

Atelier d'information et d'échanges sur le développement des Mobipôles de Charleroi Métropole - 21/03/22

Participants :

Communes représentées : Aiseau-Presles, Beaumont, Charleroi, Chimay, Courcelles, Couvin, Erquelines, Fleurus, Fontaine-l'Évêque, Froidchapelle, Gerpinnes, Ham-sur-Heure-Nalinnes, Merbes-le-Château, Momignies, Philippeville, Pont-à-Celles, Sambreville, Thuin, Walcourt.

Autres organismes participants : Charleroi Métropole, Commission Mobilité, Agence Mobilité, Autorité Organisatrice du Transport, SPW MI Direction de la Planification de la Mobilité, TEC Charleroi, Essaimage, Fondation Chimay Wartoise.

OJ de la rencontre :

- Commission Mobilité de Charleroi Métropole – remise en contexte du soutien au développement d'un réseau structuré de Mobipôles sur Charleroi Métropole ;
- Rappel du cadre général du PIMACI
- Focus sur le volet intermodalité – les Mobipôles (présentation AOT – Jonathan Fretin)
- Echanges en sous-groupes sur les projets de Mobipôles et Mobipoints communaux

Annexes :

- Présentation introductive et rappel du cadre général du PIMACI
- Focus sur les Mobipôles (présentation AOT – Jonathan Fretin)
- Note de cadrage – chek-list Mobipôles PIMACI (document Agence Mobilité)

Compte-rendu des échanges

Les Mobipôles dans le cadre du PIMACI

Questions et réactions :

Typologie des Mobipôles et Mobipoints, telle que détaillée dans la circulaire :

- Comment vont être « classés » les lieux d'intermodalité qui ne se trouvent pas sur le réseau structurant, mais qui sont pertinents dans le cadre de la mobilité touristique (ex. Lacs de l'Eau d'Heure) ?
 - A priori, plutôt type « Mobipoint » (avec niveau de service XS) pour ce type de lieu qui assurera le lien vers les Mobipôles voisins, connectés au réseau structurant.
- Le calcul du nombre de montées par jour sur le réseau structurant ne concerne que le train, mais il devrait idéalement tenir compte aussi des montées sur le réseau de tram, voire du BHNS lorsque celui-ci sera en service.
- La charte graphique conçue par la Wallonie pour identifier les lieux d'intermodalité distinguera les Mobipôles et les Mobipoints.

Choix de localisation des Mobipôles :

- L'AOT a-t-elle déjà pris des décisions ou des positions sur les lieux d'installation des Mobipôles ?
 - Non, la liberté est laissée aux communes, qui ont une connaissance plus fine du territoire, de déterminer les lieux les plus pertinents pour les Mobipôles, dans le cadre fixé par le PIMACI.
- Comment anticiper les futurs redéploiements du TEC sur les zones où les études sont reportées par l'AOT, comme c'est le cas pour la zone « Chimay-Beaumont » ? Y a-t-il une opportunité de fixer d'ores et déjà avec l'AOT les lieux de correspondance des principales lignes Express et structurantes du TEC ?
- Et comment garantir le maintien des arrêts et de la desserte de train sur les lignes L132 et L130a ? Comment peut-on s'assurer que les investissements envisagés autour des arrêts et des gares ne risquent pas d'être « à perte » si la SNCB modifie son service ou le supprime à ces endroits ?

Constitution des dossiers « Plans d'investissement » pour le PIMACI :

- Le calendrier pour le PIMACI précise que :
 - Les Plans d'investissement doivent être rentrés pour août 2022
 - Les dépenses de mise en œuvre des projets doivent être engagées avant fin 2024
- L'achat d'un terrain ou d'un bâtiment est-il subventionnable par le PIMACI ?
 - Réponse : l'achat d'un bâtiment oui, d'un terrain, cela reste à préciser
- La construction d'un bâtiment est-elle subventionnable par le PIMACI ?
- Les délais pour rentrer les plans d'investissement PIC et PIMACI sont assez courts, au vu des étapes et validations à prévoir également. Les petites communes n'ont en général pas les moyens humains à disposition pour étudier, prioriser, budgéter et rédiger les dossiers. Les délais sont trop courts pour faire appel à un bureau d'étude externe, au vu des procédures de marchés publics. De plus, comme toutes les communes doivent rentrer leurs dossiers en même temps, il n'y a pratiquement pas de possibilité de trouver des bureaux d'études disponibles, même en recourant aux services in-house des intercommunales.
- Un report du délai pour le dépôt des plans d'investissements à fin 2022 serait le bienvenu.
- Les Plans d'investissements doivent lister les projets à développer, mais ceux-ci seront à préciser en cours de route -> il vaut mieux déposer un plan d'investissement imparfaitement ficelé, que rien du tout et perdre de facto le droit à la subvention.
- La répartition du budget entre les différents volets du PIMACI (cyclable, piéton et intermodalité) est donnée à titre indicatif, mais peut faire l'objet d'une certaine flexibilité.

Développement de services complémentaires aux infrastructures et aménagements réalisés dans le cadre des Mobipôles :

- Le PIMACI ne finance pas les services, uniquement l'infrastructure.
- Comment anticiper les services de demain ? Comment les communes peuvent-elles se projeter et avancer sur le développement de ces services utiles (mobilité électrique, mobilité partagée, support et réparation...) ?
 - La Wallonie travaille actuellement (notamment dans le cadre du projet Interreg e-hubs), au recensement des opérateurs de services et aux modalités de conventionnement avec ceux-ci (futur décret Coordination mobilité locale flexible).

Conclusions :

Une **coordination générale avec les opérateurs TEC et SNCB** paraît indispensable pour développer les Mobipôles. L'identification pour les communes des **bonnes personnes de contact**, notamment au niveau de la SNCB et d'Infrabel, est vraiment importante, pour coordonner les investissements à réaliser et s'assurer de la coopération des opérateurs lorsqu'ils sont propriétaires de terrain ou de bâtiments sur le site du Mobipôle.

Il s'agit également de **coordonner les calendriers d'investissements** entre le PIMACI (communes) et les autres opérateurs. A titre d'exemple, les budgets wallons « infrastructure » pour le TEC sont déjà engagés, souvent jusqu'en 2024. Difficile dans certains cas de pouvoir faire intervenir des investissements TEC en complémentarité directe aux investissements communaux...

Des solutions seraient à trouver pour renforcer le soutien aux communes dans l'élaboration de leurs plans d'investissement, par la **mise à disposition de personnel « expert »**, soit au sein de l'administration, soit dans d'autres organismes, dédiés au support des communes par bassin de mobilité.

Certaines communes sont également limitées dans leurs ambitions par les montants à investir en cofinancement des subsides octroyés. Leur situation budgétaire ne leur permet pas toujours d'investir autant que souhaité.

Un point d'attention devrait être porté sur la mobilité en zone rurale et développer sa connexion vers les zones urbaines.

5 mots clés : Ressources - Phasage - Concertation - Transversalité - Cohérence

Echanges en sous-groupes sur l'avancement des projets et réflexions communaux

1^{er} groupe : Couvin, Philippeville, Beaumont, Thuin, Momignies, Froidchapelle, Merbes-le-Château, Ham-sur-Heure-Nalinnes, Erquelinnes, Walcourt,

Couvin

Couvin dispose de deux gares, l'une à **Couvin** et l'autre à **Mariembourg**.

Il y a aussi des perspectives intéressantes, notamment avec le projet de Parc National. Des mobipoints seront à développer aux **portes d'entrée du Parc**.

Le bus Wel qui dessert Namur est important : il est souvent bondé. Les statistiques de l'AOT ont l'air faussées : elles ne correspondent pas à la réalité de terrain. Couvin craint qu'on supprime cette ligne, suite à l'étude de redéploiement.

Philippeville

Le site envisagé pour l'emplacement du Mobipôle se situe à la **gare de Philippeville**. Il est idéal pour plusieurs raisons : mobilité douce vers le centre et les écoles, zoning commercial à proximité, pôle scolaire et médical.

La commune est idéalement située et bien desservie, avec une gare SNCB et des lignes bus (toutes les heures au minimum vers Namur et vers Charleroi). Il ne faut cependant pas oublier les liaisons vers les villages.

La commune travaille aussi sur une ligne directe vers Givet.

Ham-sur-Heure-Nalinnes

Le lieu choisi pour implanter le Mobipôle se situe à la **gare de Ham-sur-Heure**. Jamioulx a été exclu en raison de sa proximité avec Charleroi.

Il y a déjà sur place des arrêts de bus, la ligne TEC 192, des abris vélo...

La commune est également en PICM avec Gerpennes. Une piste cyclable liaisonnera le Mobipôle au rond-point du marcheur. Est-ce bien le lieu choisi pour le Mobipôle de Gerpennes ? [point d'arrivée/départ du BHNS] → non, celui de Gerpennes serait à Acoz ou à Gerpennes –centre.

Froidchapelle

La commune est encadrée de lignes structurantes, mais n'est desservie par aucune d'entre elles, ni par les lignes de train et de bus. Le site des LLEH fait cependant partie des priorités du GW, comme site à développer. Les touristes y viennent en voiture, mais il y a un intérêt à leur permettre de rayonner autour du site sans utiliser leur véhicule personnel. Cela représente en moyenne 600 personnes/jour.

Le lieu identifié pour le futur Mobipôle se situe, dès lors, sur le **parking de l'Aquacentre**.

Il y a un enjeu à ne pas déstructurer ce qui existe, ce que l'AOT ne comprend pas. Froidchapelle souhaite que CM fasse remonter cette incompréhension qui est la leur : il est essentiel de tenir compte des flux touristiques aussi.

Un autre problème à souligner est que le terrain appartient à l'ASBL des Lacs de l'Eau d'Heure, qui fait face à de nombreux problèmes de gestion.

Momignies

Le lieu choisi pour l'emplacement du mobipôle se situe sur la **place de Momignies**, face à la maison communale. Il sera combiné à un tiers lieu, que la commune ambitionne d'aménager via l'appel « cœur de village ».

Momignies est une commune très éloignée mais qui compte tout de même sur la carte, puisqu'elle accueille sur son territoire la plus grande entreprise de la botte du Hainaut (Gerresheimer) et fait le lien avec la France. Momignies compte 7 villages dont le plus éloigné, Forge-Philippe, est à 12 kilomètres du centre de Momignies. C'est donc un défi de relier ce village au centre de Momignies.

Les enjeux résident dans la liaison du village vers Chimay (hôpital et écoles) et vers les autres grandes villes pour les services (notamment accès aux pôles des études supérieures et universitaires). Le train est privilégié, via la gare de Couvin, qui est accessible grâce à la ligne de bus WEL.

Beaumont

Beaumont a la particularité d'être une ville carrefour, situé à l'intersection de plusieurs axes importants.

Le terrain identifié pour l'implantation du Mobipôle était situé sur le parking d'une surface commerciale. Mais la commune se heurte à des problèmes par rapport à son acquisition.

La représentante de Beaumont à la réunion ne peut cependant pas en dire beaucoup plus, elle ne gère pas ce dossier de près.

Erquelinnes

La particularité d'Erquelinnes est que deux gares, celle de Jeumont et celle d'Erquelinnes, sont très proches et que l'une est sur le territoire français, et l'autre en Belgique.

Le représentant d'Erquelines à la réunion a pris ses fonctions très récemment et ne peut nous en dire en plus par rapport au futur Mobipôle.

Merbes-le-Château

A Merbes, le lieu pressenti pour l'implantation du Mobipôle se situe à la **gare de La Buissière**. Il a l'intérêt d'être au centre de la commune, d'être à côté de la maison médicale, du futur hall omnisport et à proximité du RAVeL. Le terrain appartient à Infrabel et pourrait être acquis. Si cela n'aboutit pas, cela pourrait donner lieu à des choix moins pertinents.

Cette ligne de train est historiquement très importante (notamment liaison vers Paris), et cela a beaucoup de sens de continuer à la valoriser.

Il est important d'avoir des liens avec les communes voisines, mais chaque commune doit aussi travailler dans le respect de son PST. Les services à mettre dans les Mobipôles dépendent de chacune des communes.

Merbes, comme Erquelines, sont situées en bordure du bassin de vie. Les points d'intérêt, au départ de ces communes, sont disséminés de manière assez disparate : les habitants se dirigent vers Binche, Mons, Charleroi, ou encore vers la France pour accéder à différents services.

Dans de telles communes, l'usage de la voiture est indispensable.

Thuin

2 lieux ont été identifiés pour les Mobipôles.

Le premier se situe sur l'axe Beaumont-Charleroi, à hauteur de **Gozée**. Cet endroit se situe sur un axe fréquenté, où beaucoup de développements immobiliers prennent place, ainsi que bon nombre d'entreprises.

Le deuxième se situe à la **gare de Thuin**. L'un des enjeux est de renforcer l'attractivité de cette ligne. Les investissements dans le cadre du Plan Wallonie cyclable ont déjà préparé l'emplacement de ce Mobipôle: les cœurs de village ont été reliés à la gare de Thuin par des voies douces.

Le problème, pour ces deux lieux identifiés, est que les terrains n'appartiennent pas à la commune. A Gozée, l'achat du terrain est pour le moment non éligible. Il serait dommage de freiner des dynamiques pour ces raisons-là, ou de se rabattre sur un lieu moins idéal.

A Thuin, l'espace identifié, derrière la gare, appartient à la SNCB. Si la commune propose quelque chose à la SNCB, elle sera sûrement ouverte à la discussion.

2^{ème} groupe : Fontaine-l'Évêque, Courcelles, Charleroi, Pont-à-Celles, Fleurus, Sambreville, Aiseau-Présles, Gerpinnes

Fontaine-l'Évêque

Mobipôle principal : station **Métro « Fontaine »**

La commune dispose d'une gare à Forchies, mais la station de métro bénéficie d'une situation plus centrale, à proximité des écoles, commerces et services communaux, ainsi que d'une fréquentation des transports en commun bien plus importante que le nombre de montées en gare de Forchies.

Ce Mobipôle aura aussi un rôle à jouer dans l'accessibilité du futur stade de football, à l'entrée de Marchienne-au-Pont.

Sont déjà prévus dans les aménagements à réaliser :

- Une liaison au RAVeL [en cours]
- L'installation d'un box vélo avec bornes de rechargement électrique
- Une liaison cyclable vers Leernes [en projet dans Wacy 2]

Sambreville

Mobipôle principal : **gare de Tamines**

Le site bénéficie déjà d'un statut de lieu d'échange intermodal, à la fois origine et destination des voyageurs, en raison de l'existence d'un pôle scolaire à proximité de la gare.

De nombreux aménagements favorables à l'intermodalité ont déjà été réalisés autour du site, notamment la mise en place d'une zone 30, propice aux déplacements doux.

Parmi les aspects à améliorer :

- rénovation de la passerelle SNCB, avec goulotte pour une accessibilité vélo ;
- amélioration de l'accessibilité de la gare depuis Aiseau-Présles.

Dans le cadre du PIMACI, la ville est en réflexion sur l'aménagement d'un 2^{ème} Mobipôle.

Fleurus

Mobipôle identifié : site de la **gare de Fleurus**, dans la perspective de la mise en place d'une ligne express entre la gare et l'aéroport, mais aussi du renforcement de la desserte en train, avec une liaison directe vers Leuven.

D'autres démarches sont déjà en cours à Fleurus pour favoriser la mobilité active :

- L'élaboration d'un plan trottoirs dans le centre-ville ;
- Le développement du réseau cyclable, notamment parce que Fleurus est à la limite du Namurois et du Brabant wallon et qu'il y a des enjeux de connexion aux RAVeL vers l'Est et le Nord, ainsi qu'avec le réseau cyclable en développement à Charleroi.

Le projet d'aménagement du mobipôle de la gare est prêt et déjà budgété. Il sera financé sur fonds propres de la Ville, qui ne souhaite pas attendre trop longtemps avant de lancer les travaux. Or, l'obligation de lier le PIMACI au PIC engendre de facto un report des délais d'introduction et donc de validation des plans d'investissement.

Pont-à-Celles

Mobipôle identifié : site de la **gare de Luttre**, connectée au réseau structurant SNCB et TEC, ainsi qu'au RAVeL.

En termes de services, la ville est en discussion avec la SNCB [utilisation du bâtiment de la gare], et avec différents opérateurs qui pourraient s'y installer : Provélo [installation d'un Point vélo], centre de prélèvement, AMO, point-relais touristique...

Des bornes de rechargement et de l'autopartage sont également prévus.

Le parking vélo actuel de la gare doit être sécurisé.

Les liaisons cyclables dans le centre doivent être sécurisées et améliorées, notamment dans les rues où il y a des établissements scolaires.

L'installation d'un point-vélo avec Provélo avait été envisagée dans la perspective d'une coopération supracommunale avec Courcelles et Fontaine-l'Evêque, notamment pour mutualiser certains coûts, mais l'idée n'a finalement pas abouti.

Courcelles

Mobipôle identifié : la priorité de la commune serait donnée à la valorisation de la **gare de Courcelles Motte**.

Actuellement, le site présente du potentiel, sur la ligne de train Charleroi-Bruxelles et desservi par des bus, mais est « mal exploité ». Beaucoup de navetteurs se rendent plutôt à Luttre ou à Marchienne-au-Pont pour prendre le train. L'accessibilité de la gare de Courcelles Motte doit être améliorée, notamment les liaisons vers les écoles de Gosselies et vers l'aéroport.

La gare appartient à la SNCB, mais la commune en a l'usage via un bail emphytéotique. La volonté communale est d'en faire une des portes d'entrée de Courcelles.

Le développement des réseaux cyclables est en cours, vers Trazegnies et vers Gouy-lez-Piéton et en projet vers Luttre.

La place des Trieux, lieu central à Courcelles et carrefour de différentes lignes de bus structurantes, fait l'objet d'un Master Plan avec d'importants travaux à réaliser qui seront introduits dans le cadre du FEDER. Il paraît à ce stade difficile de faire coïncider l'intégration d'aménagements « Mobipoint » financés par le PIMACI dans le calendrier de la programmation FEDER 2021-2027.

Gerpennes

La localisation du ou des Mobipôles est toujours en réflexion, avec deux sites potentiels identifiés :

- La **gare de bus d'Acoz**, à l'intersection de plusieurs lignes de bus et en connexion avec le RAVeL, mais l'accent serait alors mis sur l'intermodalité : vélo-bus ;
- La **place de Gerpennes**, proche des écoles et des services, mais disposant de moins d'espace pour réaliser des aménagements, avec des contraintes techniques plus importantes. De plus, des solutions seraient à trouver pour désengorger le centre de Gerpennes...

Les Mobipôles à envisager pourraient donc jouer des rôles différents en fonction de leur localisation.

Aiseau-Presles

La particularité d'Aiseau-Presles est d'être composée de 4 entités très différentes, sans centralité polarisatrice pour la commune.

Deux sites sont envisagés pour l'aménagement de Mobipoints, tous deux orientés « vélo » :

Le **Vieux Presles**, desservi par des lignes TEC vers Châtelet, Namur et Tamines, proche de deux écoles. Y sont envisagés : la mise à disposition de vélos partagés, la connexion RAVeL vers Châtelet, l'amélioration générale de l'accessibilité cyclable dans une optique de renforcement de la convivialité du centre du village.

Le site de l'**administration communale** et du centre sportif (rue Kennedy, à Roselies), avec l'ambition d'y développer l'accessibilité cyclable et les services vélo.

Charleroi

Le Mobipôle principal de Charleroi est naturellement la **gare de Charleroi Sud**, qui sera rebaptisée **Charleroi Central** et d'importants aménagements favorables à l'intermodalité y sont en cours.

D'autres Mobipôles seront aménagés :

- Sur les lignes de BHNS, au rond-point de Couillet Queue et à Bomerée, avec une attention particulière à l'amélioration de leur accessibilité cyclable.
- L'aménagement d'un P+R à côté du futur stade à Marchienne-au-Pont.
- Sur le site du Grand Hôpital de Charleroi, aux Viviers, mais le projet de ce futur Mobipôle ne sera vraiment utile que si une requalification de la N90 en boulevard urbain et donc une réduction de l'accessibilité voiture au centre-ville est envisagée. Il n'est donc pas prioritaire à ce stade.
- Une réflexion sur l'accessibilité de l'aéropôle est également en cours

La Ville porte également une priorité au développement du réseau cyclable, avec un point d'attention particulier sur la continuité des liaisons cyclables structurantes supracommunales.