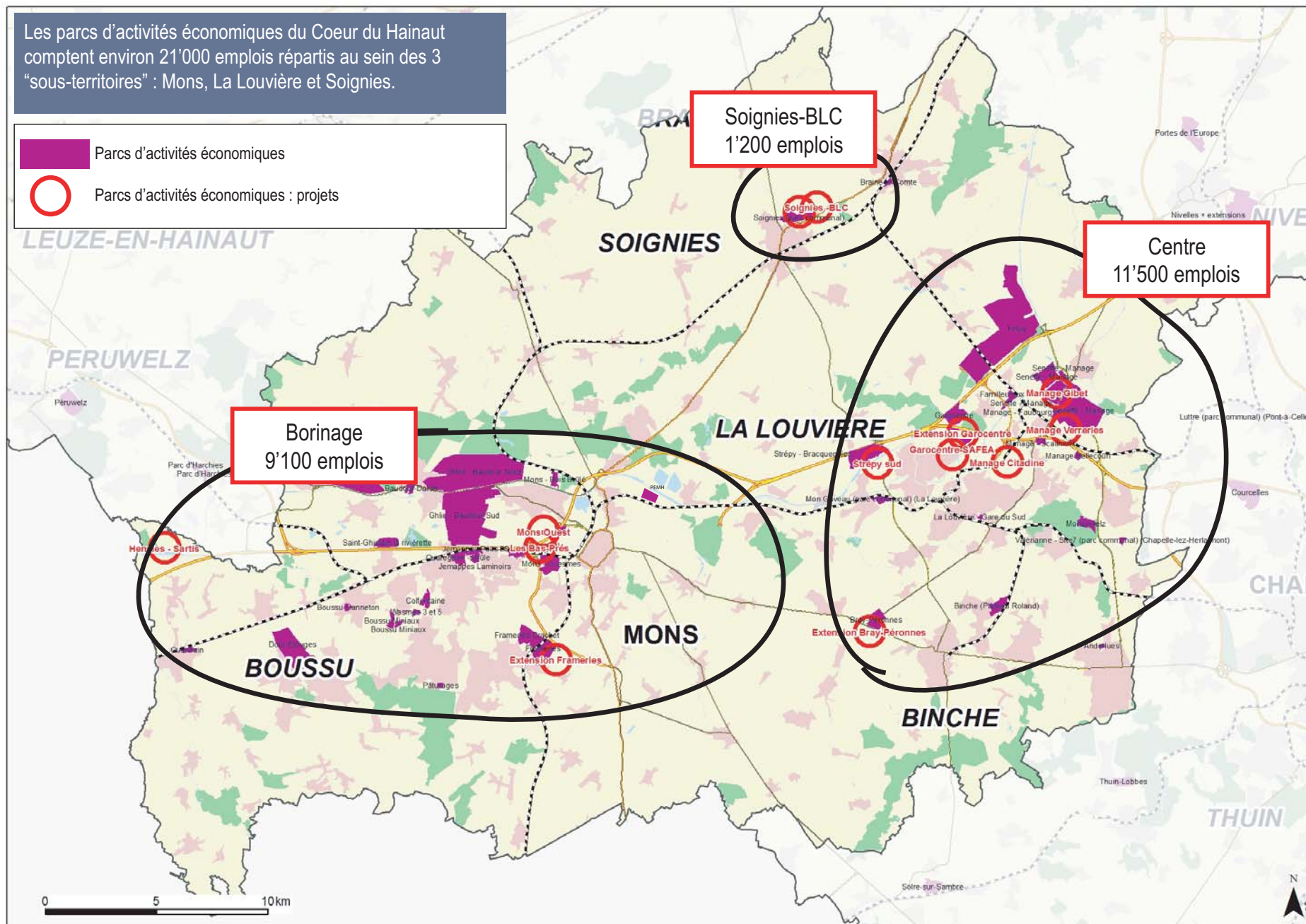
■ Emplois par commune

Figure n °1.4



■ Parcs d'activités économiques

Figure n°1.5



2.1.5 Les pôles commerciaux

Fig. 1.6

Avec l'emploi et le scolaire, le commerce est également un motif de déplacement générant des flux considérables. D'une manière générale, on distingue **trois pôles commerciaux**, avec une concentration des points de vente dans les centres et le long d'axes routiers d'envergure :

- **Mons-Borinage** : le pôle est structuré autour du centre de Mons et de l'axe de la N51 Mons-Quévrain, le long duquel se sont développés des commerces de soutien de Jemappes, de la zone Cora de Hornu et du shopping center des Grands-Prés ;
- **La Louvière-Centre** : composé du centre-ville et du centre commercial Cora de La-Louvière ;
- Au nord, **Soignies** se distingue légèrement notamment avec ses commerces de soutien hébergeant l'hypermarché Carrefour.

L'aire d'influence des commerces est représentée à l'aide des **bassins de consommation**. Il s'agit d'un espace composé d'un ensemble de communes et au sein duquel au minimum 50 % des achats sont réalisés par ses habitants. Ces bassins varient fortement selon le type d'achat :

Ann. 1.4

- **alimentaires** : le découpage est plus fin que celui des trois pôles précités. L'offre commerciale est disséminée sur le territoire, évitant aux ménages de parcourir de trop longues distances ;

Ann. 1.5

- **semi-courants légers** (équipement de personne et équipement de loisirs et de la maison non pondéreux) : Mons tend à s'installer sur l'ensemble de la zone au détriment de La Louvière et Soignies. Ce dernier est notamment déforcé par l'influence de Nivelles à l'Est du territoire ;

Ann. 1.6

- **semi-courants lourds** (équipement de loisirs et de la maison pondéreux) : un équilibre existe entre trois bassins.

2.1.6 Les pôles de loisir

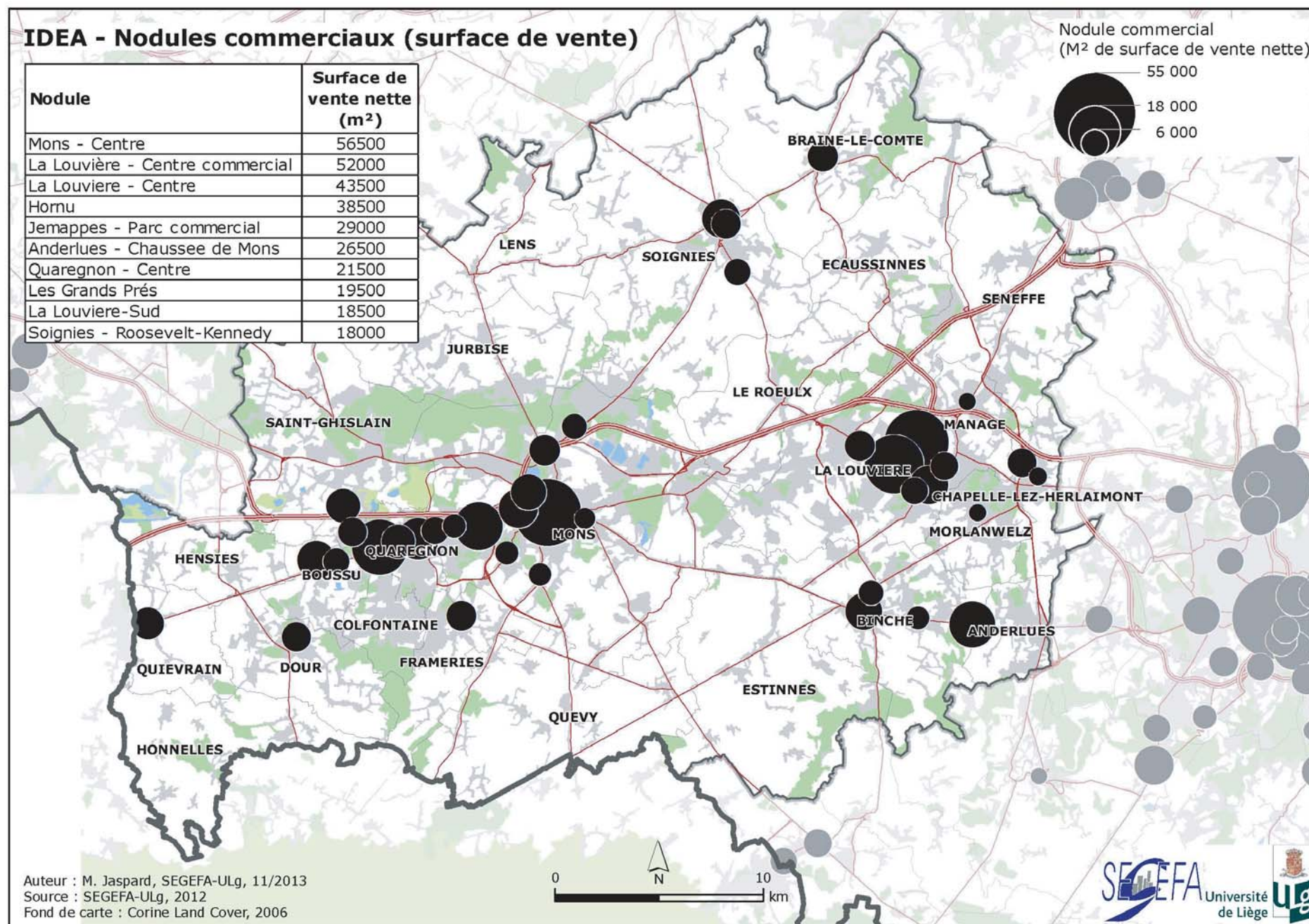
Ann. 1.7

Si la part de déplacements liés aux loisirs a augmenté ces dernières années, ce secteur joue un rôle mineur (comparativement à l'emploi, au scolaire et au commerce) dans les problèmes de charges des différents réseaux, à l'échelle du territoire. Sur la carte, on distingue :

- les pôles structurants (Mons et La Louvière), accueillants de nombreux visiteurs, dont l'accessibilité multimodale est étroitement liée à celle de la Ville ;
- les infrastructures de loisirs hors de ces pôles, dont les données de fréquentation sont disponibles : le PASS, le Mac's, le site du Grand Hornu ;
- en bordure du territoire, Pairi Daïza est lui un générateur majeur de déplacements lors des jours de forte affluence. Son impact est lié à son accès autoroutier qui passe soit par l'A8 et Ath, soit par l'E19-E42 et la sortie de Mons et qui sature le carrefour entre la N6 et la route d'Ath – N56.

■ Localisation des pôles commerciaux

Figure n°1.6



2.2 Réseau de transports en commun

2.2.1 Réseau ferré

Offre sur le réseau SNCB

Ann. 1.8 Le Cœur du Hainaut dispose d'un réseau ferré dense, structuré par :

- l'axe est-ouest de la dorsale wallonne, desservi par :
 - l'IC (1 train/h/sens) Lille-Liège ;
 - l'IR (1 train/h/sens) Tournai-Jambes ;
 - le train L (1 train/h/sens) Mons-Charleroi ;
 - le Thalys entre Liège et Paris (1 aller-retour/jour).
- une radiale en lien avec Bruxelles, qui se sépare en amont de Braine-le-Comte, avec trois antennes au sud de la dorsale wallonne, et qui offre :
 - l'IR (1 train/h/sens) Binche-Louvain-La Neuve et le train L Charleroi-Sud-Braine-le-Comte (1 train/h/sens) sur la branche de La Louvière ;
 - l'IC (1 train/h/sens) Quiévrain-Liège, l'IR (1 train/h/sens) Quévy-Bruxelles et le train L Mons-Soignies sur la branche de Mons
- un axe transversal Mons-Ath, desservi par un train L (1 train/h/sens).

Ann. 1.9 Au niveau quantitatif, l'offre est donc de bon niveau, aussi bien pour les déplacements internes au territoire que pour les liaisons avec les pôles extérieurs. À noter toutefois l'absence complète de liaison avec les pôles français de Valenciennes et de Maubeuge.

En termes qualitatifs en revanche, le niveau de l'offre est largement perfectible, avec :

- des dysfonctionnements importants sur la dorsale wallonne : niveau de performance global, fréquence des retards ;
- des niveaux de service dégradés sur certaines relations avec Bruxelles : accumulation des retards sur la ligne de Quiévrain, avec un service fréquemment interrompu à Saint-Ghislain et sur la ligne de Binche.

L'amélioration du fonctionnement de la dorsale wallonne est d'ailleurs à l'étude par le SPW-Cellule ferroviaire et Infrabel.

Fig. 1.7

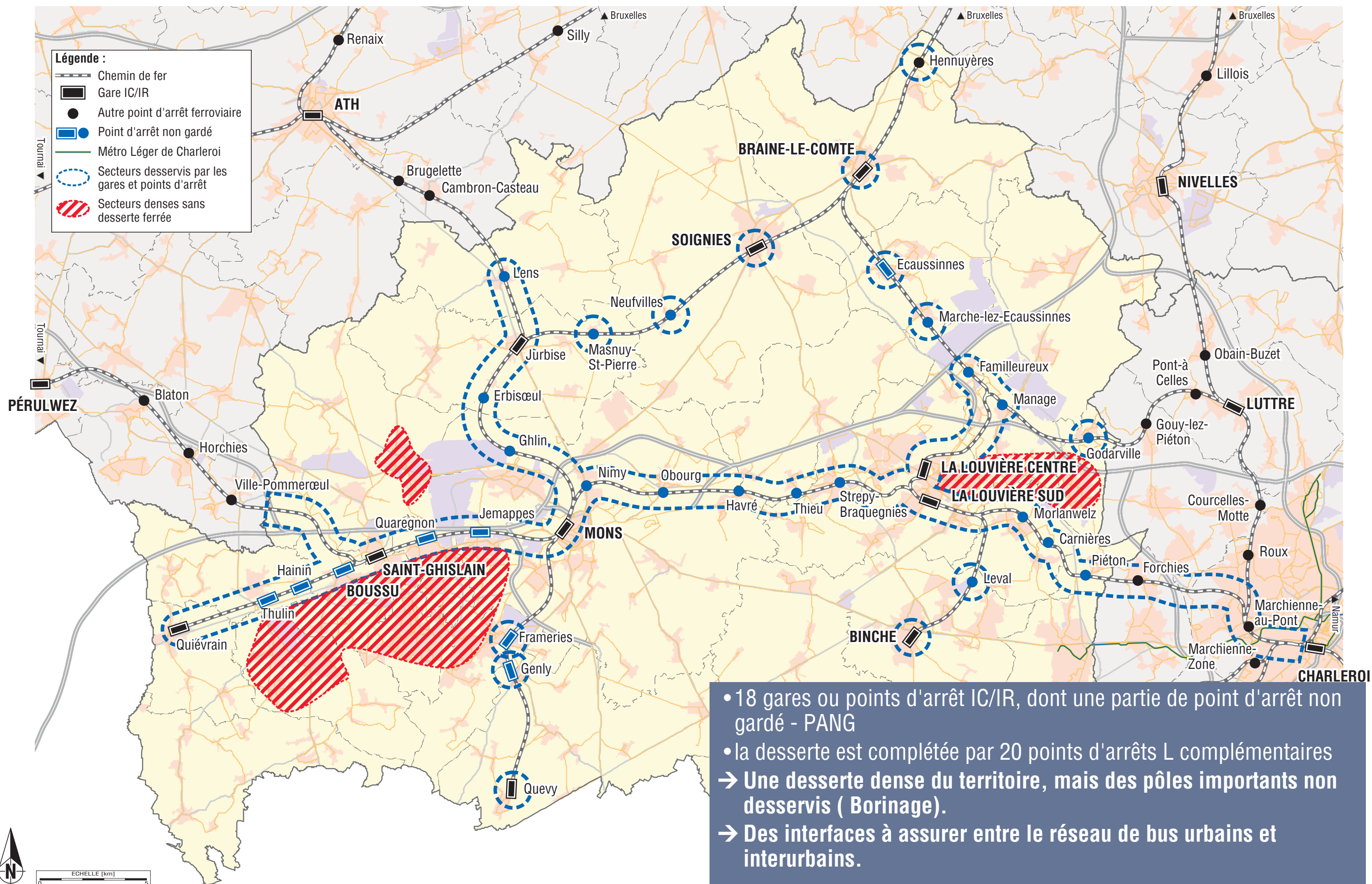
La desserte du territoire est assurée par un total de 38 gares et points d'arrêt, dont 27 points d'arrêt non gardés – PANG.

Cette forte densité de points d'arrêt ferroviaires permet d'assurer une bonne desserte de la plupart des zones densément peuplées du territoire. Deux secteurs ressortent toutefois comme n'ayant pas d'accès direct au réseau ferré et donc avec une attention à porter sur l'articulation bus train et/ou vélo-train : la partie sud du Borinage et la zone formée par l'est de La Louvière, Manage et Chapelle-lez-Herlaimont.

La distinction des gares par catégorie de services (IC/IR d'une part, L d'autre part) fait ressortir une densité importante de gares IC/IR, liée notamment à l'exploitation des "antennes" de Quiévrain, Quévy et Binche en lien direct avec Bruxelles. On peut alors noter des situations atypiques : des PANG qui sont desservis par des trains IC.

Desserte du territoire par le réseau ferré

Figure n°1.7



Fréquentation du réseau ferré

Fig. 1.8 La fréquentation du réseau SNCB est exprimée par le nombre de voyageurs montés par jour dans les gares, en 2009 voire en 2007 (dernières données disponibles auprès de la SNCB).

Les 38 gares et points d'arrêt du Cœur du Hainaut représentent environ 31'000 montées/jo, avec une répartition extrêmement hétérogène :

- les 6 premières gares (Mons, Braine-le-Comte, La Louvière-Sud, Soignies, Saint-Ghislain, La Louvière-Centre concentrent près de 75 % des montées ;
- à l'inverse près de la moitié des gares compte moins de 200 montées/jo.

Globalement, **les niveaux de fréquentation observés sur les gares IC sont bas, voire très bas en comparaison d'autres secteurs de Wallonie et rapportés à l'importance de la population du Cœur du Hainaut:**

- la fréquentation de la gare de Mons (8'500 montées / jo) ne représente qu'à peine 50% de celle de la gare de Namur (plus de 17'000 montées / jo) ;
- la fréquentation cumulée des deux gares de La Louvière (3'000 montées/jo à La Louvière Sud et 1'400 montées/jo à La Louvière-Centre) est moins importante que celle d'Ath (6'100 montées/jo) ou de Gembloux (6'200 montées/jo) par exemple.

Cette faible utilisation du réseau ferré peut s'expliquer en partie par un niveau de fluidité encore relativement satisfaisant sur le réseau routier du Cœur du Hainaut (voir ci-après) : l'effet de saturation joue encore peu sur le choix modal.

Mais une autre explication se trouve également dans la structure urbaine du Cœur du Hainaut : en dehors des grandes gares de centres urbains connectées à un réseau de métro ou de tram, le potentiel maximal d'utilisation du train se trouve dans la zone située à moins de 8 à 10 minutes à pied de la gare. Or le Cœur du Hainaut présente de nombreuses gares avec :

- des abords immédiats de la gare très peu denses. La Louvière-Sud et même La Louvière-Centre en attendant le projet Boch sont de bons exemples à ce sujet ;
- les voies de chemin de fer qui font coupure et où les gares qui ne fonctionnent qu'à 180° : Mons, Soignies, Braine-le-Comte.

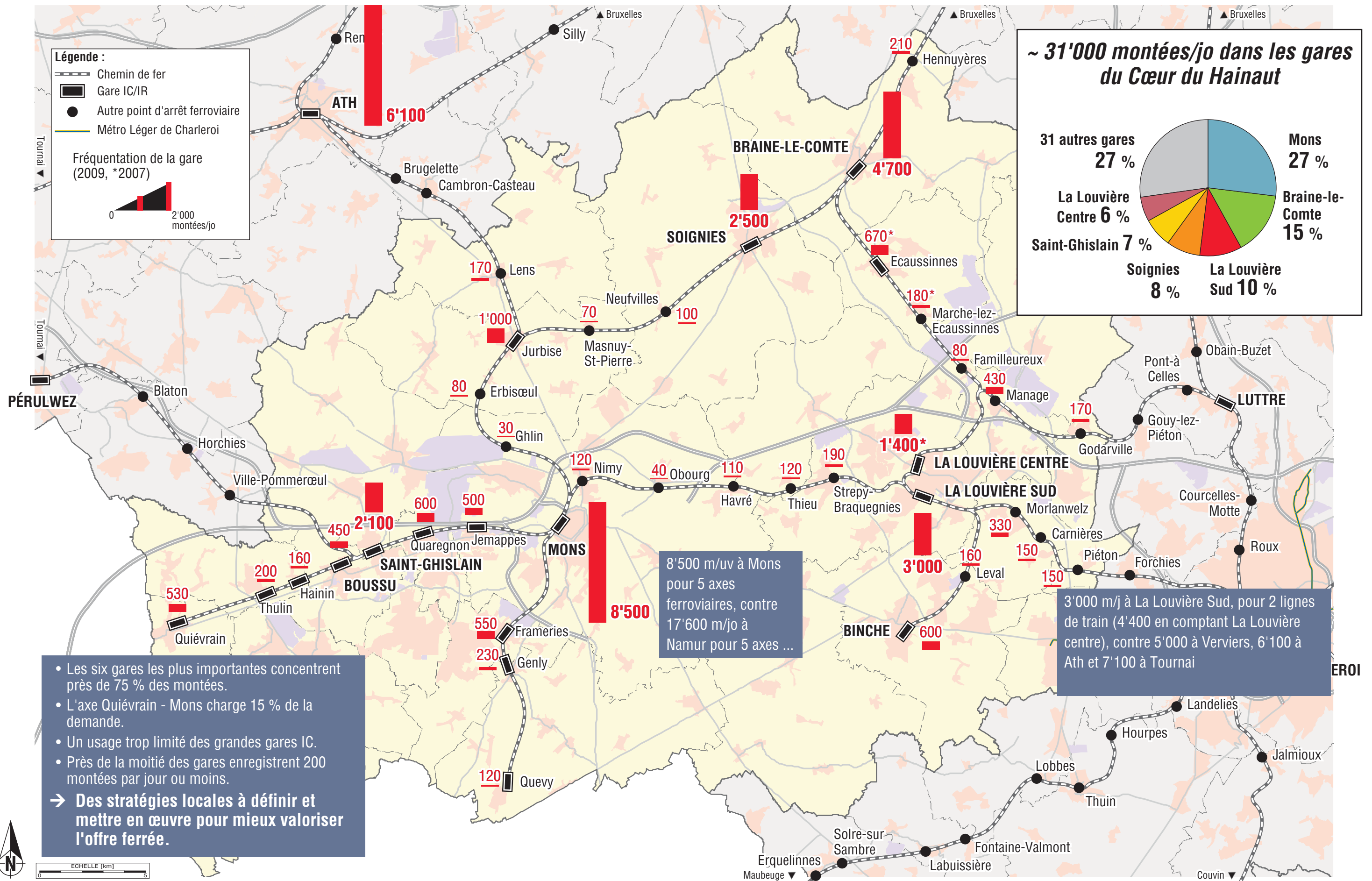
Enfin, certaines gares présentent des abords peu qualitatifs, voire très dégradés, ce qui nuit à l'attractivité du chemin de fer : Manage, Quiévrain...

Il s'agit d'un élément essentiel pour le SAM et pour la stratégie de mobilité du Cœur du Hainaut. L'importance de l'offre ferroviaire et la finesse de la desserte sont des atouts majeurs du territoire, mais il appartient aux acteurs locaux de mettre en place des politiques qui permettront de valoriser au mieux cette offre : système de rabattement (bus, parkings vélo, P+R) pour augmenter la zone d'attractivité des gares, mais surtout une politique d'aménagement du territoire qui accompagne l'offre ferrée : densification des abords des gares, aménagement des espaces publics, reconversion des bâtiments de gare.

Il s'agira lors des phases suivantes de guider la définition de ces stratégies par l'établissement d'une hiérarchisation des gares et points d'arrêt et la définition de priorité d'actions en fonction d'une série de critères : potentiel foncier, potentiel d'intermodalité, extension des fonctions du pôle gare,...

Fréquentation du réseau ferroviaire

Figure n°1.8



2.2.2 Réseau bus du TEC Hainaut

Offre sur le réseau de bus

Le territoire du Cœur du Hainaut est desservi par :

- le TEC Hainaut pour l'essentiel de l'offre ;
- certaines lignes du TEC Brabant Wallon sur la partie nord du territoire, qui desservent surtout la gare de Braine-le-Comte ;
- quelques lignes du TEC Charleroi sur la partie est du territoire, pour l'essentiel l'antenne du Métro Léger de Charleroi.

Fig. 1.9 Le niveau d'offre est illustré par le nombre de départs de bus (passages) par jour et par arrêt, qui permet de mettre en évidence :

- une forte concentration de l'offre sur les centres de Mons et de La Louvière, et dans une moindre mesure sur certains secteurs du Borinage ;
- des fréquences moins élevées autour de Soignies et de Braine-le-Comte, dans des secteurs toutefois bien desservis par le train ;
- de larges parts du territoire qui présentent une offre réduite, avec 15 départs par jour par arrêt (soir 1 bus par heure environ) ou moins.

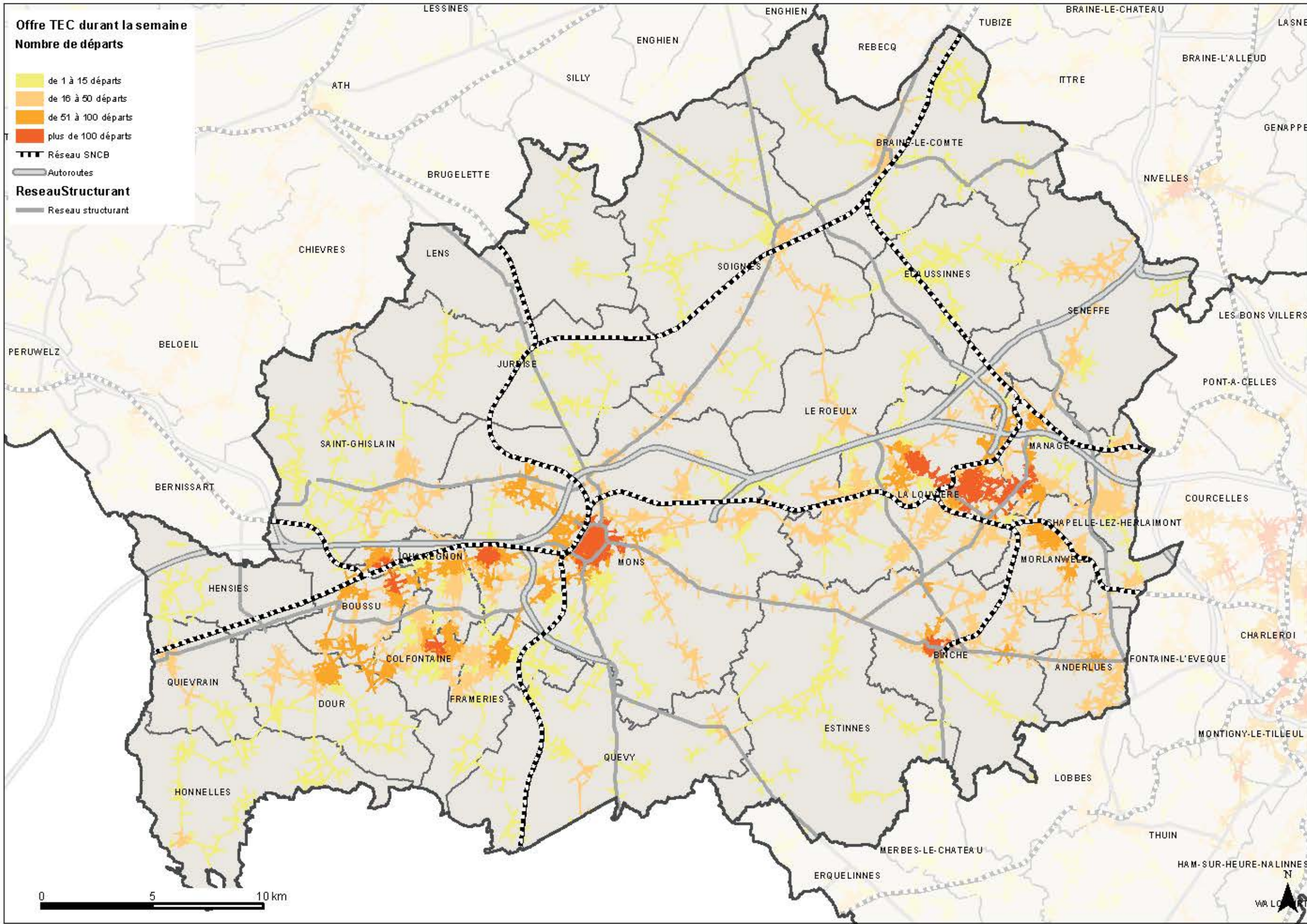
Cette analyse permet de mettre en avant certains atouts du réseau de bus :

- une très bonne couverture territoriale, tous les secteurs habités disposent d'un arrêt de bus à une distance raisonnable ;
- une bonne complémentarité avec le réseau ferré : l'offre bus est notamment importante dans les secteurs denses non desservis directement par le train, et le réseau s'articule largement autour des gares.

En revanche, le nombre de départs par arrêt permet également de souligner les faiblesses de l'offre de transports en commun, en particulier en matière de lisibilité :

- l'absence d'axes forts clairement identifiables : les fréquences atteignent des niveaux élevés sur certains secteurs, mais grâce à l'offre cumulée de plusieurs lignes. Le seul axe continu avec un niveau de service élevé qui se dessine est celui du Métrobus de La Louvière (qui présente des contraintes importantes en limitant fortement les itinéraires disponibles) ;
- une forte dispersion de l'offre, avec un nombre important de variantes d'itinéraires et d'horaires qui complexifie la lisibilité de l'offre ;
- le Cœur du Hainaut n'est desservi par aucune ligne de type Express, aussi bien pour des liaisons internes que pour les relations avec les pôles voisins.

Figure n°1.9



L'absence d'axes forts et la dispersion de l'offre sur de multiples branches et variantes posent un problème majeur pour l'attractivité du réseau : le seuil de 45 à 50 départs de bus par jour et par sens, soit environ 3 bus par heure, correspond au niveau plancher généralement admis d'offre à partir duquel l'utilisation d'une ligne de bus classique devient compétitive avec un déplacement en voiture (indépendamment des autres facteurs à prendre en compte : temps de parcours et fiabilité, confort,...). **Ce niveau d'offre n'est atteint que sur des secteurs très réduits du Cœur du Hainaut : même certaines zones denses du Borinage et du Centre ne disposent pas d'une telle offre.**

Dans les secteurs fortement desservis, le seuil n'est atteint que grâce aux systèmes de troncs communs qui existent sur plusieurs points du réseau : en dehors des navettes de Mons intramuros, aucune ligne au presque n'offre un cadencement à 20 minutes ou mieux.

L'organisation actuelle de l'offre sur le réseau TEC limite fortement son attractivité potentielle pour des usagers non-captifs (ce qui par ailleurs limite les ressources financières qui permettent de faire fonctionner le réseau). Ce manque d'attractivité se reflète dans les données de fréquentation (voir ci-après).

Les réflexions pour permettre de faire du réseau bus une véritable alternative à la voiture (là où la demande potentielle le permet) seront l'un des enjeux majeurs de la phase 2 du SAM.

Fréquentation du réseau de bus

Les données disponibles sur le réseau TEC ne permettent pas aujourd'hui d'obtenir une image fiable de la fréquentation du réseau en termes de charges dans les bus, montées aux arrêts, d'origines-destinations et de correspondances.

Fig. 1.10 L'approche retenue pour analyser la fréquentation est basée sur les données des abonnements, qui avec les indications sur les zones tarifaires d'origine et de destination permettent de donner une première représentation de la fréquentation sur le réseau. Si l'on considère que les abonnés représentent habituellement environ 70 % des usagers d'un réseau de transports en commun (73 % pour le TEC Charleroi en 2012 par exemple), cette approche peut être considérée comme suffisamment représentative.

Le Cœur du Hainaut compte un peu de 20'000 abonnés sur le réseau TEC Hainaut (valeur 2012), sans tenir compte des abonnements combinés TEC+SNCB et des abonnements 65+. **Environ 4 % de la population du territoire possède donc un abonnement TEC.**

L'analyse des origines et des destinations des abonnements permet de montrer la très forte concentration de la demande sur Mons-Borinage et la région du Centre. Seule Soignies³ représente un pôle significatif.

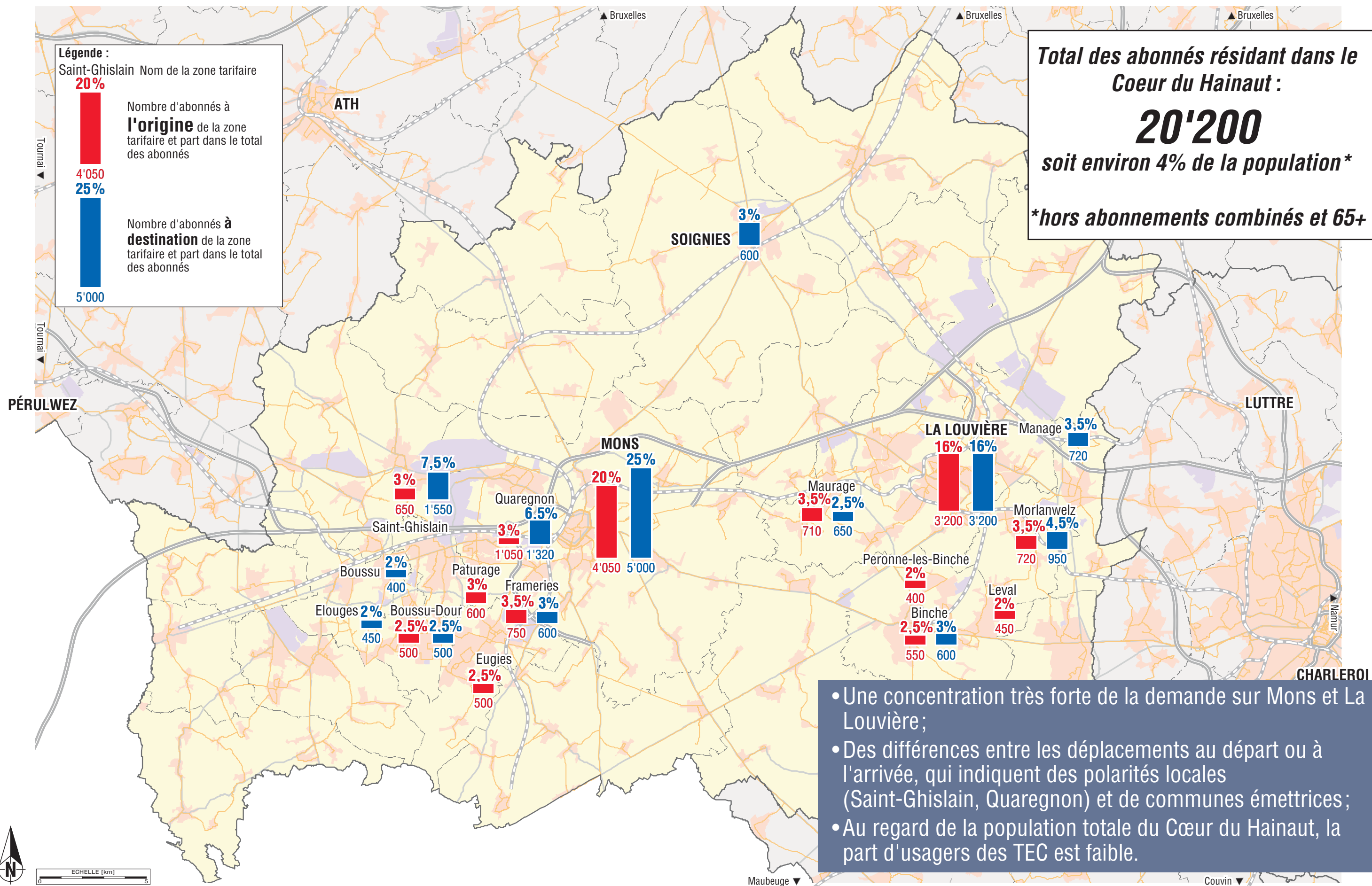
L'importance des échanges entre les différentes zones tarifaires montre :

- l'attractivité de Mons pour l'ensemble du Borinage ;
- une zone d'attractivité plus réduite pour La Louvière, limitée aux zones limitrophes : Manage, Morlanwelz, Péronne-lez-Binche ;
- des zones intermédiaires, orientées à la fois sur Mons et sur La Louvière : Maurage, Binche ;
- l'existence de polarités locales, dans le Borinage (Saint-Ghislain, Quaregnon) et à l'inverse de zones fortement polarisées.

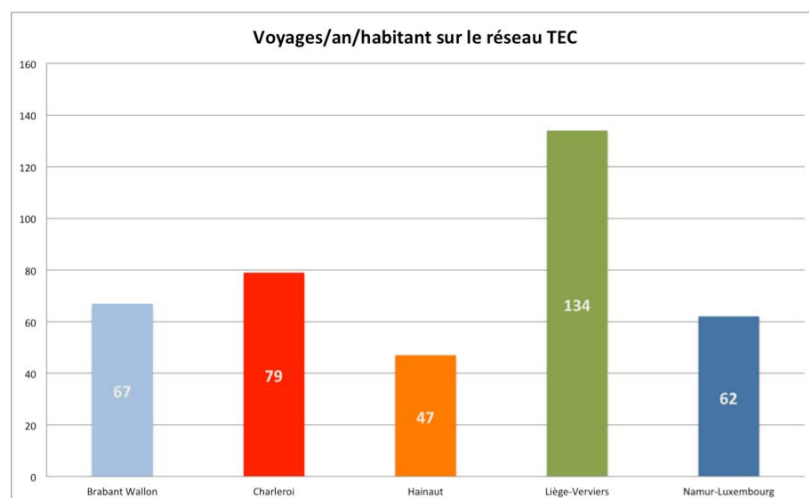
³ dans toute cette section, les noms désignent les zones tarifaires du TEC et non les communes ou les entités

■ Répartition des usagers du TEC Hainaut - données géographiques d'abonnement

Figure n°1.10



Le nombre total d'abonnés TEC paraît relativement faible, au regard par exemple des 211'000 abonnés dans l'ensemble de la Wallonie (soit environ 6% des habitants) et en tenant compte du contexte très urbain d'une part importante du Cœur du Hainaut. Cette faiblesse de la fréquentation du réseau peut être illustrée par la comparaison du nombre de voyages effectués par an et par habitant sur chacun des cinq TEC : la valeur pour le TEC Hainaut (les données ne permettent pas de distinguer le Cœur du Hainaut du Hainaut Occidental) est de loin la plus basse, près de 25% inférieure à la valeur du TEC Namur-Luxembourg qui dessert pourtant les secteurs les moins denses et près de 3 fois plus faible qu'à Liège.



Fréquentation des cinq TEC – source : SRWT, rapport d'activité 2012

Alors que le Cœur du Hainaut présente des secteurs urbains importants et denses (plus de 200'000 habitants sur Mons et le Borinage, presque autant sur La Louvière-Binche), cet indicateur de fréquentation est révélateur du manque d'attractivité de l'offre actuelle.

2.2.3 Synthèse du diagnostic pour les transports en commun

Le Cœur du Hainaut dispose d'une desserte très fine aussi bien par le réseau SNCB (importance du nombre de gares et points d'arrêts) que par le réseau de bus. Le niveau d'offre, en termes quantitatifs, est lui aussi relativement bon.

En revanche, les données de fréquentations disponibles indiquent un usage relativement faible de cette offre par la population. Les raisons identifiables pour ce faible usage sont distinctes pour le réseau ferré et pour le réseau bus. Les solutions à apporter seront donc différentes également :

- pour le réseau SNCB. Les deux leviers d'action possibles sont **l'aménagement du territoire** (densification des abords des gares, qualité des espaces publics) et **l'extension des zones d'attractivité des gares** (rabattement en bus, itinéraires et stationnement cyclables, P+R) ;
- sur le réseau TEC, le principal problème identifié vient de l'organisation de l'offre et de sa dispersion, qui nuit à son attractivité. Dans la logique des orientations du projet de SDER et du PRMD, le principal levier d'actions est **la hiérarchisation de l'offre**, l'amélioration de sa lisibilité et de sa visibilité.

2.3 Circulation automobile

2.3.1 Hiérarchie du réseau routier

Fig. 1.11 Le réseau routier du Cœur du Hainaut s'articule pour l'essentiel sur les axes est-ouest :

- l'autoroute de Wallonie et son embranchement vers Valenciennes à l'ouest ;
- les autoroutes en lien avec Bruxelles ;
- la N90 au sud du sillon fortement urbanisé ;

En nord-sud, les liaisons sont moins structurantes, avec :

- la N6, depuis Maubeuge au sud et en direction de Bruxelles au nord ;
- la N56 entre Mons et Ath ;
- la N57, qui permettra le lien entre l'A7 et l'A8 à l'horizon de l'ouverture du contournement de Soignies ;
- la N59 à la frange est du territoire.

À l'échelle des différents bassins du territoire, le réseau est structuré par :

Mons-Borinage

- autour de Mons, les deux itinéraires de contournements R5 et R50 (ceinture de boulevards) et les différentes radiales qui les relient ;
- à l'ouest, quatre axes parallèles : N50, autoroute A19, N51 et N550, tous en est-ouest et sans approche sur une éventuelle complémentarité entre elles, car toutes relativement chargées. En revanche, aucun axe nord-sud structurant n'existe ;

- à l'est, où le R5 n'est pas complet, la N90 est le seul axe structurant existant.

La Louvière

Le réseau routier à La Louvière est structuré par le triangle formé par l'E42, la N55 et la N27. En dehors de ces trois voiries, le seul axe fort du secteur est la N535, qui traverse la zone urbaine dense d'est en ouest, en passant par le centre-ville.

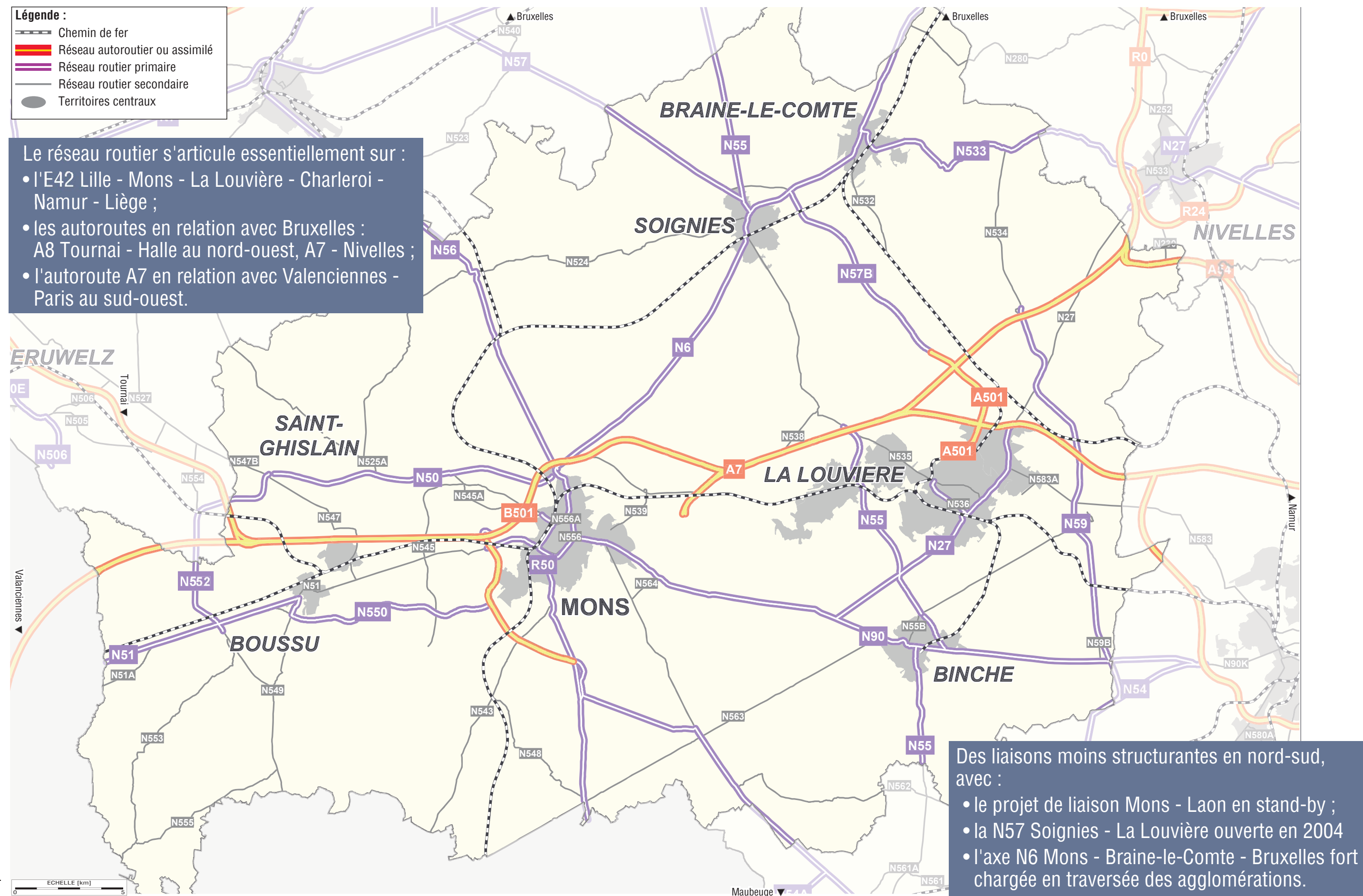
La Louvière se distingue en effet par l'absence d'un système de boulevards périphériques et par un réseau local fortement maillé, mais très peu hiérarchisé. Il en résulte un important trafic de transit par le centre-ville. L'objectif des projets de contournement en cours de réalisation ou proposés par le PCM est justement de pouvoir soulager le centre de ce trafic.

Soignies-Braine-le-Comte

Le réseau est articulé par deux grands axes perpendiculaires, la N57 et la N6. Des axes complémentaires viennent se connecter sur ces axes principaux (N55, N532, N533) et contribuent à former un goulet d'étranglement à hauteur de l'entrée sud de Soignies.

■ Les projets identifiés sur le réseau routier

Figure n°1.11



2.3.2 Charges de trafic automobiles

Fig. 1.12 Les charges du trafic automobiles montrent que le réseau autoroutier protège bien les 25 communes du Cœur du Hainaut des grands flux de transit :

- les niveaux de trafic sont très élevés, en particulier sur la totalité du tronçon commun entre Familleux et Saint-Ghislain (plus de 80'000 uv⁴/jo au total des deux sens) ;
- sur le réseau routier classique, les niveaux de trafic nettement sont plus modestes, ce qui contribue à la forte attractivité de la voiture pour la mobilité interne du Cœur du Hainaut a contrario des régions liégeoise ou namuroise par exemple.

Quelques points particuliers sont à relever :

Ann. 1.10 Mons-Borinage :

- À Mons, sauf côté nord en lien avec l'autoroute, les radiales d'accès sont relativement peu chargées (10'000 à 16'000 uv/jo), une situation contrastée avec la situation qui peut être observée à Namur par exemple ;
- dans le Borinage, les charges de trafic sont élevées sur la N51 (16'000 à 18'000 uv/jo), plus importantes que la plupart des tronçons de l'axiale Boraine. Il y a donc une incohérence entre la hiérarchie du niveau qui est souhaitée, via notamment le PRMD et les charges de trafic.

Ann 1.11 La Louvière :

- la N27 supporte un trafic très important (plus de 20'000 uv/jo sur certains tronçons), dans un contexte pourtant très urbain. La réduction des niveaux de trafic sur cet axe est identifiée comme stratégique par le PCM de La Louvière, sans concrétisation jusqu'à présent ;
- en traversée de la ville, la N535 supporte 13'000 à 15'000 uv/jo selon les tronçons, un niveau qui reste trop élevé dans la perspective de la mise en œuvre progressive des mesures du Métrobus.

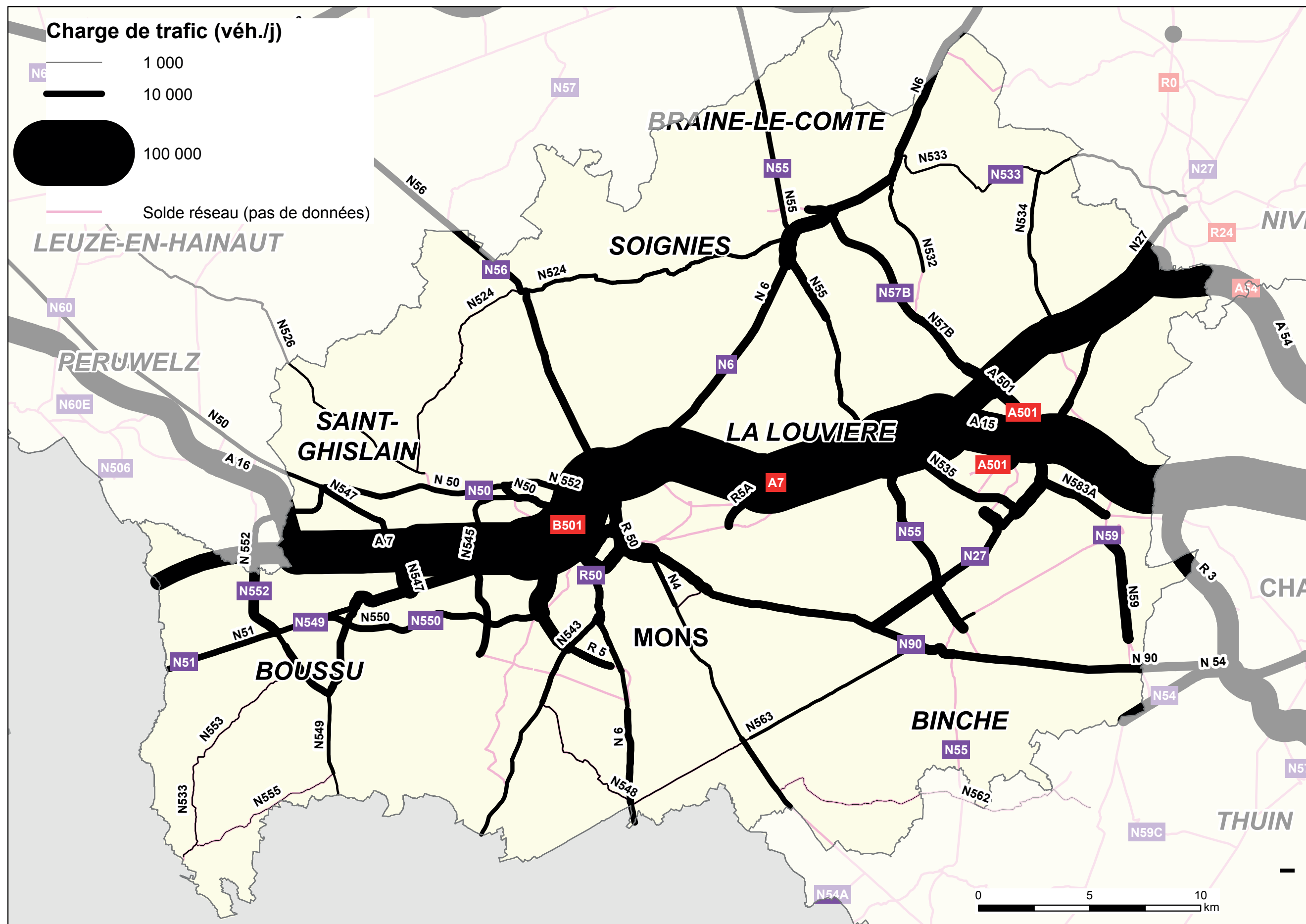
Soignies-Braine-le-Comte :

- l'effet de "goulet d'étranglement" lié à la N6 et aux différentes voiries qui s'y connectent au niveau des traversées de Soignies puis de Braine-le-Comte génère des niveaux de trafic très importants dans les traversées de ces agglomérations, globalement inadaptées au contexte urbain et au profil des voiries : plus de 25'000 uv/jo sur certains tronçons à Soignies (mais avec deux voies par sens), plus de 15'000 uv/jo à Braine-le-Comte (avec une voie par sens).

⁴ uv/jo = unité véhicule par jour ouvrable : 1 camion = 2 uv, 1 voiture = 1 uv, 1 deux roues = 0.5 uv

■ Charges de trafic sur le réseau routier du Cœur du Hainaut

Figure n°1.12



2.3.3 Évaluation des niveaux de service

Fig. 1.13 Les niveaux de service sont évalués en faisant le ratio entre les charges de trafic automobiles et la capacité des voiries en section, définie par leur nombre de voies.

Ann. 1.12 La méthode employée est la même que celle mise en place dans le cadre du Plan Régional de Mobilité Durable, avec un niveau de finesse un peu plus élevé : sans aller jusqu'à tenir compte des capacités aux carrefours, les capacités théoriques en section ont été ajustées en fonction du contexte, urbain ou interurbain. De cette façon, les perturbations plus importantes pour l'écoulement du trafic en ville sont prises en compte.

Ann. 1.13 Les niveaux de service évalués pour le réseau routier du Cœur du Hainaut montrent que :

- l'immense majorité du réseau présente des réserves de capacité encore très conséquentes, supérieures à 25 % voire à 50 %. C'est le cas notamment de toutes les franges nord, ouest et sud du territoire, sur un arc entre Braine-le-Comte et Binche en passant par Quiévrain et Boussu. Les voiries de ces secteurs présentent peu d'enjeux à l'échelle du SAM. Quelques problématiques ponctuelles sur des carrefours ou des traversées d'agglomération peuvent être rencontrées, elles sont à traiter à l'échelle des PCM ;
- en revanche, tout le réseau qui forme la pointe ouest du triangle wallon (E19-E42 jusqu'à Saint-Ghislain, N6) dispose de réserves de capacité beaucoup plus réduites, avec des tronçons qui présentent déjà des problèmes de saturation. C'est le cas notamment pour les tronçons de l'autoroute qui jouent également le rôle de contournement des centres-villes de Mons et de La Louvière ;

- au nord, la N6 présente des problèmes de saturation dans les traversées de Soignies puis de Braine-le-Comte déjà liés à l'attractivité de Bruxelles (zone RER) ;
- enfin, dans les centres de Mons et de La Louvière, la capacité du réseau n'est pas définie par la capacité en section, mais par celle des carrefours. Le niveau de service n'est donc pas l'indicateur représentatif. Comme toutes les agglomérations d'une certaine taille, Mons et La Louvière présentent des problèmes de saturation sur les voiries d'accès. Les actualisations des PCM réalisées à La Louvière et projetées à Mons proposent ou proposeront des solutions.

■ Niveaux de service sur le réseau routier du Cœur du Hainaut

Figure n°1.13



2.4 Mobilité cyclable

2.4.1 Les constats

Le territoire du Cœur du Hainaut est vaste, il convient donc de rappeler que le vélo est particulièrement attractif :

- comme mode de déplacement principal, pour des déplacements « courts » ;
- comme mode de déplacement complémentaire aux autres modes, pour des déplacements plus longs.

Le vélo, comme les autres modes, doit bénéficier d'une offre homogène sur le territoire. D'une part, la continuité des aménagements est une exigence des en termes de sécurité des cyclistes. Les interruptions d'infrastructures sont en effet particulièrement accidentogènes. D'autre part, seule une **cohérence dans la vision** peut créer un effet d'appel, et **attirer de nouveaux cyclistes**. La conception de lignes directrices pour le vélo à l'échelle du Cœur du Hainaut a donc tout son sens, et est particulièrement porteuse dans un territoire fortement peuplé, urbanisé, et où des solutions de mobilité durables et abordables sont souhaitées.

Bien que la situation diverge fortement d'une commune à l'autre, la mobilité cyclable est actuellement peu développée au sein du Cœur du Hainaut avec :

- des zones de conflits, ou « **points noirs** » : il s'agit des grands axes routiers où l'intégration des cyclistes dans la circulation est la plus problématique en matière de sécurité ;
- un manque de stationnement vélo : si quelques initiatives sont développées localement, il n'y a **pas de politique de stationnement vélo** au sein du territoire, et donc peu de chances pour que la mobilité cyclable se développe dans ces conditions. À quelques exceptions près, l'offre de stationnement en gares est particulièrement déficitaire aussi bien au niveau quantitatif (nombre d'emplacements disponibles rapportés à la fréquentation de la gare) qu'au niveau qualitatif (type de stationnement, qualité des accès...) ;
- **une image du vélo peu valorisée** : peu présent sur l'espace public, le vélo est associé aux représentations « classiques » (utilisation dans le cadre du loisir, etc.). La promotion du vélo est en général peu développée.

2.4.2 Les infrastructures existantes

RAVeL et voies vertes

Ann. 1.14 Des liaisons du réseau autonome des voies lentes (RAVeL) sont présentes sur le territoire. Il s'agit d'infrastructures réservées aux modes actifs, à l'écart de la circulation motorisée. Ces liaisons ne suffisent pas à répondre à tous les besoins des cyclistes actuels et potentiels, désireux d'un réseau finement maillé et interconnecté, mais présentent de bons éléments permettant de composer ce dernier :

- le RAVeL 1, traversant tout le territoire sur un axe ouest-est, le long du canal de Nimy et du Centre ;
- la ligne 98, traversant le sud du Borinage, également sur un axe ouest-est ;
- le RAVeL 4, connectant Hensies au RAVeL 1 ;

La partie est du territoire est encore plus fournie en voies vertes :

- les lignes 108 et 109 connectant Binche à la région de Thuin ;
- le RAVeL 3, se déployant sur un axe nord-sud, le long de l'ancien Canal Charleroi-Bruxelles ;
- le RAVeL 3 bis, se déployant également sur un axe nord-sud, le long du Canal Charleroi-Bruxelles ;
- la ligne 141, connectant Seneffe à Nivelles ;
- le pré-RAVeL 114 entre Soignies et Naast ;
- le pré-RAVeL 106 entre Henripont et Ronquières ;

- le pré-RAVeL 422, connectant La Louvière et Péronnes ;
- la voie verte 912, entre Braine-le-Comte et Planoit.
- la voie verte 427, à Neufville.

Pistes cyclables sur voiries régionales

Ann. 15 En terme purement quantitatif, la plupart des pistes cyclables, en Région wallonne, sont présentes le long du réseau routier régional. Cela relève d'une certaine logique, puisque c'est le long de ces axes que l'on retrouve le plus d'enjeux de sécurité. Néanmoins, ces aménagements, peu utilisés, ne semblent pas répondre aux besoins des cyclistes. Outre la question de l'entretien, souvent évoquée, le type d'aménagement n'est pas toujours sécurisant au regard des charges de trafic et des vitesses pratiquées par les véhicules motorisés. Le cas le plus répandu est celui des **pistes cyclables marquées le long de voiries où la vitesse limitée est de 90 km/h**. Souvent réalisés par l'opportunité d'un chantier en cours, ces aménagements n'offrent pas suffisamment de sécurité aux cyclistes actuels et ne sont pas de nature à attirer de nouveaux cyclistes.

La carte représente sur le territoire du Cœur du Hainaut les pistes cyclables sur voiries régionales, dont la qualité est variable. Lors des phases ultérieures du dossier, les liaisons à renforcer seront identifiées, en articulation avec les RAVeLs et les liaisons communales.

2.5 Transports de marchandises

Fig. 1.14 Le réseau de transport de marchandises en Cœur du Hainaut s'intègre dans des itinéraires européens structurants et un certain nombre d'enjeux ont une dimension qui dépasse le cadre du Cœur du Hainaut ou de la Région wallonne, notamment en ce qui concerne les infrastructures.

Le positionnement du Cœur du Hainaut est idéal pour tirer parti des problèmes rencontrés par d'autres régions, notamment les engorgements constatés au niveau des métropoles anversoises, bruxelloise ou lilloise : il n'existe pas à l'heure actuelle de saturation des infrastructures en Cœur du Hainaut et cela représente une opportunité à saisir.

2.5.1 Multimodalité

Au niveau multimodal, le Cœur du Hainaut présente différentes opportunités pour le transport de conteneurs. La plateforme de Ghlin (Deschietter) offre des connexions fluviales vers Anvers et Zeebrugge et est à l'heure actuelle une des trois plateformes fluviales opérantes en Région wallonne (avec Liège). Depuis peu, le terminal trimodal de Garocentre propose lui aussi des connexions vers Anvers et Zeebrugge, de par son partenariat avec PSA et les opportunités liées au terminal de Bruxelles.

Notons également que des solutions existent à proximité au niveau caisses mobiles via le Charleroi Dry Port mais la fin des subsides pèse sur la continuité de l'activité. Il n'y a pas d'activité fluviale multimodale actuellement.

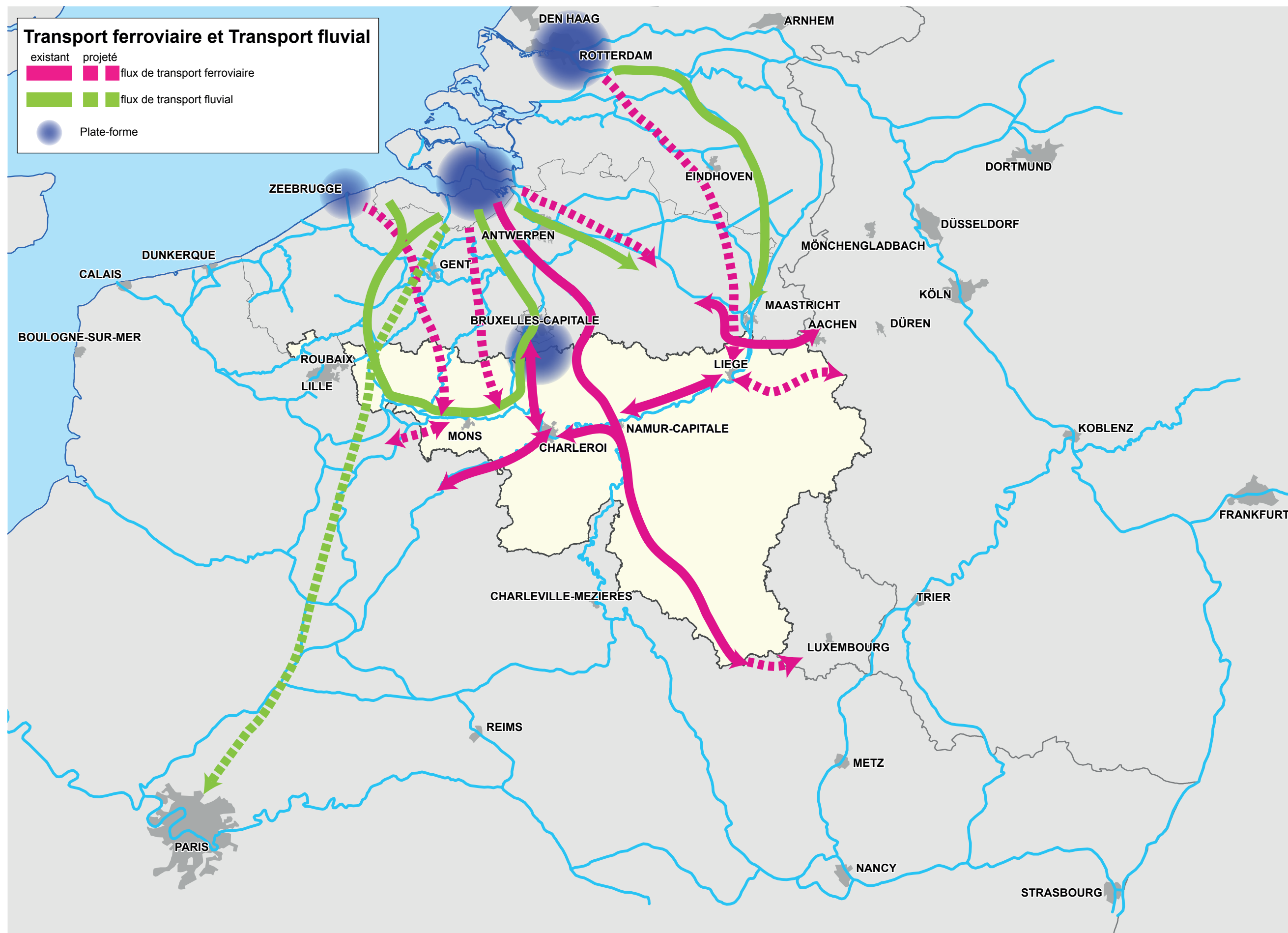
De manière globale, les plateformes hennuyères font également face à une concurrence de terminaux français comme la plateforme trimodale Delta 3 à Dourges ou le terminal également trimodal de Valenciennes.

Les volumes de conteneurs locaux dans la Région du Hainaut sont également assez limités selon les études réalisées dans le cadre de la présente mission, d'une étude de l'AWEX ainsi que d'une précédente étude réalisée pour Duferco. La concurrence du transport routier reste très présente.

- **le terminal de Ghlin** est opérationnel avec des connexions avec Zeebrugge et Anvers, mais reste limité à des bateaux de 85 mètres (54 EVP sur 2 couches). Il est en concurrence directe avec Garocentre bien que des collaborations aient été envisagées. La connexion est assez difficile avec Bruxelles, notamment à cause du plan incliné de Ronquières (indisponibilités régulières). Prochainement, le terminal sera trimodal via un raccordement à la voie ferrée qui est en cours de réalisation. L'installation de nouveaux clients potentiels à proximité est également un signe positif. Le rôle d'extended gateway des ports de mer n'est pour l'heure pas réel sur la base du multimodal, mais un potentiel certain existe. À terme, les travaux envisagés au niveau du Canal Pommerœul-Condé offriront de nouvelles perspectives de flux et de captations de plus grands bateaux (110 mètres contre 85 actuellement) ;

■ Positionnement du Cœur du Hainaut par rapport aux grands flux internationaux de marchandises

Figure n°1.14



- le terminal de Garocentre offre une opportunité supplémentaire aux entreprises basées dans le Cœur du Hainaut tout comme aux sociétés souhaitant évacuer les conteneurs d'Anvers via un port intérieur. Garocentre a fait face à des difficultés pour développer l'activité malgré un potentiel de 50.000 EVP. Néanmoins un service a commencé en octobre 2013 via le partenariat avec PSA. La navigabilité est difficile en relation avec Bruxelles, mais néanmoins possible. Le rapprochement avec le TTB (repris par Duferco) est un atout. Le rôle d'extended gateway peut être envisagé. Le récent rapprochement de PSA va dans ce sens. Notons néanmoins la concurrence forte à laquelle fait face ce terminal (Ghlin et terminaux français ;
- à noter que la distance entre le port d'Anvers et les terminaux de Ghlin et de Garocentre est inférieure à la distance généralement considérée comme nécessaire pour que le transport ferroviaire soit compétitif en termes de prix (une distance de 300 km, en condition de subsides, est généralement admise).

Au niveau infrastructures, deux mesures du plan Tritel offrent de nouvelles opportunités pour le Cœur du Hainaut :

Plan ferroviaire WL – mesure n° 3. Moderniser et augmenter la capacité de la L96 Mons-Bruxelles :

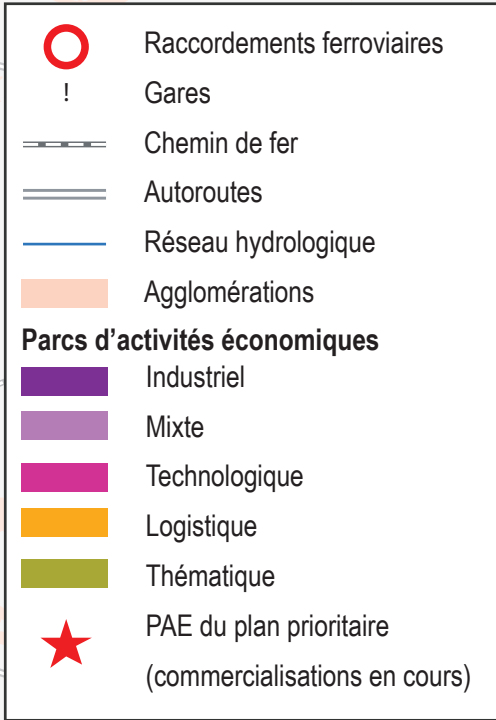
- concerne essentiellement le transport de voyageurs ;
- pour les marchandises il fait veiller à conserver une capacité de desserte des zones industrielles branchées sur la L96 : La Louvière, Clabecq, Quenast, Soignies et la bifurcation vers la L54 (Grammont – Gand – Anvers)

2.5.2 Le transport ferroviaire

Fig. 1.15 Un certain nombre d'industriels utilisent le transport ferroviaire pour leurs opérations et ce au niveau de Tertre, Obourg, La Louvière Industrielle, La Croyère et Feluy. Ces opérations souffrent aujourd'hui d'un manque d'efficacité de l'opérateur ferroviaire national alors que ces opérations sont aujourd'hui très structurantes pour les entreprises.

Nous retrouvons sur la carte les principales connexions ferroviaires utilisées au niveau marchandises. Nous ne décrivons pas ici l'ensemble de ces lignes qui feront l'objet d'une analyse ultérieure.

Fig



Plan ferroviaire WL – mesure n° 27. Remettre en service la L.97 entre Quiévrain et la frontière française (liaison Mons-Valenciennes) pour :

- relier les zones économiques de Mons – St Ghislain et Valenciennes ;
- offrir une potentialité de développement pour le Port d'Anvers (collecte en France, assemblage à St Ghislain et mise à quai JIT sur Anvers) ou à l'inverse pour insérer les flux du Hainaut Occidental dans le système ferroviaire français sans repasser par Monceau (ou Anvers) ;
- il ne manque que +/- 2 km de voies pour assurer une relation permanente entre Mons – St Ghislain et Valenciennes ;
- la région de Valenciennes dispose d'un tissu industriel qui doit faire des détours compliqués pour être reliés au Port d'Anvers et à l'Allemagne. De même la région de Mons St Ghislain doit faire de coûteux détours pour être reliée au Valenciennois, au Nord-Pas-de-Calais et à la France en général. Les études ont montré l'existence d'un potentiel important à quoi s'ajoute la potentialité de développement pour le Port d'Anvers (collecte en France, assemblage à St Ghislain et mise à quai JIT sur Anvers) ou à l'inverse pour insérer les flux du Hainaut Occidental dans le système ferroviaire français sans repasser par Monceau (ou Anvers) ;
- cette liaison constitue le terreau idéal pour mener un test d'OFPT transfrontière.

L'organisation du transport ferroviaire en Belgique veut aujourd'hui faire abstraction de gares de triage en Région wallonne. Il y aura lieu de tenir compte des évolutions en la matière dans la suite de l'étude.

2.5.3 Transport fluvial

Fig. 1.16 Le transport fluvial est également très présent dans le Cœur du Hainaut. Il offre, tout au long de son territoire, de nombreuses solutions pour les entreprises :

- la navigation se fait via le Canal du Centre, de gabarit de classe IV. L'ascenseur de Strépy-Thieu permet de rattraper le dénivelé et de permettre le passage de bateaux de grand gabarit (1.350 T)
- le Canal Nimy Blaton- Péronnes qui relie Nimy au bassin de l'Escaut avec un gabarit de classe IV également

Néanmoins, de nombreux enjeux subsistent pour le Cœur du Hainaut tels que la difficulté de navigabilité en relation avec Bruxelles (ouvrages d'art, traversée de Bruxelles) ou encore l'envasement du canal Condé-Pommerœul ;

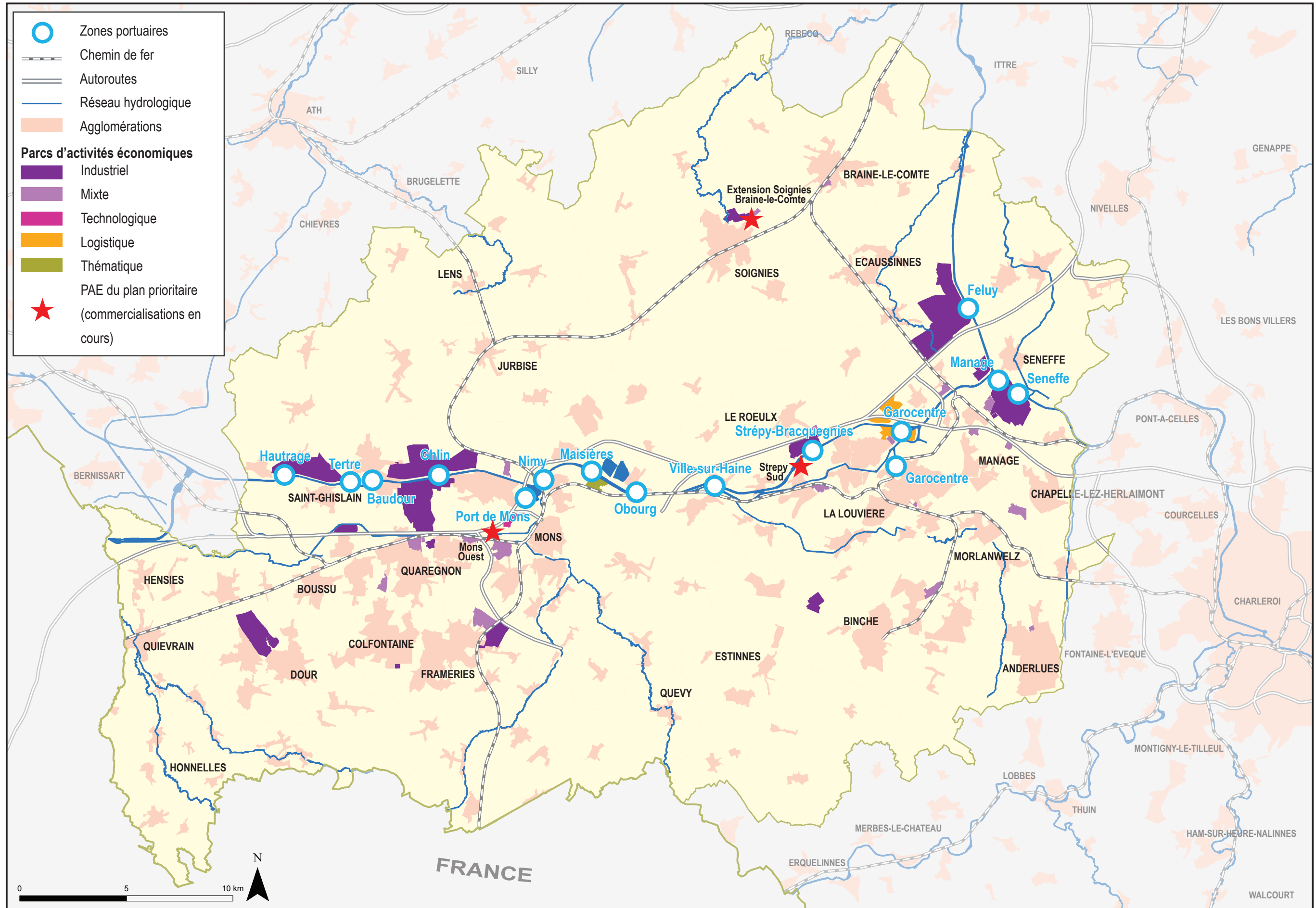
Les grands projets d'infrastructure sont connus, mais il reste encore à dégager les financements. Il en va de même pour les entretiens des ouvrages d'art et du réseau de manière plus générale.

Les grands projets concernant le Hainaut sont :

- nouvelles écluses à Viesville, Gosselies, Marchiennes et Obourg ;
- adaptation du Canal Nimy-Blaton ;
- amélioration des écluses de Pommerœul et d'Hensies ;
- traversée de Tournai (bénéfique pour le terminal de Ghlin.

Transport fluvial de marchandises - sites opérationnels du Cœur du Hainaut

Figure n°1.16



Ces grands travaux vont se réaliser pour partie dans le cadre du projet de liaison Seine-Nord. Ces travaux d'infrastructure vont offrir de nouvelles opportunités de transport vers la France ainsi que de permettre aux entreprises hennuyères de se raccorder à cette connexion ce qui revêt un intérêt pour certaines catégories d'entreprises comme les carriers mais pas uniquement.

Le Cœur du Hainaut peut s'appuyer sur le dynamisme du PACO pour la mise en place de ces projets ainsi que de nombreux autres à dimension plus régionale (Quai de Seneffe, Manage, Baudour). Il œuvre à la dynamisation du réseau et des zones industrielles du Cœur du Hainaut

2.5.4 Transport routier

Le transport routier reste structurant, majoritaire et le plus flexible des modes de transport.

Le transport routier est compétitif pour les entreprises du Cœur du Hainaut qui y trouvent une flexibilité facilitant leurs modes de gestion. La non-saturation actuelle du réseau routier hennuyer pousse à privilégier ce mode de transport. Par ailleurs, les entreprises de transport routier sont bien représentées dans la région, avec quelques sociétés de renom comme Michel Logistics par exemple.

Néanmoins, le transport routier risque de faire face à de plus fortes difficultés à l'avenir. La saturation du réseau routier autour de Bruxelles, Lille et Anvers diminue la compétitivité de ces sociétés et l'introduction future d'une taxe pour les poids lourds risque de modifier la structure du paysage du transport routier, notamment via la diminution de comptes propres au profit de compte de tiers.

Par ailleurs, les prévisions d'augmentation de trafic, de 2 % à 3 % par an pour le transport de marchandises en Belgique, cumulée à l'augmentation des développements du transport routier privé, risqueront d'amener une pression supplémentaire sur des axes aujourd'hui non engorgés. Il y a donc lieu d'anticiper des problèmes futurs.

Un des axes sur lesquels progresser est la maîtrise du transport routier de transit, sans valeur ajoutée pour le Cœur du Hainaut.

2.5.5 Répartition modale

La répartition du transport de marchandises par mode de transport est un exercice délicat, car la SNCB n'a plus de données statistiques régionales depuis 2009. Lors de cette dernière année, la répartition en tonnes.km arrivait à un partage à hauteur de 83,4% pour le transport routier, 10,2% pour le transport ferroviaire et 6,4% pour le fluvial.

En 2012, le trafic fluvial a globalement baissé en Wallonie, à l'exception du Hainaut où les tonnes.km sont passées de 580.889.000 à 614.588.000 (+5,8%)

2.5.6 Connexions aériennes

Bien que ne disposant pas directement d'infrastructures aériennes cargo, le Cœur du Hainaut est idéalement situé en termes de solutions en étant proche des aéroports de Bruxelles, de Liège ainsi que de Paris, voire de Luxembourg ou Lille. Ainsi, ce sont 4 des 7 plus grands aéroports cargo d'Europe qui sont situés à proximité.

2.5.7 Le transport par canalisations

Le transport par canalisations est le premier mode de transport des secteurs chimiques et des sciences du vivant. Il tend à être reconnu, soutenu et plus intégré au niveau de la Région wallonne, à l'instar des autres modes de transport. Il offre une sécurité optimale et respecte l'environnement. Étant donné la forte présence de ce mode de transport dans le Cœur du Hainaut, notamment à Feluy, il y a lieu de travailler au plus proche des sociétés actives dans le secteur pour faciliter l'utilisation de ce mode de transport. Cela passe notamment par le développement d'infrastructures spécifiques ou la facilitation des tâches administratives.

3. Synthèse des projets et des enjeux du Cœur du Hainaut

3.1 Projets à l'échelle du Cœur du Hainaut

L'identification des projets en lien avec la mobilité sur le territoire est basée sur l'analyse des différents documents de planification existants ou en cours d'élaboration sur différentes échelles géographiques.

Beaucoup de ces projets sont issus des propositions des PCM et PiCM du Cœur du Hainaut. Dans de nombreux cas, ces propositions en sont encore au stade d'intention ou d'avant-projet, plutôt que de projets concrets avec un budget et un calendrier de réalisation.

3.1.1 Projets de développement territorial

Seuls les principaux potentiels de développement sont repris dans cette section, dont l'importance leur donne un rôle potentiel à l'échelle du SAM.

En début de phase 2, ces projets seront traités plus en détail, en matière de dimension et d'échéance de réalisation, de façon à évaluer la demande future de déplacements et l'évolution par rapport à la situation actuelle.

Potentiel de développement des pôles d'emplois

À l'échelle du territoire, les perspectives d'évolution de l'emploi peuvent être appréhendées sous l'angle des parcs d'activités économiques. Au sein du Cœur du Hainaut, 13 projets sont identifiés, pour un total de 387 hectares. Ces parcs pourraient accueillir près de **7'000 emplois supplémentaires**.

Nom	Emplois potentiels	Superficie (ha)
Manage Gibet	1 600	90
Soignies/Braine-le-Comte	1 100	43
Géothermia	1 000	40
Strépy sud	600	40
Les Bas-Prés	500	30
Hensies - Sartis	400	30
Extension Frameries	400	24
Extension Soignies	300	18
Extension Bray-Péronnes	300	20
Garocentre-SAFEA	200	15
Extension Garocentre	200	12
Manage Verreries	200	15
Manage Citadine	140	10
	6 940	387

De plus, il existe des parcs d'activités dont les réserves foncières sont importantes (>10 hectares) : le ZAE de Dour, la plateforme logistique, Ghlin Baudour Sud, Carcoke à Tertre.

Potentiel de développement des sites commerciaux

Les projets commerciaux d'envergure au sein du territoire sont les suivants :

Nom	Superficie existante (m²)	Superficie totale projetée (m²)	% de croissance
La Louvière centre	43 600	83 600	92%
Les Grands-Prés	19 300	54 300	181%
Jemappes - parc commercial	29 000	39 000	34%
	91 900	176 900	

Ces projets sont de nature à nuancer les bassins commerciaux tels qu'identifiés dans le chapitre 2.1. En effet, la présence d'Ikea sur le site des Grands-Prés étendra l'aire d'influence de Mons en matière d'achats semi-courants lourds. La concrétisation du centre commercial de La Louvière est donc d'autant plus cruciale en matière d'équilibre au sein du territoire.

3.1.2 Identification des projets sur les réseaux de transports en commun

Projets sur le réseau ferré voyageur

Fig. 1.17 Les projets identifiés sur le réseau ferré concernent uniquement les services et l'exploitation du réseau et l'aménagement des points gares et points d'arrêt. En matière de projet d'infrastructure, le projet de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie pour la période 2013-2025 (plan "Tritel") cite plusieurs projets qui concernent directement le Cœur du Hainaut :

- la réouverture de la ligne Nivelles-Manage ;
- la réouverture de la ligne Enghien-Braine-le-Comte.

Ces projets ne sont toutefois pas repris dans les priorités du Gouvernement wallon. Ils ne sont donc pas intégrés à la suite de la démarche d'élaboration du SAM.

Les principaux projets de modification des services ferroviaires sont :

- la mise en œuvre du RER bruxellois, avec des terminus de lignes prévus à Braine-le-Comte, à Soignies et à Luttre, à l'est du Cœur du Hainaut ;
- la modernisation et l'augmentation de la capacité de la Ligne 96 Mons-Bruxelles (liée en partie à la résolution du goulot à Halle et donc au RER) ;
- encore à l'état d'intention, l'optimisation du service sur la dorsale wallonne pour améliorer la régularité, ainsi qu'une potentielle augmentation des fréquences entre Saint-Ghislain et Namur (base du triangle wallon), préconisée par le PRMD ;
- toujours en termes d'optimisation du fonctionnement du réseau, la mise en œuvre du principe des nœuds de correspondances sur la dorsale wallonne (même si le fait que les branches de Quiévrain, Quevy et Binche soient exploitées par des liaisons directes avec Bruxelles en limite le gain potentiel par rapport à d'autres gares en Wallonie).

En accompagnement des services ferroviaires, le Plan Pluriannuel d'Investissements prévoit le réaménagement de plusieurs gares, ainsi que le développement de l'intermodalité :

- Braine-le-Comte (avec un nouveau P+R) ;
- Jurbise ;
- La Louvière-Centre et La Louvière-Sud ;
- Quiévrain (P+R) ;
- Soignies.

Figure n°1.17



Projets sur le réseau de bus

Deux types de projets sont identifiés sur le réseau de bus : des liaisons interurbaines qui complètent le réseau ferroviaire, et des restructurations de l'offre autour d'axes forts dans les secteurs urbains de Mons-Borinage et de La Louvière :

- à ce stade, deux propositions de lignes interurbaines sont reprises dans les différents PCM des communes du nord du Cœur du Hainaut : une liaison entre Soignies et Enghien et une entre Soignies et La Louvière. Dans les deux cas, des prolongements jusqu'à Braine-le-Comte sont envisagés ;
- les projets d'axes urbains structurants sont repris dans le projet de territoire "Cœur du Hainaut". Ils s'inscrivent dans les logiques déjà préconisées dans les PiCM du Borinage (axe fort sur la N51) et dans les études initiales du Métrobus de La Louvière, avec des extensions vers l'est qui étaient envisagées.

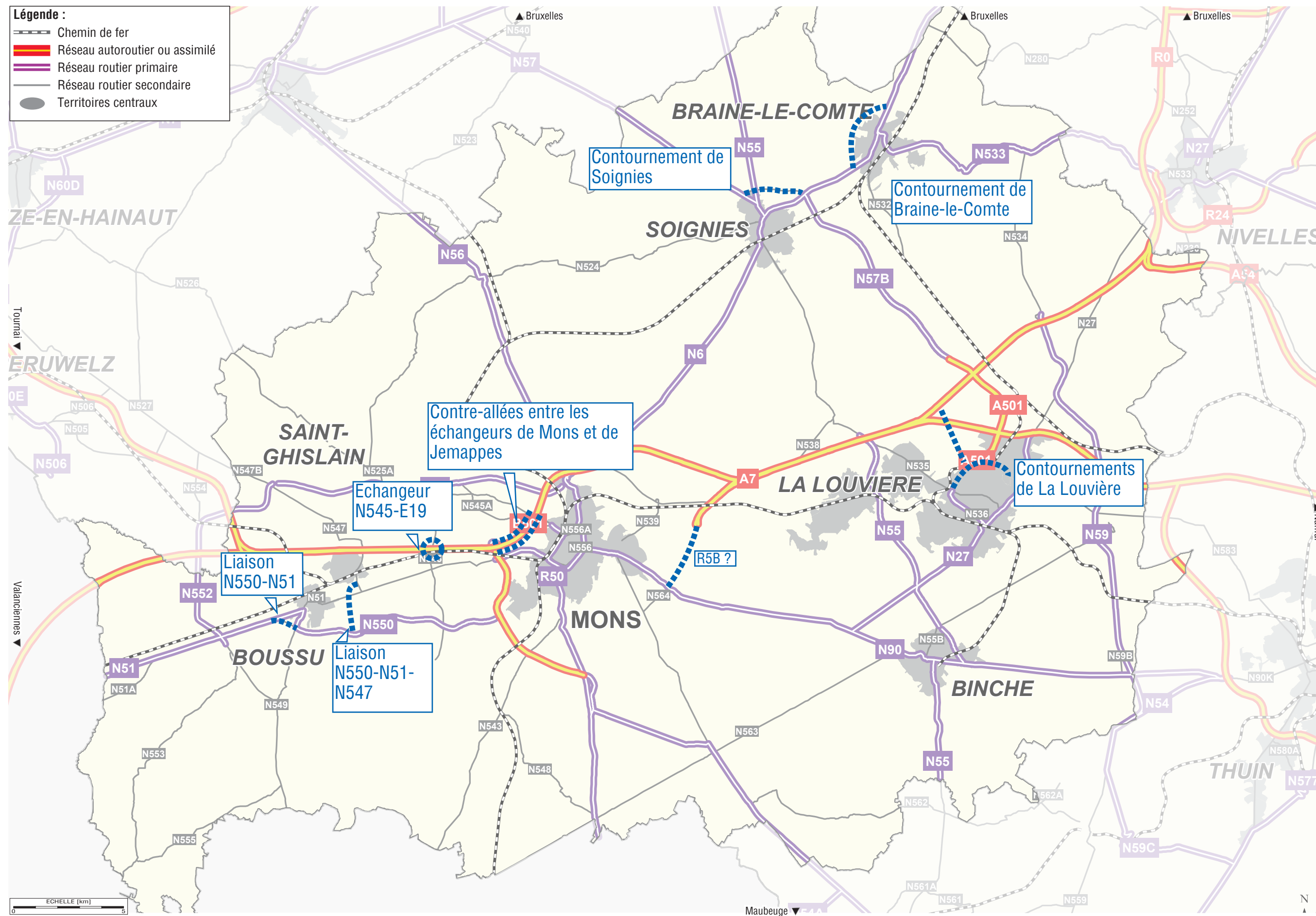
3.1.3 Identification des projets routiers

Fig. 1.18 Les projets d'optimisation ou de compléments du réseau routier sont concentrés dans les secteurs identifiés comme problématiques en termes de capacité dans le diagnostic :

- à Mons, l'aménagement de contre-allées sur le contournement autoroutier est en cours de finalisation ;
- des compléments au réseau routier autour de La Louvière, très nettement déficitaire en termes de structure aujourd'hui : contournement est en lien avec les hôpitaux, barreau complémentaire entre le contournement ouest et Garocentre ;
- des projets de contournements à Soignies et Braine-le-Comte, avec toutefois des perspectives de concrétisation très différentes : le contournement "nord-est" de Soignies est un coup parti, celui de Braine-le-Comte ne reste qu'une intention au niveau local ;
- plusieurs propositions de compléments au réseau du Borinage, issues pour la majorité du PiCM, avec là aussi des degrés d'avancement très différents : projet très concret pour le barreau manquant entre la N51 et la N550 à l'ouest, simple intention pour la liaison N550-N547 ou un nouvel échangeur autoroutier à hauteur de la N545 ;
- enfin, le PRMD reprend deux mesures sur le réseau routier : l'assainissement de l'échangeur de Familleureux et la poursuite de mesures de gestion de la saturation autour de Mons.

Projets identifiés sur le réseau routier structurant du Cœur du Hainaut

Figure n°1.18



Il faut aussi indiquer le souhait des élus français de l'arrondissement d'Avesnes d'une mise au gabarit autoroutier de la RN2, soit l'itinéraire historique Paris-Bruxelles. Ce souhait, repris dans le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de l'Avesnois comprend la liaison avec Mons et donc la partie de la N6 entre la frontière et le R5. Il convient à ce sujet de préciser que :

- à l'inverse de la majorité des routes nationales en France, la gestion de la RN2 est restée nationale et n'a pas été transférée aux départements ;
- l'Etat Français a publié en 2011 un projet de Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT), dans lequel la mise à gabarit autoroutier de la RN2 ne figure pas ;
- le SNIT a été mis en sommeil dès 2012, car les montants d'investissements nécessaires pour sa réalisation étaient disproportionnés dans les conditions actuelles des finances publiques. Les moyens sont alloués à "la mobilité du quotidien", par des démarches qui ont notamment abouti à l'appel à projets "Transports collectifs et mobilité durable" en 2013.

Dans ces conditions, la réalisation d'une mise au gabarit autoroutier de la RN2 côté français paraît très hypothétique. Toutefois, dans une logique de cohérence et de renforcement de la coopération avec les autorités locales françaises, la SAM devra permettre au Cœur du Hainaut de se positionner sur cette question.

Enfin, à la frange sud-est du territoire, la mise en œuvre de la N54 entre Lobbes et Erquelinnes viendra compléter les possibilités de liaison est-ouest.

3.2 Synthèse des enjeux de mobilité à l'échelle du territoire

Les enseignements du diagnostic et les projets ou intentions déjà existantes pour le territoire permettent de dégager les enjeux pour l'élaboration d'une vision pour la mobilité dans le Cœur du Hainaut à l'horizon 2030.

3.2.1 Enjeux sur les réseaux de transports en commun

Fig. 1.19 Le diagnostic met en évidence l'usage globalement faible des réseaux SNCB et TEC sur le territoire. Dans le cadre des objectifs de développement durable qui sous-tendent l'ensemble de la démarche "Cœur du Hainaut – Centre d'Energies" et donc le SAM, il est stratégique de pouvoir définir les mesures qui permettront de renforcer cette utilisation.

Sur le réseau de bus, les dysfonctionnements constatés concernent l'absence de structure du réseau et son manque de lisibilité. Il est nécessaire :

- d'identifier les liaisons interurbaines qui pourraient être desservies par des lignes rapides et directes, dans une optique de préserver la complémentarité avec le réseau ferré tout en assurant une réelle concurrence par rapport à la route ;
- de redéfinir le rôle et le fonctionnement du réseau bus dans les centres urbains.

Le Cœur du Hainaut possède deux pôles denses, Mons-Borinage et le Centre. À cette échelle, une desserte en transports en commun "urbaine" est pertinente, c'est-à-dire un service qui favorise un report modal conséquent depuis la voiture et qui permette de structurer l'aménagement des secteurs urbains.

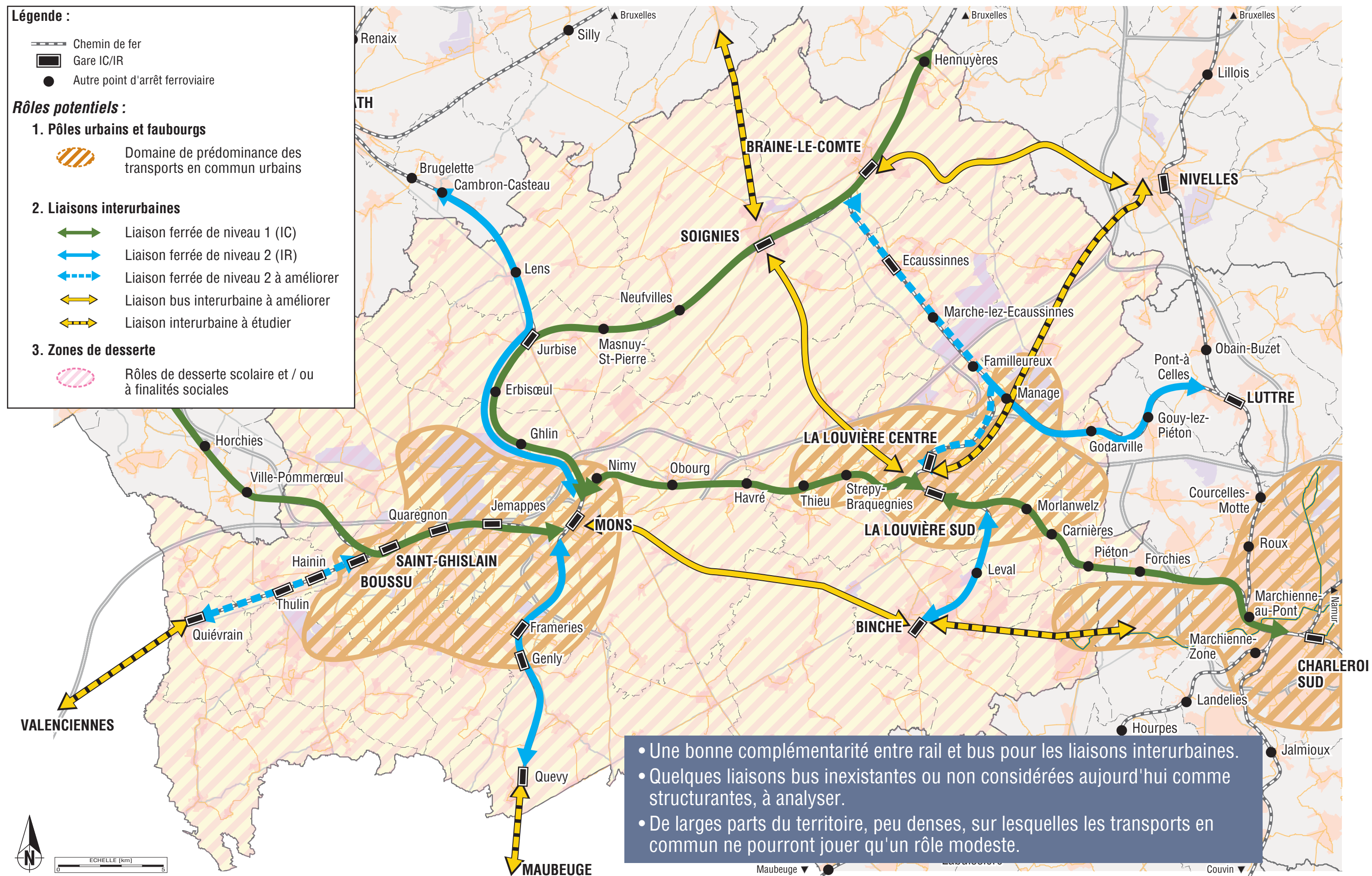
La mise en œuvre d'une telle offre est cohérente avec le projet de SDER, qui propose la mise en œuvre d'axes à "haut niveau de service" dans les pôles métropolitains et régionaux, dont font partie Mons et La Louvière. **Le SAM devra donc identifier les axes structurants à mettre en œuvre et les principes de réorganisation du réseau qui les accompagneront.**

Sur le réseau ferré, le diagnostic permet de bien mettre en évidence ce qui sera l'enjeu principal pour le Cœur du Hainaut : mieux valoriser l'offre existante par la mise en œuvre de mesures à l'échelle locale (aménagement du territoire, stratégie de rabattement). En effet, en dehors des projets en cours (RER pour le nord du territoire) et programmés dans le PPI et les priorités du Gouvernement wallon (impacts limités dans le Cœur du Hainaut pour la partie voyageur), l'offre en place aujourd'hui évoluera très peu à un horizon de 12 à 15 ans. L'effet de levier pour favoriser un report modal sur le rail se trouve donc en grande partie à l'échelle du territoire, en particulier la mise en valeur des grandes réserves foncières aujourd'hui disponibles à proximité des gares.

Enfin, si en termes de liaisons disponibles l'offre en lien avec les pôles wallons et avec Bruxelles est satisfaisante, ce n'est pas le cas pour les liaisons transfrontalières : seule une connexion de type bus entre Mons et Maubeuge existe. Il n'existe en revanche aucune offre de transports en commun entre le Cœur du Hainaut et Valenciennes. Le SAM devra permettre de définir des orientations sur ces liaisons, en cohérence avec celles des autorités françaises.

■ Enjeux pour les transports en commun - potentiels et liaisons interurbaines

Figure n°1.19



3.2.2 Enjeux sur le réseau routier

Fig. 1.20 Les enjeux sur le réseau routier sont distingués en deux catégories :

Les liaisons avec les pôles extérieurs

L'analyse des niveaux de service sur le réseau routier permet de distinguer deux zones bien distinctes :

- sur toutes les franges nord, ouest et sud, le réseau routier ne présente aucun enjeu de capacité ou de structure et les réserves de capacité disponibles aujourd'hui pressentent qu'il n'y en aura pas à un horizon de 15 à 20 ans ;
- la situation est différente à l'est (liens avec Bruxelles et le sillon Sambre et Meuse) où le réseau routier connaît déjà des problèmes de saturation et où les perspectives tendent plutôt vers une aggravation du phénomène (voir le PRMD).

Il existe sur cette façade un phénomène de goulot d'étranglement sur l'ensemble des axes disponibles : convergence E19-E42, N6 à Soignies et Braine-le-Comte et juste à la limite du territoire la zone de Nivelles (convergence E19-A54, échangeur avec la N27).

Le SAM devra définir les mesures qui permettront au Cœur du Hainaut de maintenir une bonne accessibilité avec les pôles de Bruxelles et de la Dorsale wallonne, en tenant compte du fait que ces liaisons sont non seulement celles qui sont déjà les plus performantes en matière d'alternatives à la voiture, mais aussi celles sur lesquelles ces alternatives sont les plus susceptibles de se renforcer (RER, amélioration du fonctionnement de la Dorsale wallonne).

Les problématiques internes au Cœur du Hainaut

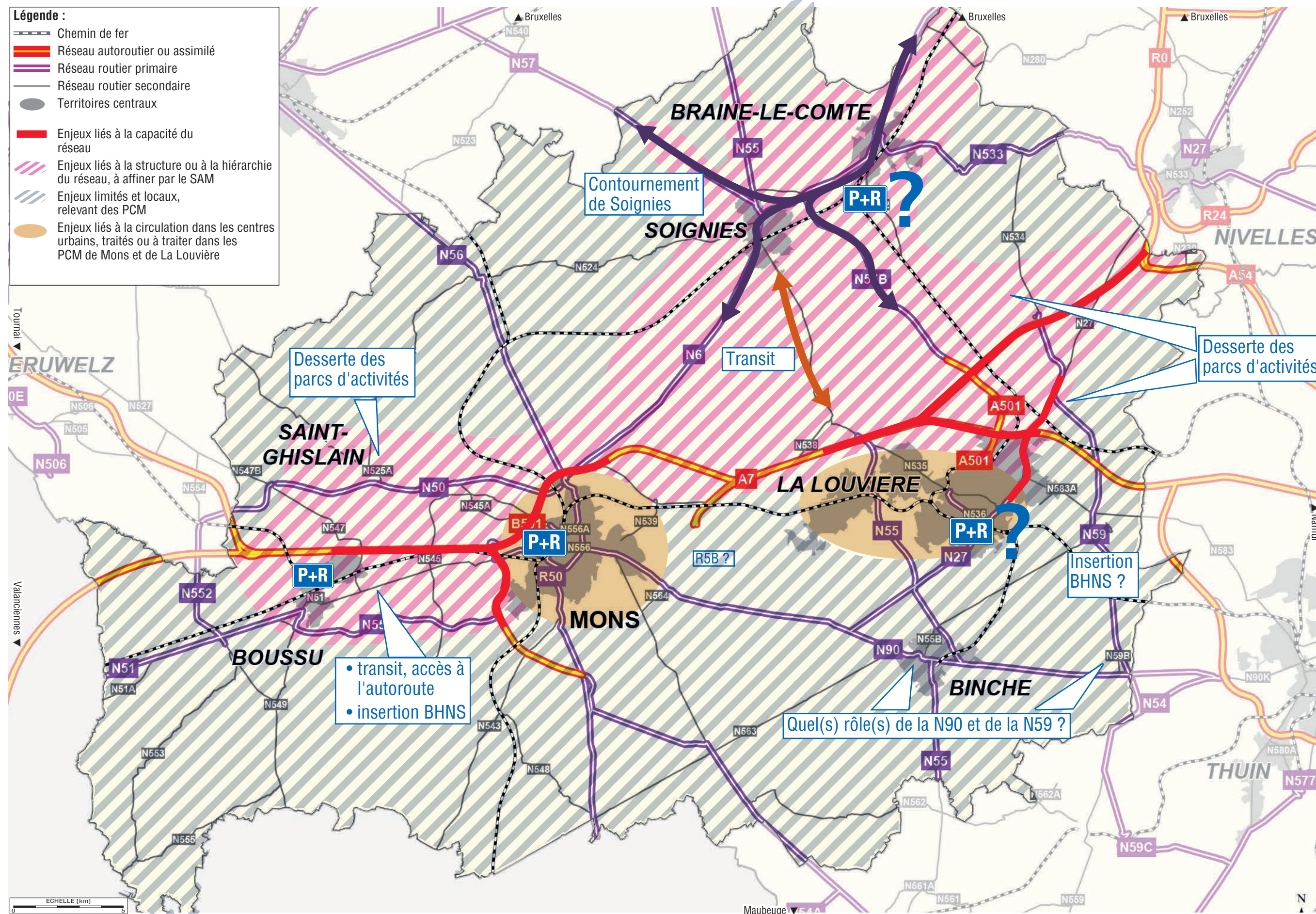
Si l'on fait exception des problématiques particulières des centres-villes de Mons et de La Louvière traitées ou à traiter par leur PCM respectif, deux secteurs ressortent comme posant des questions spécifiques de fonctionnement du réseau routier :

- l'ensemble du Borinage, avec un réseau routier qui ne paraît pas "mature" : hiérarchie du réseau encore à concrétiser, différents projets de barreaux complémentaires, etc ;
- l'axe de la N27, trop chargé par rapport aux densités de population et d'activités des zones traversées ;
- le rôle de la N57 qui sera nettement renforcé avec le contournement de Soignies.

Ces secteurs sont également ceux où va se poser la question des modalités de mise en œuvre des axes de bus structurants. Il s'agira donc avant tout de définir les mesures d'accompagnement qui seront nécessaires pour mettre en œuvre les axes de transports en commun structurants. En parallèle, la redéfinition du rôle de certaines voiries permettra également leur reconquête par les piétons et les cyclistes.

Grands enjeux identifiés sur le réseau routier

Figure n°1.20



3.2.3 Enjeux liés au réseau cyclable

Fig. 1.21 Dans une logique de développement durable, le Cœur du Hainaut se doit de développer une réelle politique cyclable, prioritairement autour de quatre axes :

- une intégration du vélo optimale au sein des **pôles fortement urbanisés**, pour soutenir la compétitivité avec les véhicules motorisés ;
- un rabattement vers les **nœuds d'échanges** et un développement du vélo à dominante touristique et de loisir dans les espaces moins urbanisés ;
- sécuriser les **franchissements** des barrières afin que ces liaisons soient connectées aux pôles ;
- permettre à tout cycliste de **stationner son vélo** de manière sécurisée, proche de son lieu de destination.

Cette réflexion est en cours, en ce qui concerne la constitution d'un réseau cyclable cohérent, tous types de gestionnaires confondus :

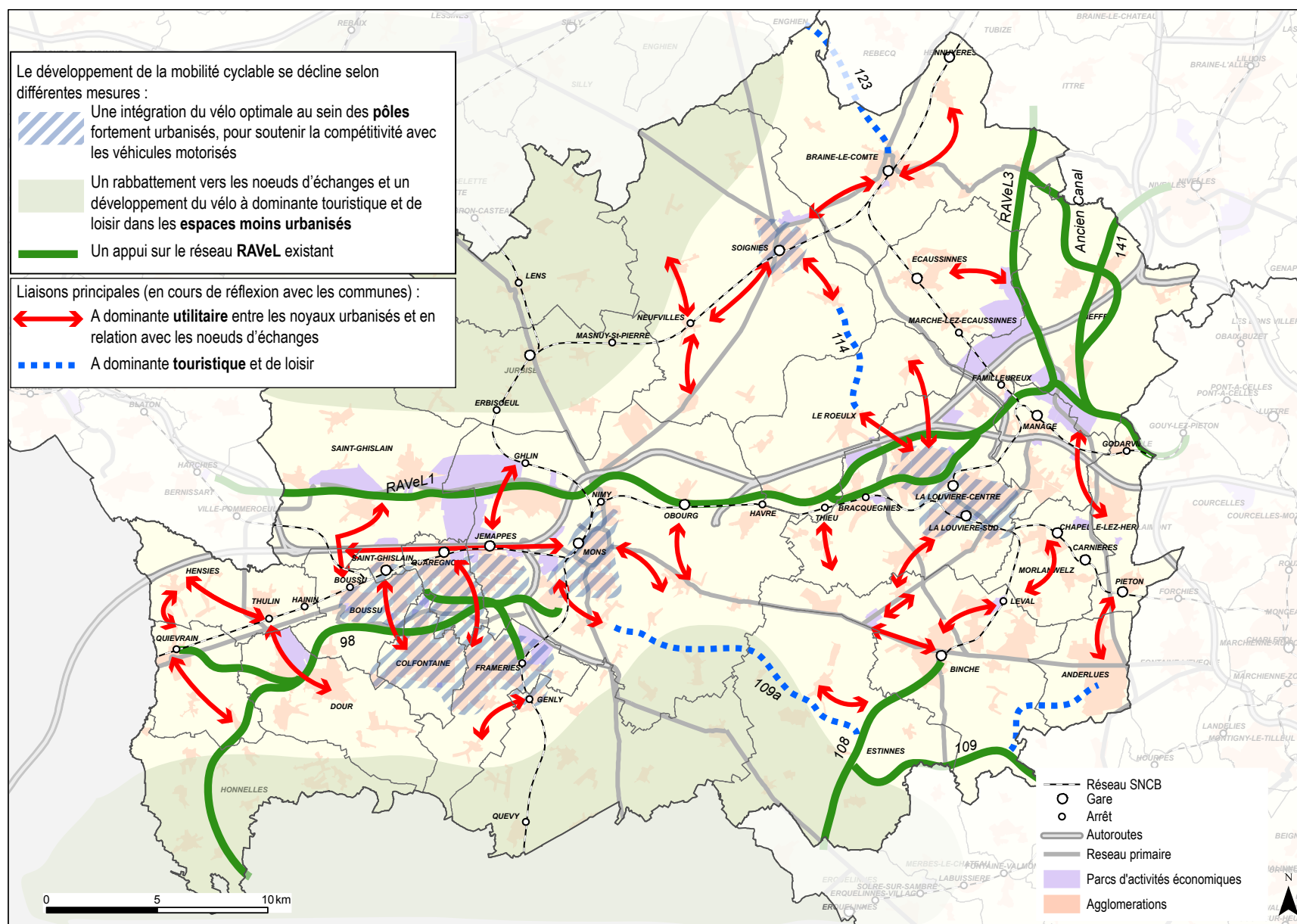
- les communes du territoire ont identifié les **projets et enjeux de liaisons**, notamment sur voirie communale ;
- la direction territoriale des routes de Mons sélectionne les **voiries régionales** qui présentent un haut potentiel. L'objectif est de cibler les interventions dans des secteurs clés, plutôt que de développer des pistes cyclables le long des grands axes routiers de façon systématique ;
- les différents acteurs de la mobilité (communes, SPW, IDEA) étudient les opportunités d'aménagement des **anciennes lignes de chemin de fer**, en vue d'étendre le réseau RAVeL.

Un autre axe peut également être développé, celui d'**encourager le vélo** par le biais de promotion et d'expériences pilotes⁵. Nul besoin d'attendre que le territoire soit 100% cyclable avant de lancer de telles actions. Cependant, nous recommandons de déployer quelques mesures phares en matière d'infrastructure et de stationnement vélo avant d'en démarrer la promotion. La meilleure manière d'encourager le vélo, pour un territoire "débutant" en la matière, est de prévoir quelques aménagements visibles et attractifs.

⁵ Dans d'autres villes wallonnes, les opérations de « mise en selle » avec les entreprises et les écoles rencontrent un vif succès. <http://www.veloactif.be/> <http://www.bike2school.be/>

■ Mobilité cyclable : enjeux

Figure n° 1.21



3.3 Enjeux spécifiques au volet marchandises

3.3.1 Maintenir et améliorer le niveau de service actuel

Fig. 1.22 Nous l'avons démontré au travers des pages précédentes, le niveau de service, tous modes confondus, est très bon dans le Cœur du Hainaut. Toutefois, une menace pèse sur le niveau de services du transport ferroviaire et le maintien de la compétitivité du transport fluvial passera par des investissements importants. L'offre au niveau multimodal semble être aujourd'hui surdimensionnée, mais gageons que de futurs développements pourraient aider à rentabiliser les investissements consentis. Le niveau de service en transport routier ne fait pas face à des difficultés majeures comme nous l'ont confirmé les dizaines d'entreprises industrielles principales interrogées dans le cadre de cette étude.

Un des paris de l'avenir sera de maintenir ce niveau de service, voire de le développer.

3.3.2 Parvenir à concrétiser certains projets ambitieux

Un certain nombre de projets d'infrastructure, bien que décidés, doivent encore se concrétiser. Ceux-ci peuvent avoir un impact déterminant sur la mobilité des marchandises future ainsi que l'attraction de nouveaux projets d'investissement. Il y a lieu de capitaliser sur ces développements en cours.

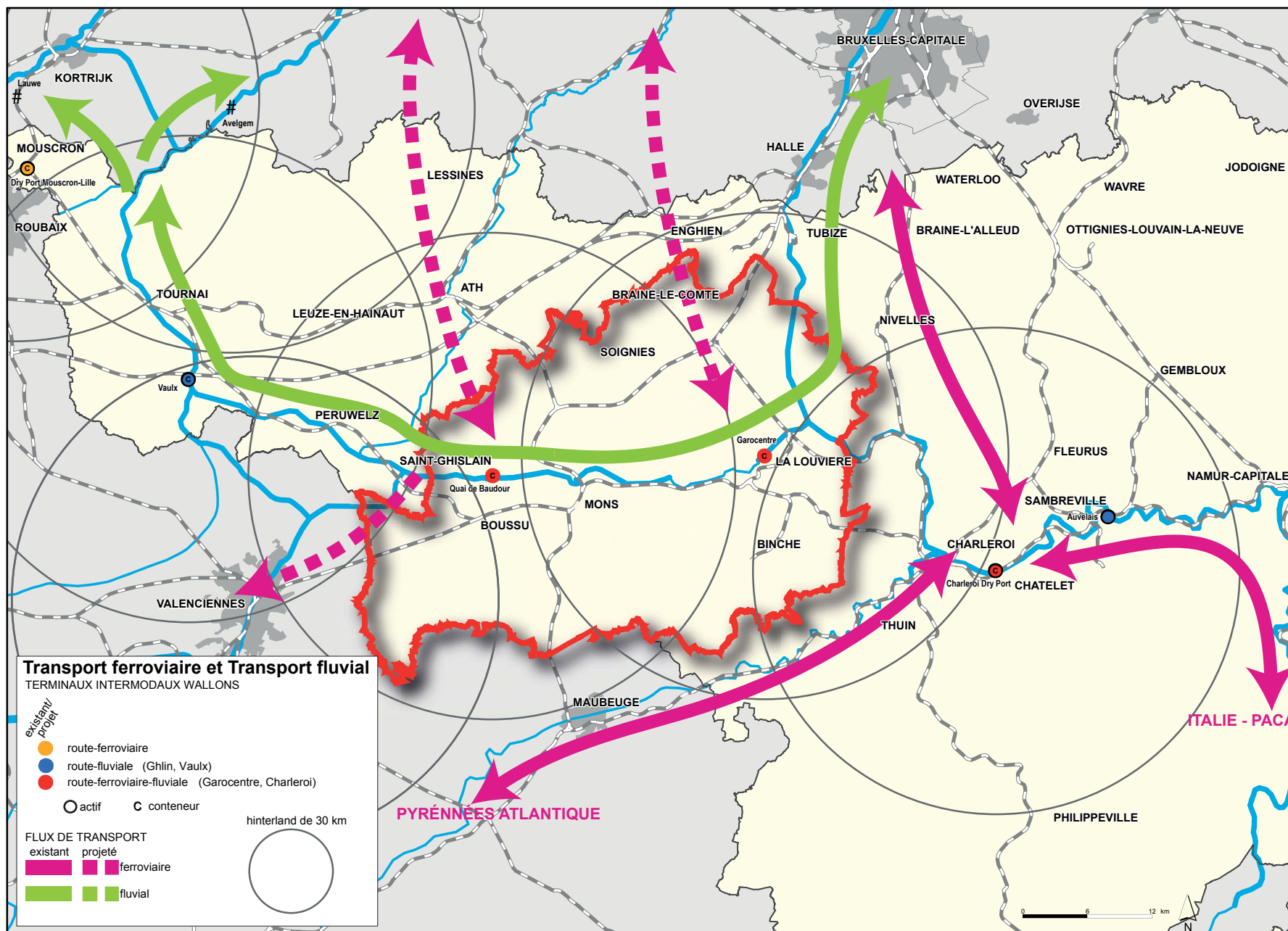
3.3.3 Améliorer le niveau de service via des aspects opérationnels

Les différentes plateformes en Cœur du Hainaut ou à proximité se retrouvent régulièrement en concurrence (voir carte ci-après).

- il faut donc veiller à si possible faire collaborer les plateformes entre elles, ne fût-ce qu'au niveau du positionnement international, et ce, afin d'éviter une cannibalisation de ces plateformes ;
- il faut aider à la professionnalisation plus forte du transport routier et à la sensibilisation des industriels à des modes de gestion modifiés. Ainsi, à coût égal, des solutions multimodales devraient être privilégiées. Certains petits transporteurs devraient aussi être sensibilisés à la gestion de leur rentabilité et au non-sens de rouler à perte sur certaines destinations ;
- par ailleurs, certaines actions doivent être menées pour favoriser la collaboration au niveau de la supply chain, l'optimisation des kilomètres à vide et taux de remplissage ou la continuité d'efforts vers la gestion plus écologique des transports ;
- les terrains doivent être gérés de manière la plus structurée possible en fonction des modes de transport utilisables et du potentiel d'activité. Cela doit passer par un cadastre clair et précis des terrains de ceux-ci et l'établissement d'une réserve de terrains à haut potentiel fluvial. Il en va de même au niveau du transport ferroviaire ;
- il y a un problème du coût de l'accès au rail pour des raccordés privés. Ce coût peut être pénalisant pour un développement du transport ferroviaire en Région wallonne ;
- le transport ferroviaire est géré actuellement en intégrant une centralisation à Anvers. Il semble y avoir un manque d'intérêt pour les activités notamment dans le Cœur du Hainaut. Il faut donc pouvoir représenter les industriels présents dans le Hainaut à l'échelle des décisions régionales, nationales, voire même internationales ;
- l'aspect formation et sensibilisation à certains métiers doit également être renforcé.

■ Les grands flux de marchandises à l'échelle du Cœur du Hainaut

Figure n°1.22



3.3.4 Positionner adéquatement le Cœur du Hainaut dans le paysage international

Le Cœur du Hainaut possède aujourd'hui un positionnement unique au cœur de grands bassins de consommation. La place stratégique que la région occupe doit être renforcée. Par ailleurs, il y a lieu de tenir compte de certaines menaces pesant sur cette situation dans les stratégies futures :

- certains flux de conteneurs d'Anvers ou Rotterdam pourraient transiter par des plateformes telles que Delta 3 ou des terminaux comme Avelgem sans venir en Région wallonne. Aujourd'hui, l'essentiel des flux captés est lié à des sociétés présentes dans la Région et il y existe une opportunité pour capter de nouveaux flux ;
- le Cœur du Hainaut et les solutions qu'il apporte doivent être connus au niveau international. Le rapprochement avec PSA pour Garocentre va dans ce sens ;
- le Canal Seine-Nord peut représenter une opportunité pour certaines sociétés en Région wallonne (ex : carriers), mais aussi une alternative au transport de marchandises pouvant être capté en Région wallonne ;
- au niveau ferroviaire, l'on constate aujourd'hui que certains flux d'Anvers passent par le nord de la France ou la Lorraine tout en évitant la Région wallonne. Il y a également un désinvestissement de la part des opérateurs présents et un besoin pour les entreprises utilisant le transport ferroviaire de développer de nouvelles solutions. Cela peut passer par la construction de systèmes pendulaires ou l'appui d'un ou plusieurs opérateurs ferroviaires de proximité, non présents à l'heure actuelle ;
- afin de soutenir ces projets, le rôle des pouvoirs publics sera primordial dans l'accompagnement à prodiguer.

3.3.5 Enjeux – garantir une mobilité des flux

Nous l'avons constaté au travers des besoins en infrastructure, du support nécessaire lié aux aspects opérationnels ou quant aux perspectives d'évolution de trafic, la mobilité des flux de marchandises est un enjeu majeur pour le maintien d'une activité industrielle performante, mais également pour l'attraction de nouveaux projets d'investissement via une diversification forte de l'offre régionale.

Cette mobilité de marchandises en Cœur du Hainaut doit rester un critère différenciant à l'avenir et il y a lieu d'inclure cela dans les priorités à suivre.

3.3.6 Réussir le parti d'une distribution urbaine maîtrisée

Le transport urbain de marchandises est une donnée qu'il y a lieu de maîtriser également dans le cadre de la définition d'une politique globale de gestion des marchandises.

Cette gestion du transport urbain de marchandises doit se lier à une dimension régionale et à une volonté d'harmoniser la gestion de ces matières.

Un certain nombre d'actions concrètes peuvent être envisagées. Celles-ci doivent être déclinées au niveau des différents centres urbains, comme suit :

- aménagement des aires de livraison (hors et en voirie) :
 - intégrer cette notion de livraison de manière intelligente et étudiée. À ce sujet, les travaux menés par l'UWE en partenariat avec CRR, Comeos, LIW, UPTR, CRR, UCM constituent une base de travail de qualité ;
 - mettre en place des parkings sécurisés de longue durée ;
 - structurer le stationnement de courte durée via par exemple des bandes spécifiques de stationnement ;
- gestion du trafic et de la circulation, études des itinéraires poids lourds et des aspects de signalisation notamment (ex : zonings d'activités) ;
- logistique : consolidation, mutualisation...nécessité d'étudier au cas par cas les solutions, que ce soit avec des intégrateurs, des promoteurs de centres de distribution urbains ou encore la possibilité de livraisons de nuit ou tôt en journée ;
- information, consultation, coopération – permettre de mieux guider les opérateurs ;
- technologie, équipement des véhicules – un certain nombre d'avancées se mettent en place. il est important de pouvoir favoriser l'intégration de nouvelles technologies dans les modes de gestion ;
- utilisation des modes alternatifs à la route. Au cas par cas, certains modèles alternatifs peuvent être étudiés (ex : beer boat à Utrecht, livraisons via le port du Bourdonnay à Paris, cargo-tram) ;
- réglementation et contrôle – agir sur les aspects tonnage, horaires, vitesse, durée, longueur, largeur, hauteur :
 - mettre en place des paramètres plus favorables notamment à l'environnement ;
 - s'appuyer sur des modèles appliqués à l'étranger et étudier les modes les plus performants comme FORS freight operators recognition scheme ou des modèles développés dans des villes étrangères.

4. Benchmarking

4.1 Territoires retenus pour le benchmark et éléments de comparaison

Objectifs du benchmarking et territoires retenus

La réalisation d'un benchmarking avec des territoires similaires en termes de population, de superficie et/ou confrontés à des problématiques similaires à celles du Cœur du Hainaut a pour objectif de permettre d'alimenter les réflexions sur l'élaboration de la vision 2030 (phase 2). Il s'agira notamment de mettre en avant les grandes orientations des documents de planification et la façon dont ces territoires abordent la question d'une mobilité plus durable, et d'identifier des bonnes (et les mauvaises) pratiques.

Les deux territoires retenus pour cette analyse comparative sont :

- la province du Brabant wallon ;
- la partie ouest de l'ancien bassin minier du Nord-Pas-de-Calais (agglomérations de Lens et de Béthune).

Sans être tout à fait similaire avec le Cœur du Hainaut (le Brabant wallon par exemple est sensiblement moins peuplé), ces territoires partagent plusieurs similitudes importantes :

- l'absence de grande agglomération métropolitaine : ces territoires sont multipolaires et s'articulent autour de plusieurs villes principales ou moyennes ;
- une importante dispersion de l'urbanisation, pour des raisons différentes : périurbanisation bruxelloise dans le Brabant Wallon,

urbanisation liée aux activités industrielles et minières dans le bassin minier. Entre Hénin-Beaumont et Bruay-la-Buissière, l'ancien bassin minier du Nord-Pas-de-Calais présente une organisation territoriale remarquablement similaire à celle du bassin de la Haine, avec une urbanisation presque ininterrompue marquée par l'absence de polarité forte.

- l'attractivité importante de pôles métropolitains majeurs aux franges du territoire (Bruxelles, respectivement la métropole lilloise) ;
- le positionnement sur des axes stratégiques à l'échelle européenne, avec les opportunités, mais aussi les risques que cela représente.

Indicateurs de comparaison

Nom	Population	Superficie (km ²)	Densité (hab/km ²)	Véhicule par ménage	Nombre d'emplois	Emplois/habitant
Cœur du Hainaut	516 000	1 201	430	1.23	160 000	0.31
Brabant wallon	379 500	1 090	348	1.47	160 200	0.42
SMT - Lens Bethune	593 400	760	781	1.16	163 000	0.27

Comparaisons de données socio-économiques

En terme de **dynamique économique**, notons que les trois territoires qui comptent un nombre d'emplois similaire. En relation avec la population, il apparaît clairement que le Cœur du Hainaut se distingue des deux autres territoires, avec un taux d'emplois par habitant plus important que le SMT, mais encore loin de celui observé au Brabant wallon. Le **taux de motorisation** semble suivre le même classement, de nouveau dominé par le Brabant wallon alors que le SMT présente le taux de motorisation le plus bas.

Nom	Fréquentation du réseau (voyages/an)	Voyages/an/hab
TEC Hainaut	40 900 000	47
Brabant wallon	26 200 000	67
SMT Lens-Béthune	16 000 000	26

Fréquentation des transports en commun urbains

Comme indiqué dans le diagnostic, l'usage par habitant du TEC Hainaut est nettement inférieur à celui des autres TEC, y compris celui du Brabant wallon. Même si l'usage dans le Cœur du Hainaut doit être plus élevé que dans le Hainaut Occidental, ce constat doit attirer l'attention, surtout lorsque l'on tient compte de la différence de taux de motorisation de ces secteurs.

Dans le bassin minier français, l'usage du réseau de transports en commun est particulièrement bas (il s'agit de loin du taux le plus bas observé dans les grandes agglomérations françaises). Documents de planification de la mobilité durable

4.1.1 Le Plan Provincial de Mobilité du Brabant Wallon

Le Plan Provincial de Mobilité (PPM) du Brabant Wallon est similaire au SAM du Cœur du Hainaut en termes d'échelle territoriale, de problématiques (dépasser le cadre de la juxtaposition de mesures locales) et d'enjeux (favoriser une mobilité plus durable dans un contexte largement dominé par l'usage de la voiture aujourd'hui). Les objectifs étaient :

- améliorer l'accessibilité des différentes parties de la Province ;
- assurer la fluidité des déplacements internes à la province et gérer sa fonction de transit ;

- réduire la part modale de la voiture et encourager l'usage de modes alternatifs ;
- rendre la desserte en transports en commun plus efficiente, développer l'intermodalité et améliorer la qualité du service pour l'usager ;
- garantir une structure spatiale cohérente des activités, de l'habitat et des espaces verts ;
- constituer un cadre positif et stimulant pour les investisseurs économiques ;
- préserver la qualité du cadre de vie sur l'ensemble du territoire concerné ;
- améliorer la sécurité routière ;
- préserver le cadre rural de l'activité agricole.

En matière de solutions, notons que le PPM a défini une structure du réseau de transports en commun, qui consiste à définir une série de liaisons devant être assurée, notamment compléter le réseau RER, sur des liens forts est-ouest au niveau des pôles de Waterloo et Ottignies. Le PPM fut également l'occasion d'initier une dynamique vélo, qui s'est concrétisé par l'étude (en cours) d'un réseau de points nœuds.

Le PPM fait aussi le lien avec la politique d'aménagement du territoire, en mettant en évidence les potentiels fonciers qui restent disponibles à proximité des gares, alors que dans le même temps le mitage urbain se poursuit à un rythme important. Le PPM propose que ces terrains soient utilisés en priorité dans le cadre du développement de la Province (dynamique démographique importante), en privilégiant des projets denses et mixtes.

4.1.2 Le Plan de Déplacements Urbains – PDU Artois-Gohelle

Portée du document et intégration du concept de développement durable

Contrairement aux différents documents de planification de la mobilité en Wallonie qui restent des documents d'orientation, **le PDU est en France un document réglementaire**, dont l'élaboration est obligatoire pour toutes les agglomérations de plus de 100'000 habitants (loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie de 1996).

Le rôle des PDU a été renforcé en 2000 par la Loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain, **qui insiste particulièrement sur l'articulation entre la planification urbaine et les politiques de déplacements**. Les Plans Locaux d'Urbanisme, qui définissent notamment l'affectation des sols, doivent être compatibles avec le PDU. Le PDU doit lui-même être compatible avec le Schéma de Cohérence Territoriale qui définit un projet de territoire dans une optique de développement durable.

Le PDU est élaboré à l'échelle du périmètre de transports urbains, par l'autorité organisatrice des transports urbains, ici le Syndicat Mixte Artois-Gohelle. Celui-ci regroupe trois intercommunalités :

- la communauté d'agglomération de Lens-Liévin ;
- la communauté d'agglomération d'Hénin-Carvin.
- la communauté d'agglomération de l'Artois.

Le Syndicat Mixte dispose de la compétence en matière de politique de déplacements. Il organise notamment le réseau de transports en commun à l'échelle de son territoire (sous le nom commercial de "Tadao") et dispose pour cela de ses propres ressources financières.

Principaux constats et orientations du PDU

Le diagnostic du PDU s'appuie notamment sur une "enquête ménage déplacement", qui permet d'avoir des données précises sur les origines et les destinations des déplacements, les parts modales, les distances parcourues, etc...

Les constats sont globalement similaires à ceux que l'on peut faire pour le Cœur du Hainaut :

- une place largement prépondérante de l'utilisation de la voiture dans les déplacements, y compris sur les courtes distances ;
- un faible rôle des transports en commun (3% à 4% du total des déplacements) ;
- des déplacements à vélo presque inexistants.

À noter toutefois qu'en matière de transports en commun, à la différence du Cœur du Hainaut (et de l'ensemble de la Wallonie), l'offre proposait déjà un certain niveau de hiérarchisation, avec des lignes fortes identifiées spécifiquement par leur livrée et un niveau d'offre nettement supérieur au reste du réseau (lignes "Bulles").

Face à cette situation, la mesure principale du PDU est la structuration à la fois de l'offre de transports en commun, mais aussi de l'aménagement du territoire autour d'axes à haut niveau de service.

Deux axes ont été identifiés sur lesquels des lignes de tram devaient être mises en œuvre, reliant les principales agglomérations du territoire, mais sans continuité entre les deux lignes (lignes Liévin-Lens-Hénin d'une part et Béthune-Bruay d'autre part). Sur la partie ouest du territoire, le projet a été réorienté vers une ligne de bus à haut niveau de service - BHNS, dont la mise en service est prévue pour 2018. Sur la partie est, le choix du mode d'exploitation de la ligne est encore à l'étude.

Le BHNS s'accompagne d'un réaménagement des espaces publics, mais aussi de la mise en œuvre d'une série de projets urbains le long du tracé (écoquartiers, équipements collectifs) et d'opération de renouvellement sur les quartiers anciens (habitat ouvrier souvent très dégradé, friches industrielles).

En parallèle, le PDU projette également la mise en place d'un réseau cyclable articulé autour des axes de transports collectifs, des mesures de modération du trafic dans les quartiers résidentiels, des mesures de gestion du stationnement dans les centres urbains, etc...

4.2 Enseignements pour le Cœur du Hainaut

Malgré des différences importantes au niveau économique ou institutionnel, les stratégies pour une mobilité plus durable définies sur les deux territoires retenus sont similaires au niveau conceptuel avec les options du projet de territoire "Cœur du Hainaut, Centre d'Energies" :

- le rôle stratégique donné à l'articulation avec les politiques d'aménagement du territoire, pour privilégier la densité et favoriser la réduction des distances à parcourir ;
- sur le bassin minier français, la mise en œuvre d'axes de transports en commun fort qui accompagne une reconquête des espaces publics, des quartiers dégradés ou des friches industrielles. À noter que sur le reste de l'ancien bassin minier du Nord-Pas-de-Calais, des stratégies similaires ont été mises en œuvre (ou sont en cours de mise à œuvre) à Valenciennes et à Douai.

5. Proposition d'objectifs pour le Cœur du Hainaut à l'horizon 2030

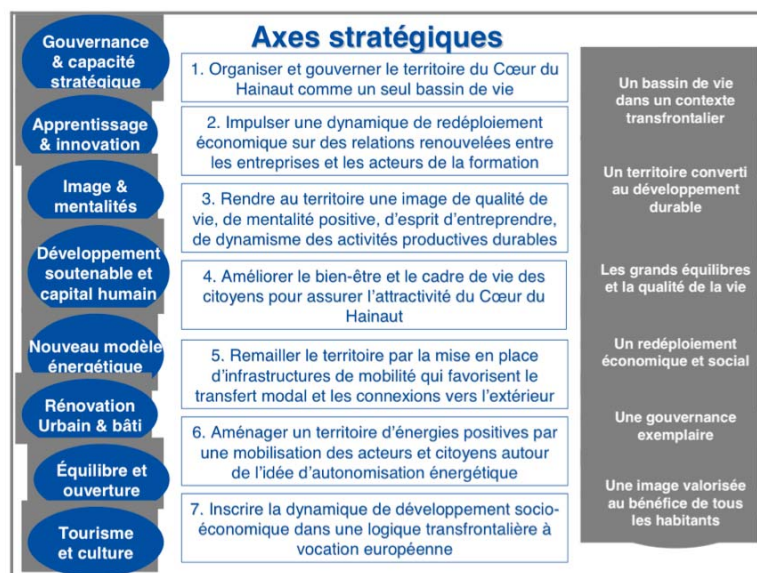
5.1 Le SAM dans la démarche territoriale "Cœur du Hainaut, Centre d'Energies"

L'élaboration d'un Schéma d'Accessibilité et de Mobilité s'inscrit dans le cadre de l'axe 5 du projet "Cœur du Hainaut, Centre d'Energies" : remailler le territoire par la mise en place d'infrastructures de mobilité qui favorisent le transfert modal et les connexions vers l'extérieur.

Mais le SAM lui-même, via les mesures qui seront proposées, peut couvrir des thématiques qui correspondent à l'ensemble des 7 axes de travail définis.

Une distinction est proposée entre :

- les axes 1, 2, 3 et 6, qui pourront faire l'objet de fiches actions lors de la phase 3, mais sans nécessairement passer par une phase de stratégie territorialisée de mobilité ;
- les axes 4, 5 et 7, qu'il est nécessaire de décliner en objectifs opérationnels pour le SAM pour pouvoir élaborer la stratégie souhaitée pour la mobilité dans le Cœur du Hainaut en 2030 (phase 2).



5.2 Les objectifs du Schéma d'Accessibilité et de Mobilité

Pour chacun des axes 4, 5 et 7, des objectifs plus concrets sont proposés :

- Améliorer le bien-être et le cadre de vie des citoyens pour assurer l'attractivité du Cœur du Hainaut :
 - favoriser la réduction des distances de déplacements, favorable aux modes actifs (piétons, cyclistes) pour réduire le budget déplacement (financier et/ou temps), contribuer à l'amélioration de la santé ;
 - réduire les impacts de la circulation automobile (bruit, pollution) par une hiérarchisation et une optimisation du réseau routier ;
 - rééquilibrer l'usage de l'espace public dans une logique multimodale en favorisant la qualité de séjour et en embellissant l'espace public ;
 - maîtriser les risques de congestion du réseau routier, produisant un gain net de productivité, de temps et de qualité de l'air.
- Remailler le territoire par la mise en place d'infrastructures de mobilité qui favorisent le transfert modal et les connexions vers l'extérieur :
 - aménager le territoire pour réduire la dépendance à « l'autosolisme » et améliorer l'accessibilité des activités économiques ;
 - valoriser et développer le potentiel des infrastructures existantes pour les liens structurants internes au territoire et de connexion avec l'extérieur ;
 - favoriser la concentration du logement et des activités dans les territoires bien desservis par les infrastructures de transports ;
- maintenir et développer une offre de transports en commun en milieu urbain attractive pour les usagers « libre-choix » (non captif) ;
- maintenir et développer les offres alternatives à « l'autosolisme » du territoire, facteur d'autonomie pour les habitants, y compris par des solutions innovantes ;
- favoriser l'alternance (autre trajet, autre mode) et l'enchaînement des modes de déplacement (un trajet, plusieurs modes) ;
- renforcer et au besoin créer des nœuds de correspondances multimodaux efficaces et lisibles.
- Inscrire la dynamique de développement socio-économique dans une logique transfrontalière à vocation européenne :
 - positionner le Cœur du Hainaut par rapport aux grands flux de marchandises internationaux ;
 - identifier les éventuels enjeux optimisation des liaisons avec Valenciennes et Maubeuge ;
 - renforcer les logiques de coopération avec les partenaires transfrontaliers (exemple de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai).

5.3 Les objectifs régionaux et déclinaison sur le territoire du Cœur du Hainaut

Les objectifs du Schéma d'Accessibilité et de Mobilité doivent permettre au territoire de s'inscrire dans le cadre de la stratégie régionale de mobilité, définie dans le Plan Régional de Mobilité Durable – PRMD.

Le PRMD, qui s'inscrit dans le cadre des démarches plus générales en matière d'aménagement du territoire (Schéma de Développement de l'Espace Régional actualisé) et de politique environnementale (Plan Action Climat) **visé notamment la réduction de l'usage de la voiture individuelle dans les déplacements quotidiens.**

L'établissement d'objectifs chiffrés en matière de mobilité et d'évolution des comportements se heurte à des difficultés liées du manque de disponibilité de certaines données de base. Il est notamment très difficile d'établir les parts modales actuelles sur un territoire comme le Cœur du Hainaut : les données de l'enquête Beldam par exemple ne sont disponibles que pour l'ensemble de la Wallonie ou les zones urbaines de Charleroi et de Liège. Les données de l'enquête mobilité du SPF ne concernent elles que les déplacements domiciles-travail, qui sont très particuliers en termes de distances parcourues. La répartition modale peut donc être trompeuse (sous-estimation de la part de la marche, surestimation de la part du train,...).

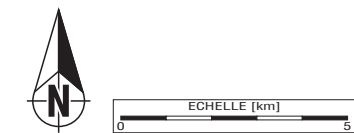
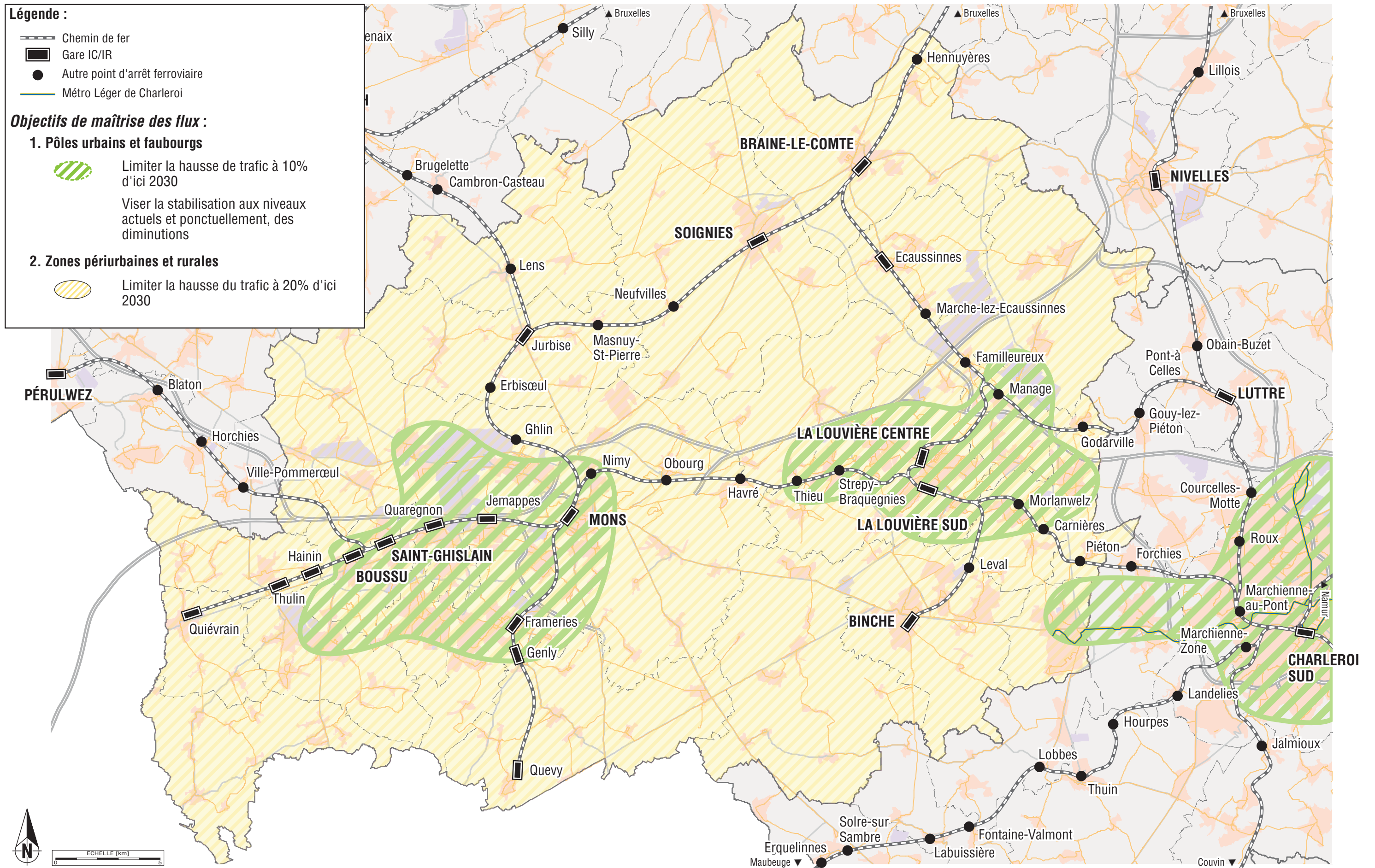
Dès lors, les objectifs de diminution de l'usage de la voiture sont exprimés dans le PRMD par l'inflexion des courbes d'évolution des volumes de trafic automobile. À l'échelle régionale, la tendance reste actuellement à l'augmentation. **Il est admis dans le PRMD comme pour le SAM, qu'à l'horizon 2030 la réduction du trafic automobile qui serait nécessaire pour atteindre les objectifs des plans environnementaux n'est pas un objectif réaliste.** Atteindre un tel objectif supposerait des mesures qui sortent largement du cadre strict de la mobilité : réorientation drastique de l'aménagement du territoire (révision des plans de secteur), fiscalité (voiture-salaire, répartition des charges entre les centres et les périphéries...)

Fig. 1.23 En revanche, une inversion des tendances doit être visée. L'ampleur de l'inflexion à donner varie en fonction du contexte et de l'attractivité potentielle des modes alternatifs. Le Cœur du Hainaut, à l'exception de son extrémité ouest, se situe intégralement dans le périmètre "Plan Urbain de Mobilité" de Mons ou de La Louvière, tel que défini par le décret sur les plans de mobilité de 2004. Sans atteindre le degré de volontarisme qui doit être visé à Liège ou à Charleroi, les objectifs se doivent d'être ambitieux :

- dans les communes des périmètres PUM (toutes sauf Quiévrain, Hensies et Honnelles), la croissance du trafic automobile doit être contenue à 10 % ;
- dans les zones denses de Mons-Borinage et du Centre, identifiées comme les zones pertinentes pour une desserte en transports en commun de type "urbaine" et dont les réseaux routiers sont déjà saturés, l'objectif est de tendre vers une croissance nulle du trafic automobile. L'intégralité de la croissance de la demande de mobilité doit être satisfaite par les modes alternatifs à la voiture ;

■ Objectifs globaux du SAM : inverser les tendances à l'augmentation du trafic automobile

Figure n°1.23



- à l'intérieur de ces zones denses, une diminution de l'usage de la voiture peut être visée, sur des secteurs spécifiques et clairement délimités : centres-villes de Mons et de La Louvière, axes retenus pour une nette amélioration des performances des transports en commun.

Pour pouvoir répondre à ces objectifs, il faudra :

- mieux valoriser la très bonne offre ferroviaire du territoire: dispositifs de rabattements tous modes, stratégie d'aménagement du territoire qui maximise l'usage potentiel de l'offre ;
- assurer le redéploiement de l'offre bus autour d'axes structurants pour la rendre plus lisible et plus attractive comme alternative à l'usage de la voiture. L'usage du réseau de bus doit au minimum monter au niveau de la moyenne en Wallonie (qui est de 83 déplacements/an/hab actuellement) et dépasser ce niveau à terme compte tenu du potentiel du Cœur du Hainaut, largement urbanisé ;
- la mise en place d'une véritable politique cyclable pour développer l'usage du vélo dans les déplacements quotidiens, trop peu présent aujourd'hui. En zone urbaine, une part modale de 5 % à 7 % est un objectif réaliste, compte des acquis déjà en place, via le Plan Wallonie Cyclable par exemple ;
- la mise en œuvre des adaptations et des optimisations du réseau routier qui permettront de gérer le trafic actuel et son évolution du trafic à moyen terme, mais surtout d'accompagner une politique plus durable de mobilité : adaptation de la hiérarchie du réseau, contrôles d'accès, gestion des priorités à accorder aux transports en commun, politiques urbaines de stationnement...

Le développement de ces points fera l'objet de la phase 2 : l'élaboration d'une vision 2030 pour la mobilité dans le Cœur du Hainaut.

Pour le groupement,

TRANSITEC
Ingénieurs-Conseils

P. Tacheron
Directeur opérationnel

B. van Loveren
Chef de projet

Namur, le 18 mars 2014

Annexes



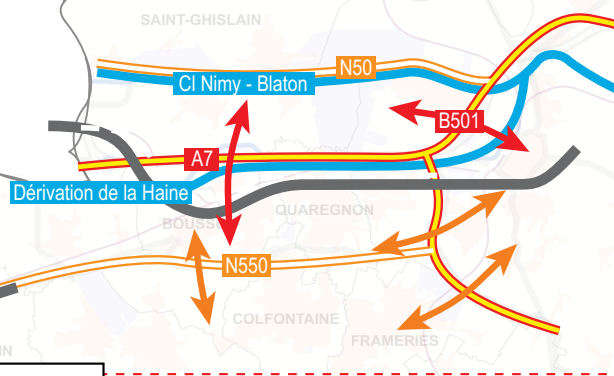
■ Effets de coupure

Annexe n° 1.2

Mons-Borinage



- Effet "mille-feuille", avec un cumul des axes Est-Ouest, qui offre peu de perméabilité entre le Nord et le Sud du Borinage
- Effet de coupure du R5 et de l'A7 en lien avec Mons

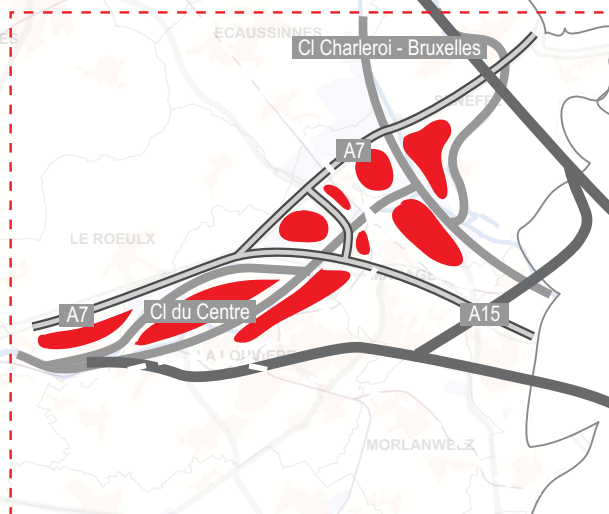


Cul de sac ferroviaire vers Valenciennes

La Louvière



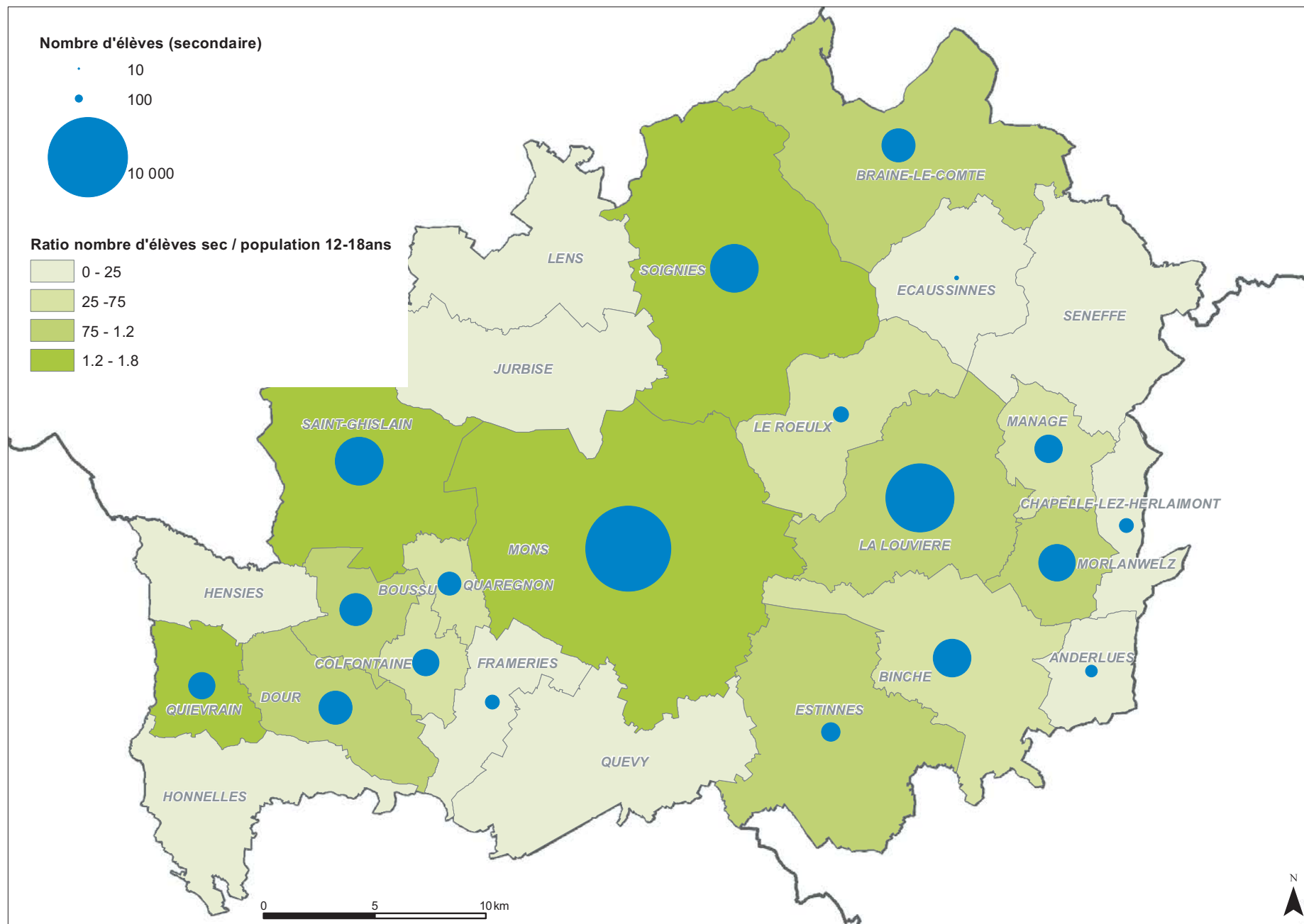
- Effet "puzzle" dû à l'abondance d'infrastructures de transport
- Un découpage du territoire, créant de nombreuses "poches", dont les liens sont souvent contraints



Cul de sac ferroviaire vers Maubeuge

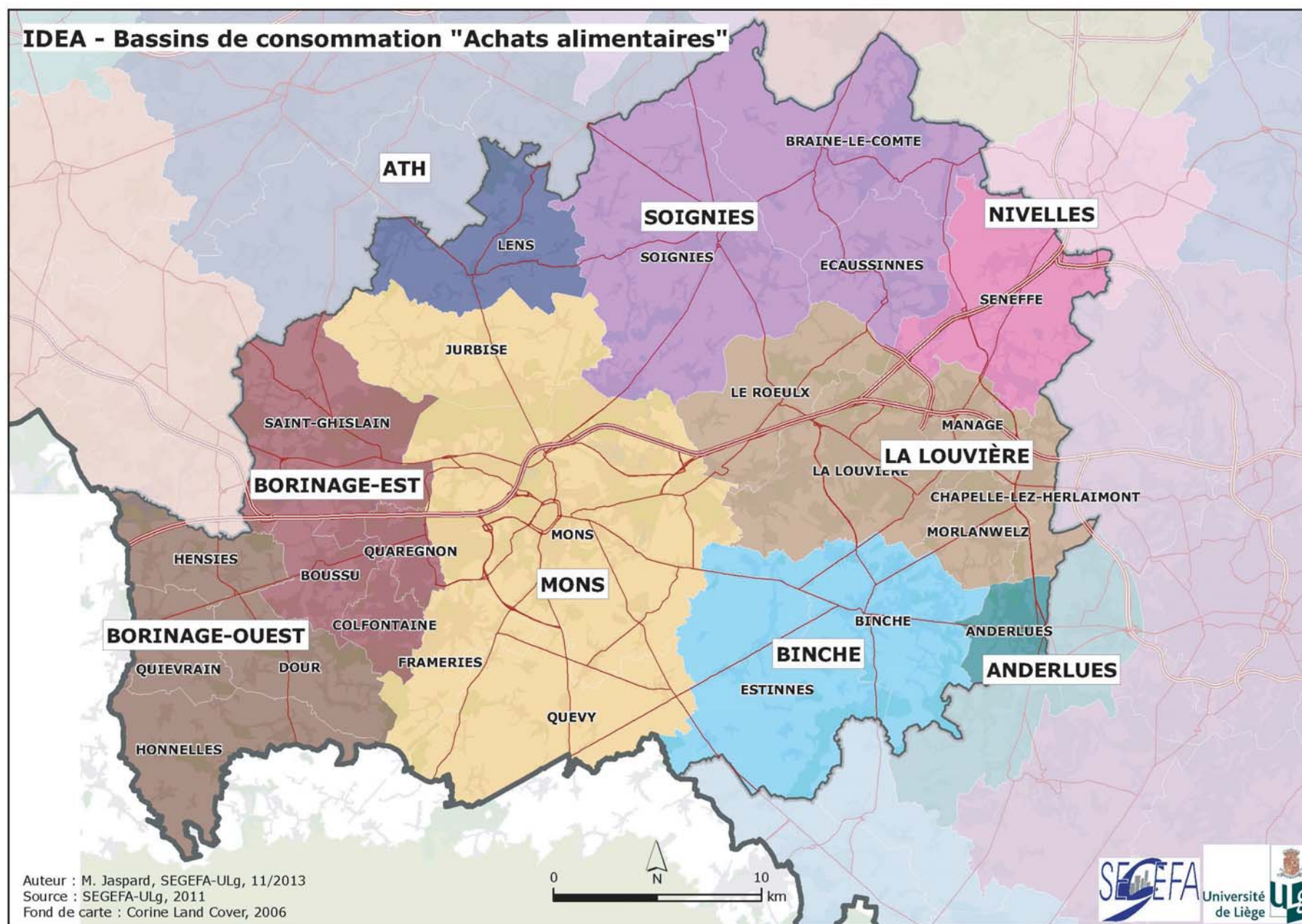
Pôles scolaires

Annexe n° 1.3



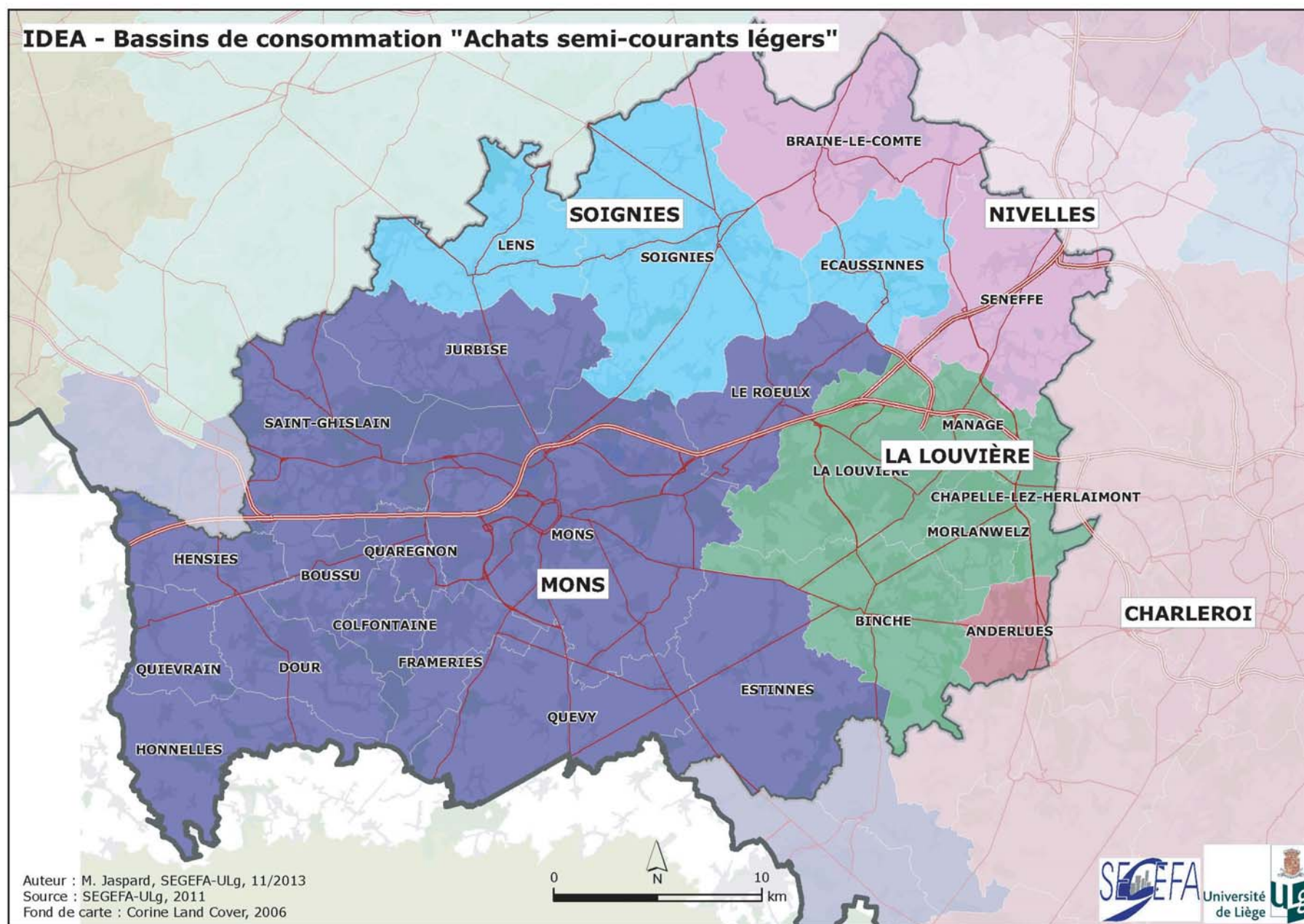
■ Bassins commerciaux : achats alimentaires

Annexe n° 1.4



■ Bassins commerciaux : achats semi-courants légers

Annexe n° 1.5



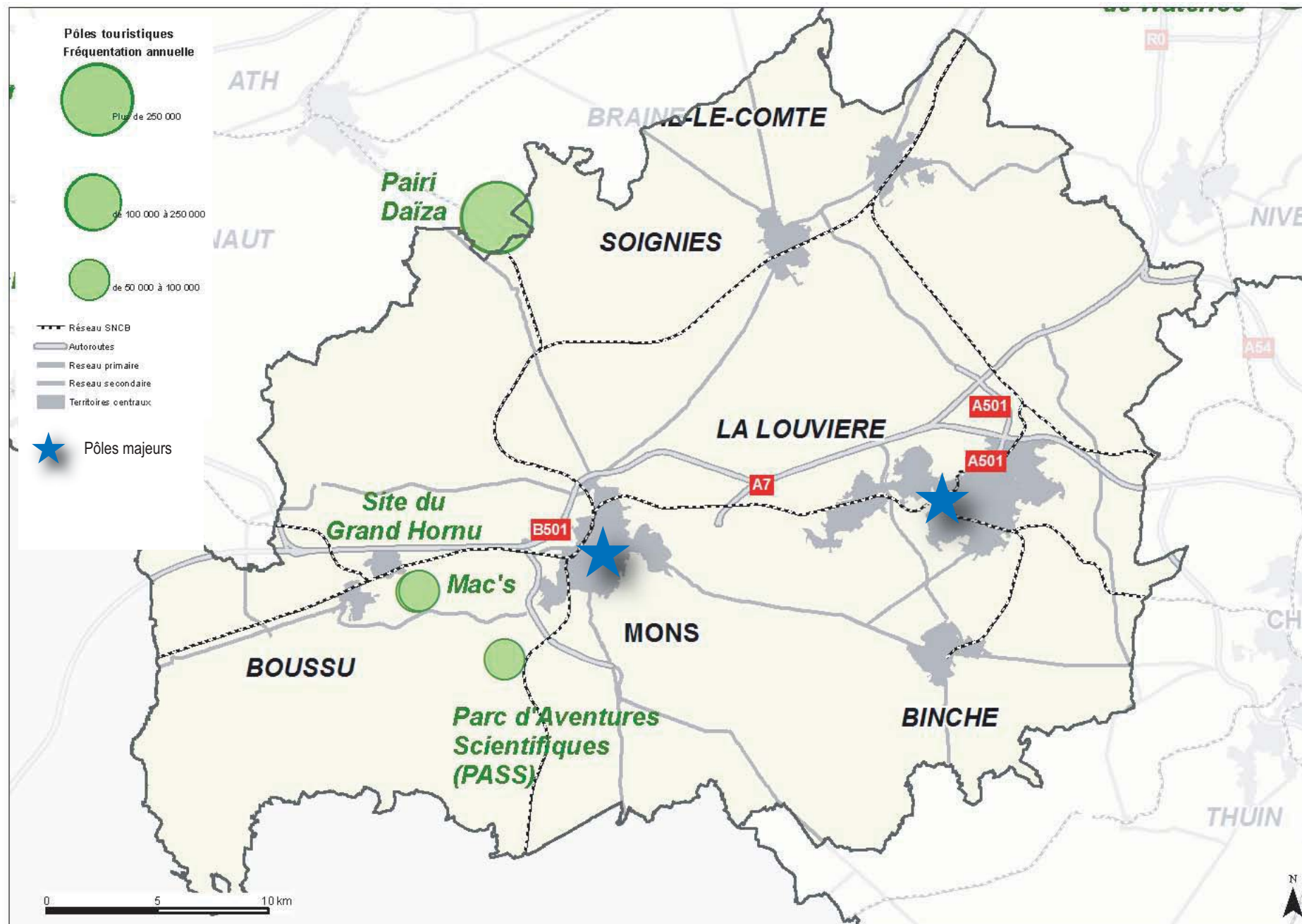
■ Bassins commerciaux : achats semi-courants lourds

Annexe n° 1.6



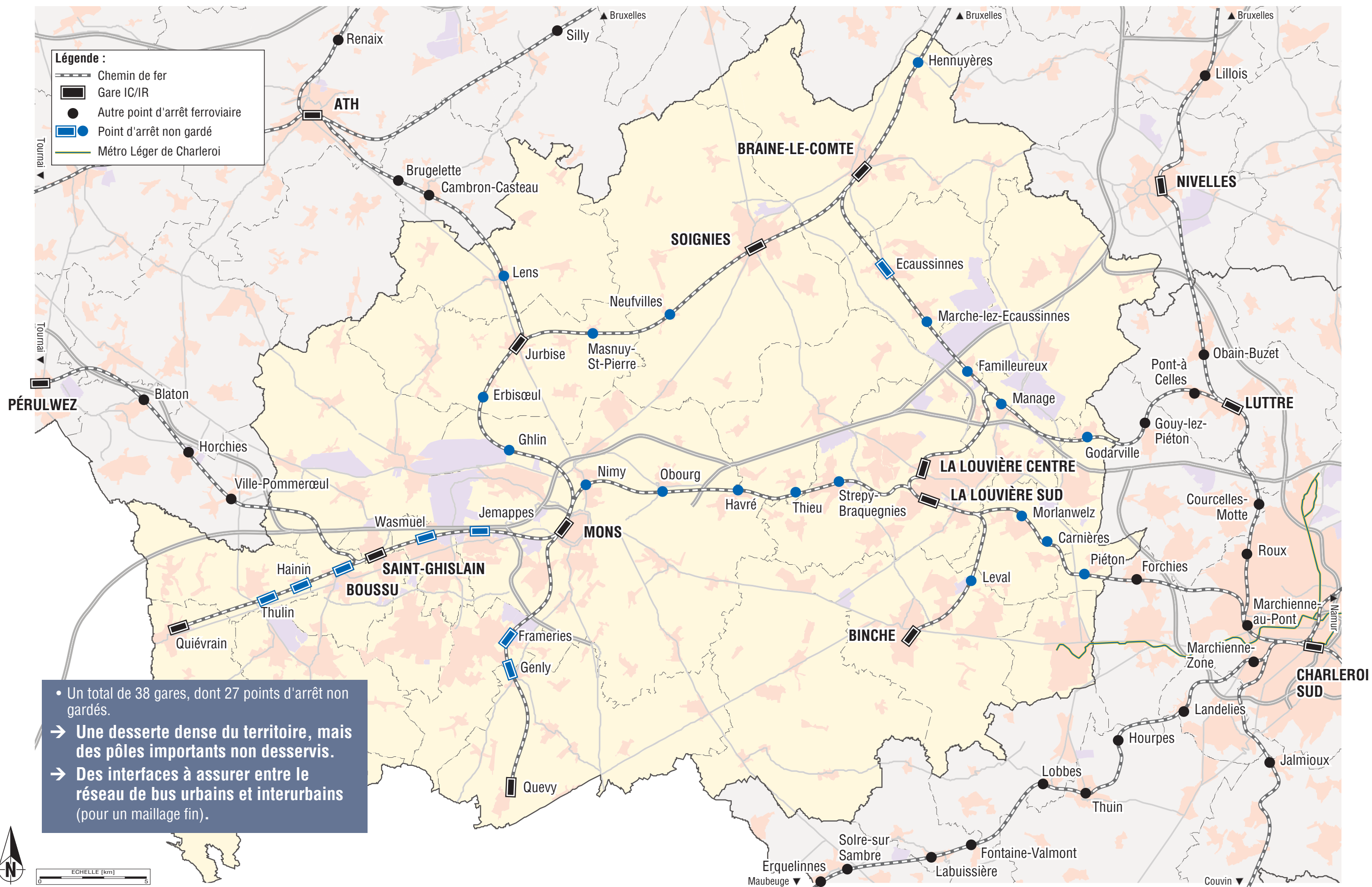
■ Pôles touristiques

Annexe n° 1.7



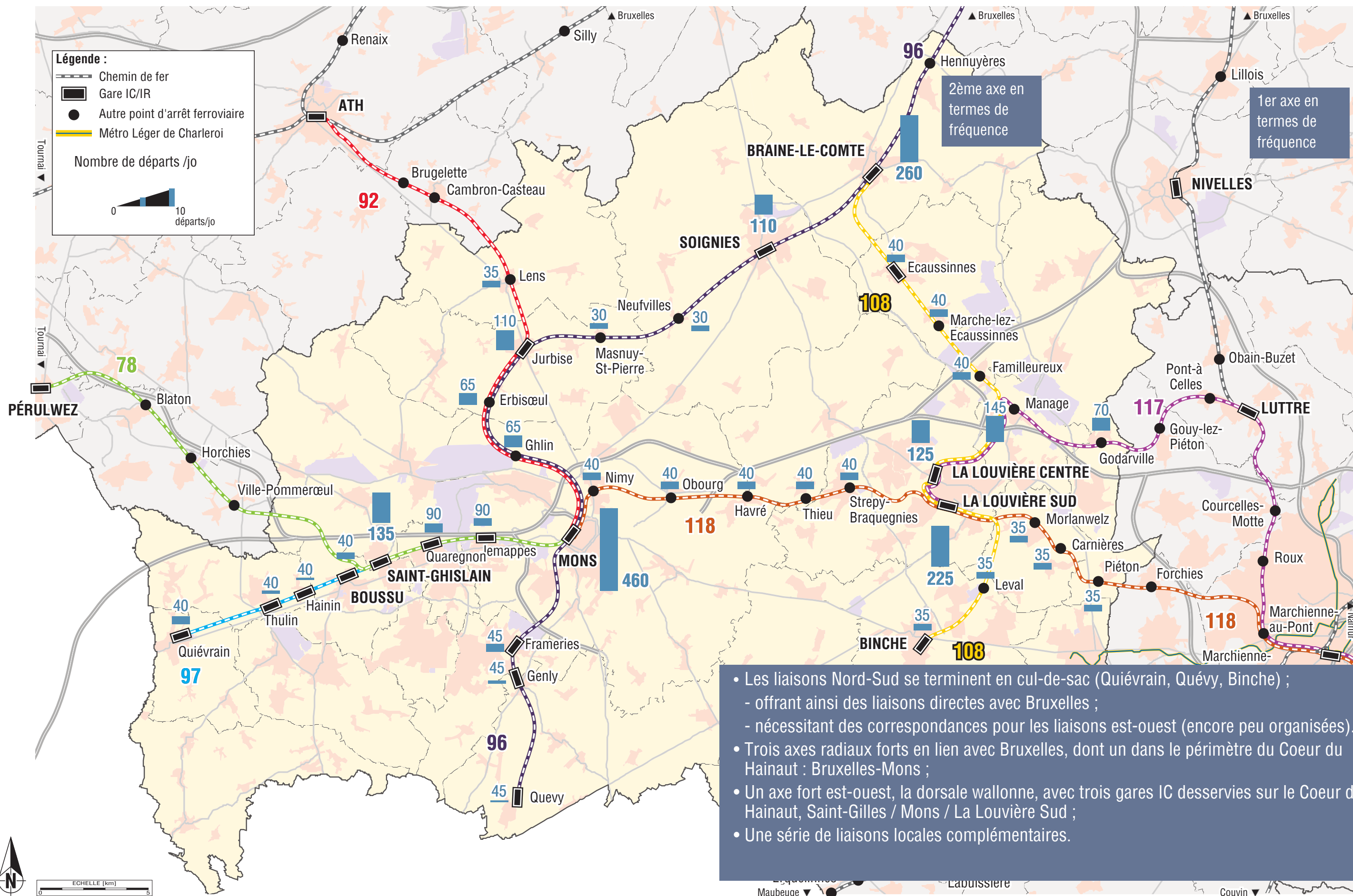
■ Hiérarchie des nœuds d'échange ferroviaires à l'échelle du Cœur du Hainaut

Annexe n°1.8



■ Offre sur le réseau ferré du Cœur du Hainaut

Annexe n°1.9



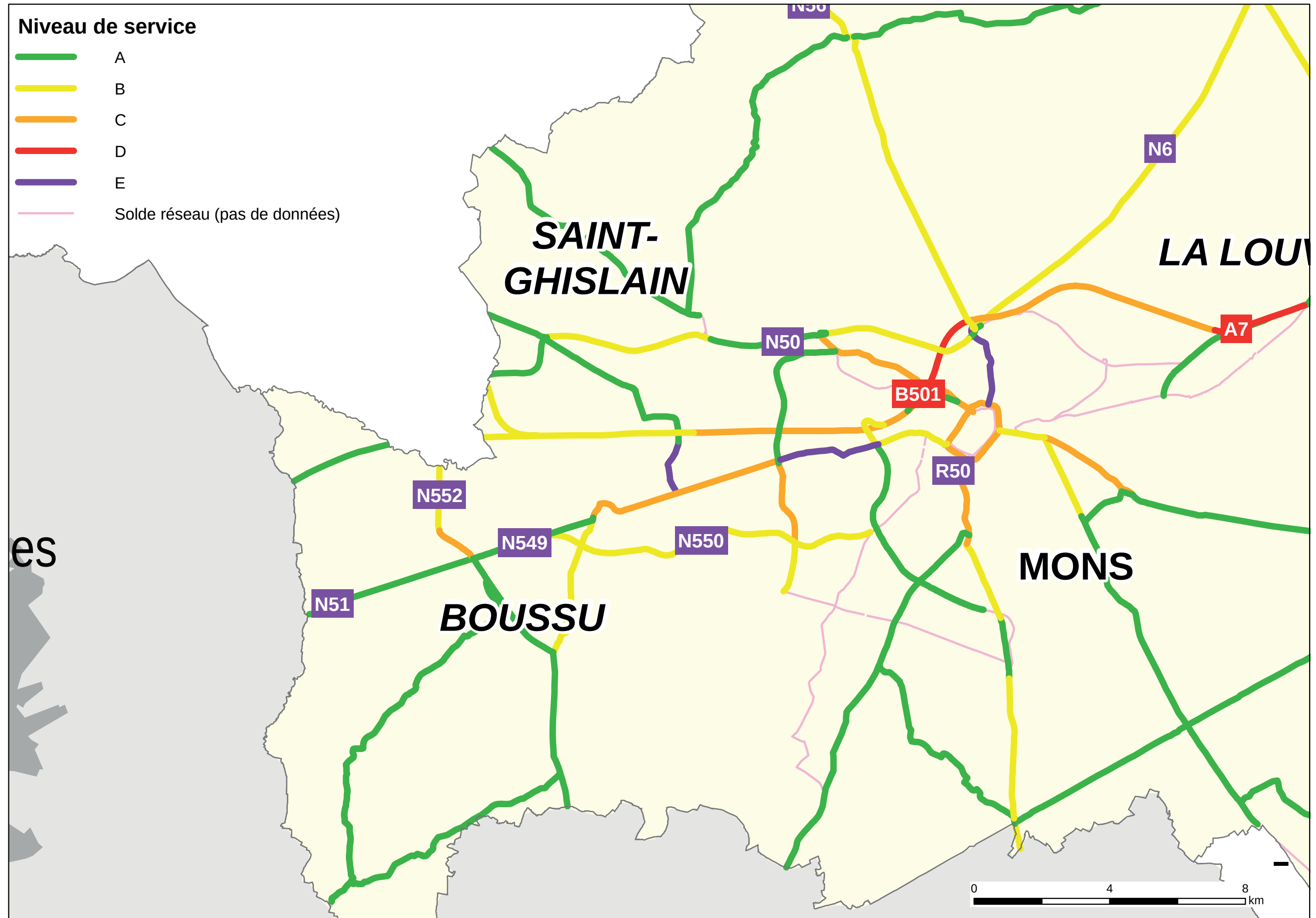


Annexe n°1.11



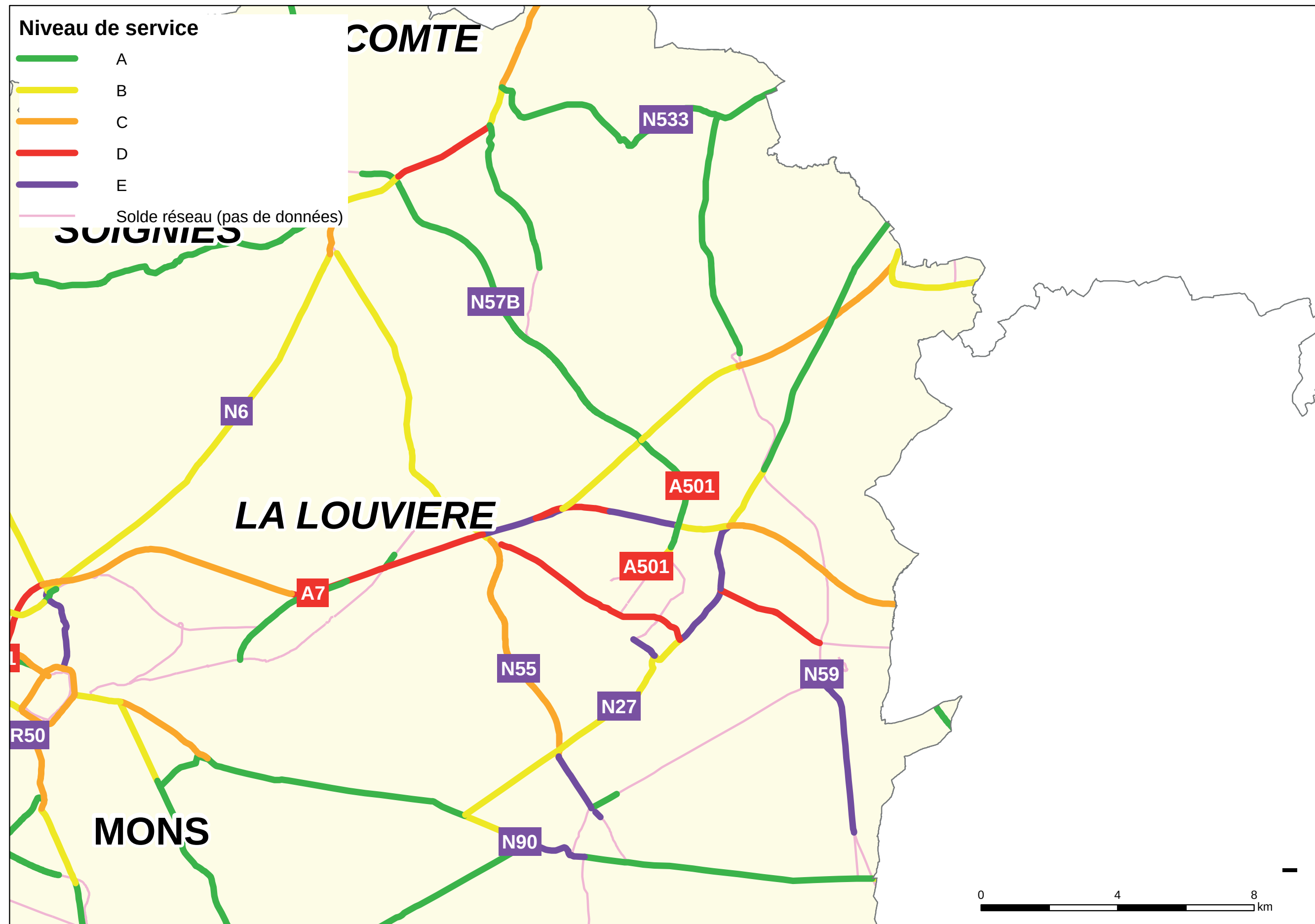
Niveaux de service sur le réseau routier - secteur de Mons-Borinage

Annexe n°1.12



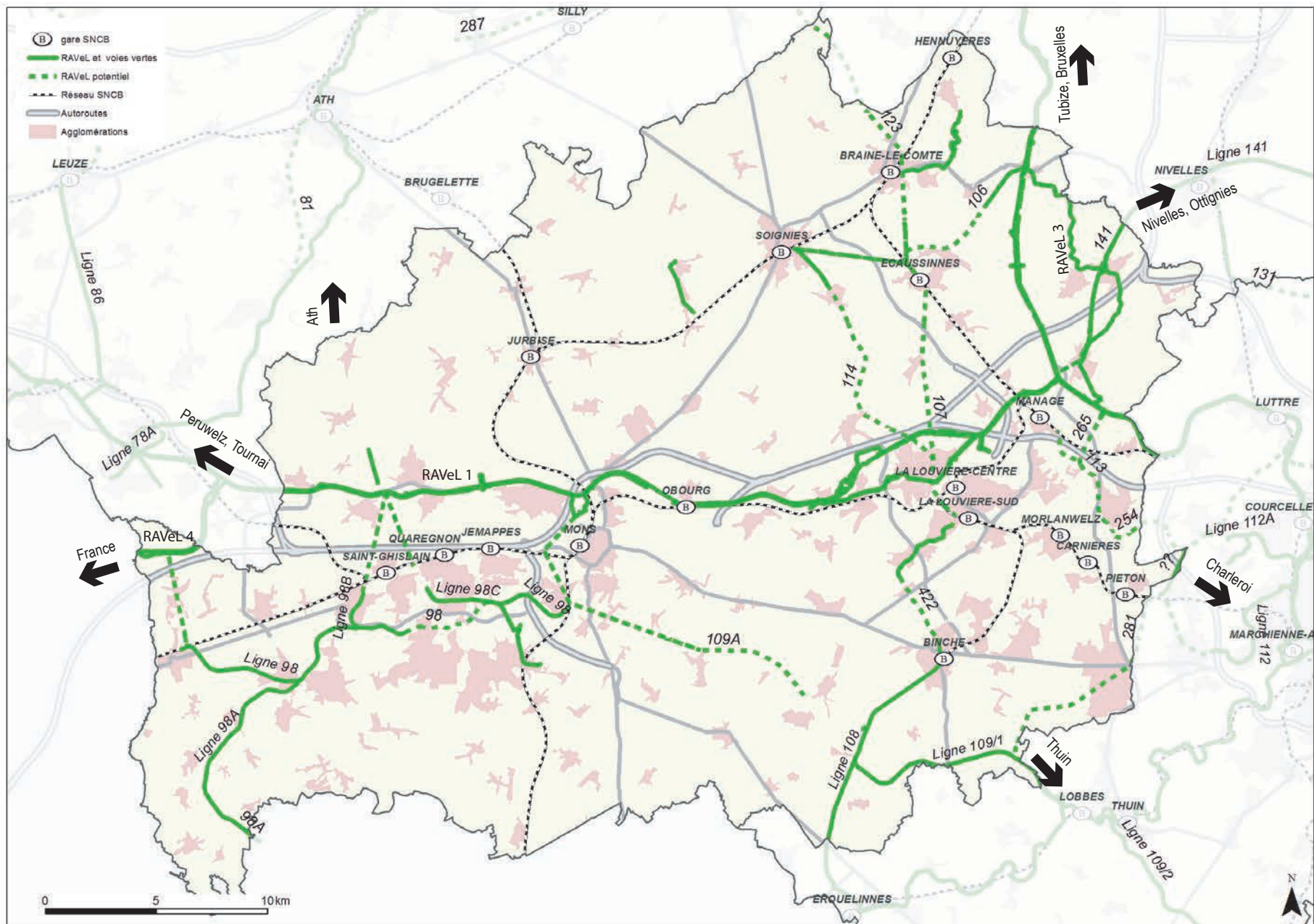
■ Niveaux de service sur le réseau routier - secteur de La Louvière

Annexe n°1.13



RAVeL et autres voies vertes

Annexe n° 1.14



■ Pistes cyclables sur voiries régionales

Annexe n° 1.15

