Plan de Mobilité de Charleroi Métropole

RAPPORT DU SONDAGE EN LIGNE

DECEMBRE 2022

Deloitte.

TRAJECT

Espace Environnement

pissart æ architecture et environnement

neolia

RESERVOIR A

Wallonie mobilité infrastructures SPW

Table des matières

1. Contexte, objectifs et méthodologie 1

1.1. CONTEXTE DE LA DEMARCHE 1

1.2. OBJECTIFS DU SONDAGE 1

1.3. METHODOLOGIE DE TRAVAIL 2

2. Résultats du sondage 3

2.1 PROFILS DES PARTICIPANTS 3

2.2 PROFILS DE MOBILITE 7

2.3 PRINCIPALES DIFFICULTES SUR LES PARCOURS 9

2.4 QUESTIONS RELATIVES AUX ENJEUX DE MOBILITE 13

3. Conclusions 21

4. Annexe 24

Espace Environnement ASBL – rue de Montigny 29 – BE-6000 Charleroi

Tél. : +32 (0)71/300.300 – Fax : +32 (0)71/509.678
info@espace-environnement.be – www.espace-environnement.be

1. Contexte, objectifs et méthodologie

1.1. Contexte de la démarche

Initié début 2022, le Plan de Mobilité de Charleroi Métropole est une étude qui a pour objectif de définir les grandes orientations qui pourront guider l'aménagement du territoire et un plan d'actions en faveur d'une **mobilité multimodale plus durable** sur le territoire de **Charleroi Métropole**. Ce territoire, composé de 30 communes comprenant Charleroi, sa périphérie et les communes du Sud-Hainaut et une partie de la province de Namur, est très vaste et connait des réalités de terrain très variées.

Parce que les citoyens sont les premiers usagers de la mobilité et qu'ils peuvent apporter une connaissance spécifique du terrain, **plusieurs moments de participation** leur sont proposés, dont ce sondage.

La première étape de l'étude a consisté à définir un **portrait de territoire**, à partir de données objectives, d'entretiens auprès des acteurs-clés du territoire (dont les communes) et de la compilation des études et informations disponibles. Ce sondage, en interrogeant les habitants et usagers du territoire, complète ce portrait par des informations relatives à leurs usages et leur mobilité au quotidien. Ces informations devront servir à orienter les éléments de réflexion au cours de l'étape suivante qui vise à définir les enjeux, les objectifs et les orientations préconisées dans ce plan.

Toutes les informations utiles relatives à ce projet se trouvent sur la **plateforme numérique** accessible à tou.te.s.

1.2. Objectifs du sondage

Cette enquête par questionnaire a été réalisée dans le but de sonder le plus grand nombre d'habitants et usagers du territoire sur des éléments caractéristiques de leur mobilité, leur perception de celle-ci, des difficultés ressenties et des enjeux qui leur semblent essentiels à prendre en compte à l'avenir.
L'objectif plus précis de cette enquête est d'obtenir des informations quantitatives sur des questions de mobilité liées aux habitants du territoire de Charleroi Métropole. Les résultats permettront d'alimenter les réflexions à venir dans l'élaboration du Plan de Mobilité de Charleroi Métropole.

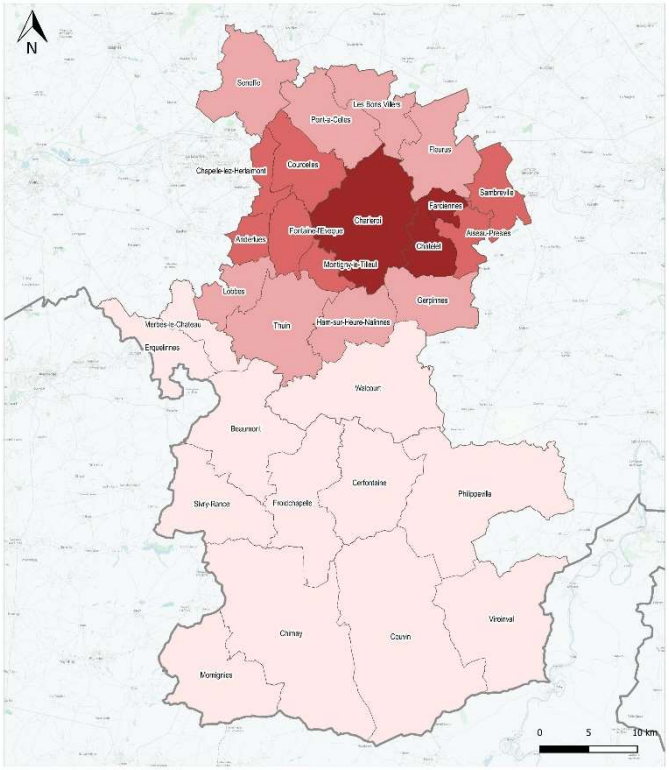
1.3. Méthodologie de travail

Le questionnaire réalisé vise à interroger le public au sens large (habitants et usagers), sur les questions de mobilité, leurs habitudes, les problématiques qu'ils rencontrent et leurs aspirations, à travers des questions simples, à choix multiples ou des questions ouvertes.

La diffusion du sondage, intégré sur la plateforme numérique, a été réalisée exclusivement en ligne avec la collaboration de Charleroi Métropole, via les réseaux sociaux locaux, les sites internet (notamment des communes) et relayée par la presse locale (notamment Télésambre). L'enquête n'a pas visé de public spécifique. L'analyse du profil des répondants révèlera certains biais de représentation, notamment le public jeune ou certaines catégories socio-professionnelles. Lancée le 20 juin 2022, elle s'est clôturée le 4 octobre, avec un nombre de participants porté à 985 personnes.

Des résultats partiels ont été présentés lors des premières séances d'information relatives au PMCM, les 20, 21 et 28 septembre 2022. Ce rapport présente les résultats définitifs du sondage.

L'analyse présentée dans ce rapport montre les résultats globaux, question par question. Dans certains cas, une analyse plus fine des réponses, en fonction de l'origine des répondants, est effectuée. Il s'agit de distinguer les tendances issues des différentes 'zones' du territoire : zone urbaine, périphérique ou rurale.



Zone urbaine : Charleroi, Châtelet, Farciennes.

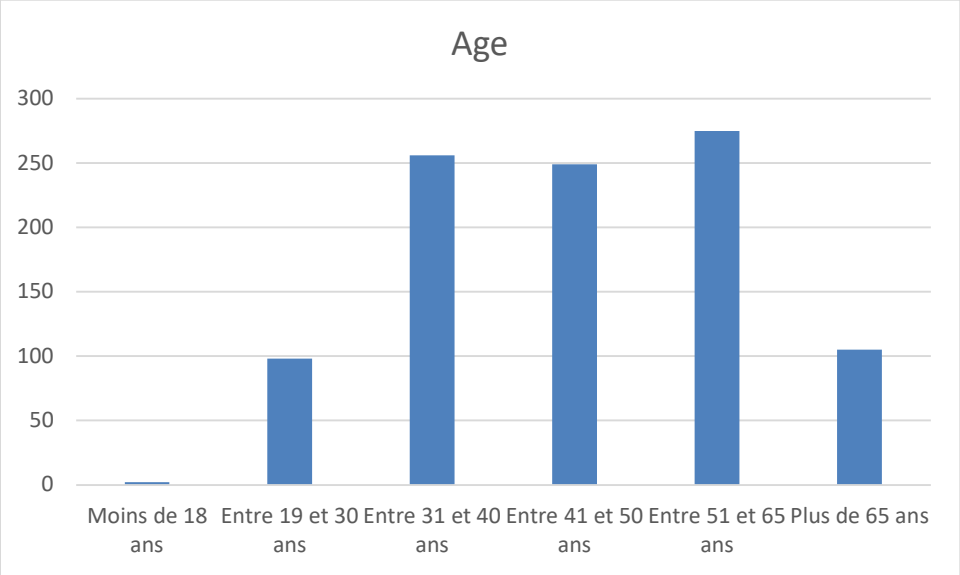
Zone périphérique (première et deuxième couronnes) : Aiseau-Presles, Anderlues, Chapelle-lez-Herlaimont, Courcelles, Fleurus, Fontaine-l'Evêque, Gerpinnes, Ham-sur-Heure-Nalinnes, Lobbes, Les Bons Villers, Montigny-le-Tilleul, Pont-à-Celles, Sambreville, Seneffe, Thuin.

Zone rurale : Beaumont, Cerfontaine, Chimay, Couvin, Erquelinnes, Froidchapelle, Merbes-le-Château, Momignies, Philippeville, Sivry-Rance, Viroinval et Walcourt.

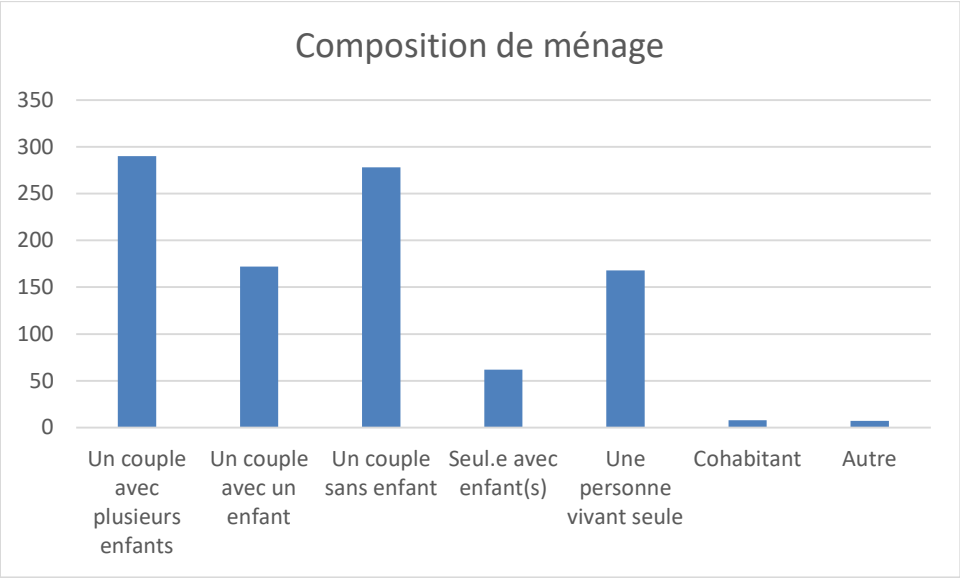
2. Résultats du sondage

2.1 Profils des participants

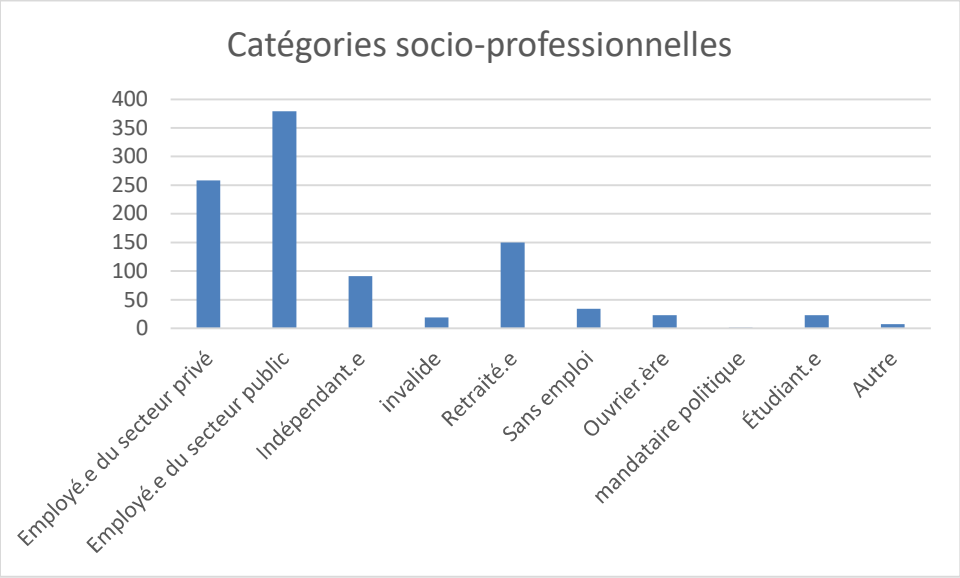
Parmi les 985 répondants, les participants comptent 419 femmes (42 %) et 561 hommes (57 %).



Les **classes d'âge** les plus représentées sont les catégories de personnes entre 31 et 65 ans. Les autres catégories sont également représentées dans des proportions très diverses. Le groupe des moins de 18 ans est nettement sous-représenté avec seulement 2 effectifs, ce qui est une situation généralement rencontrée dans ce type de sondage. En comparaison, au sein de la population du territoire, l'âge moyen des habitants est relativement élevé (plus que pour la Wallonie), atteignant 42,4 ans.



Les **types de ménages** sont diversifiés, avec des groupes de couples avec enfants, de couples sans enfant et de personnes vivant seules assez bien représentés. En comparaison, au sein de la population du territoire, la taille moyenne d'un ménage est de 2,25 personnes. Il y a effectivement une part élevée de ménages avec plusieurs enfants. Au sud du territoire, la part des personnes âgées vivant seules est plus élevée qu'ailleurs.



Les **profils socio-économiques** montrent une surreprésentation des catégories d'employé.e.s, des secteurs privé et public, ce qui est généralement le cas dans ce type de sondages. Les retraité.e.s et les indépendant.e.s sont également bien représentés. Sont également présents, mais moins représentés : les invalides, les personnes sans emploi, les ouvrier.ères et les étudiant.e.s.

Origine des répondants par commune

Lieu de résidence	Nbre	Poucent.	Démo.	Pourcent.
Charleroi	322	32,7%	202746	34,9%
Gerpinnes	**85**	**8,6%**	**12660**	**2,2%**
Ham-sur-Heure-Nalinnes	57	5,8%	13529	2,3%
Walcourt	54	5,5%	18376	3,2%
Courcelles	47	4,8%	31376	5,4%
Montigny-le-Tilleul	35	3,6%	10136	1,7%
Chatelet	34	3,5%	36101	6,2%
Merbes-le-Château	**34**	**3,5%**	**4251**	**0,7%**
Philippeville	34	3,5%	9228	1,6%
Thuin	34	3,5%	14671	2,5%
Fleurus	29	2,9%	22738	3,9%
Pont-à-Celles	27	2,7%	17287	3,0%
Les Bons Villers	25	2,5%	9457	1,6%
Seneffe	22	2,2%	11272	1,9%
Fontaine-l'Evêque	18	1,8%	17801	3,1%
Lobbes	11	1,1%	5862	1,0%
Aiseau-Presles	10	1,0%	10788	1,9%
Erquelinnes	9	0,9%	9940	1,7%
Sambreville	**9**	**0,9%**	**28211**	**4,9%**
Couvin	7	0,7%	13782	2,4%
Anderlues	6	0,6%	12254	2,1%
Farciennes	6	0,6%	11247	1,9%
Cerfontaine	5	0,5%	4927	0,8%
Chimay	5	0,5%	9841	1,7%
Froidchapelle	5	0,5%	3953	0,7%
Viroinval	5	0,5%	5731	1,0%
Beaumont	4	0,4%	7137	1,2%
Chapelle-lez-Herlaimont	4	0,4%	14900	2,6%
Momignies	2	0,2%	5309	0,9%
Sivry-Rance	2	0,2%	4833	0,8%
Autre	38	3,9%		
Total général	985	100,0%	580344	100,0%

Ce tableau permet de vérifier la représentativité des sondés par commune. La proportion des habitants de Charleroi, par exemple, qui représente 35 % des habitants de l'ensemble du territoire, réunit un peu moins de 33 % des répondants. Certaines communes sont plutôt surreprésentées, comme Gerpinnes et Merbes-le-Château. Cela traduit un intérêt important des habitants de ces communes pour les questions de mobilité.

Une commune est particulièrement sous-représentée, la commune de Sambreville. Cela peut s'expliquer par un relais plus faible dans cette commune au niveau de la diffusion de l'enquête. La commune de Sambreville est la dernière à avoir rejoint Charleroi Métropole.

Principal lieu de travail

Principal lieu de travail	Nbre
Charleroi	**390**
Walcourt	15
Chatelet	14
Fleurus	14
Gerpinnes	13
Courcelles	11
Couvin	9
Montigny-le-Tilleul	9
Thuin	9
Ham-sur-Heure-Nalinnes	8
Seneffe	8
Philippeville	7
Les Bons Villers	6
Sambreville	6
Fontaine-l'Evêque	5
Erquelinnes	4
Chimay	3
Merbes-le-Château	3
Viroinval	3
Beaumont	2
Chapelle-lez-Herlaimont	2
Sivry-Rance	2
Anderlues	1
Froidchapelle	1
Pont-à-Celles	1
Autre	241
Total général	787

Autre	
Bruxelles	**93**
Namur	**21**
Mons	15
Nivelles	12
Louvain-la-Neuve	7
Waterloo	6
Wavre	6
Florennes	5
Anderlecht	3
Floreffe	3
Jambes	3
La Louvière	3
Liege	3
Uccle	3
Binche	2
Drogenbos	2
Gedinne	2
Walhain	2

Ces tableaux montrent l'attractivité du pôle d'emplois que représente la commune de Charleroi, qui accueille la moitié des travailleurs du sondage. Bruxelles occupe la deuxième place (avec une centaine de travailleurs), suivie de Namur et Mons. Walcourt, Châtelet, Fleurus, Gerpinnes et Courcelles sont en tête des communes du territoire, après Charleroi.

Télétravail

Télétravail		
Oui	434	**44,1%**
Non	367	37,3%
(vide)	184	18,7%
Total général	985	100,0%

44 % des sondés déclarent avoir la possibilité de réaliser du télétravail, ce qui représente la majorité des travailleurs. A l'inverse, 37 % disent ne pas pouvoir faire de télétravail.
En comparaison, le Bureau Fédéral du Plan (BFP) en Belgique estime entre 40 % et 45 % la proportion des métiers dans lesquels le télétravail est envisageable.

Fréquence de télétravail		
Une fois par semaine	139	32,0%
Deux fois par semaine	154	**35,5%**
Trois fois par semaine	78	18,0%
Plus de trois fois par semaine	60	13,8%
(vide)	3	0,7%
Total général	434	100,0%

Parmi les gens qui réalisent du télétravail, plus de 35 % déclarent en faire deux fois par semaine et 18 % trois fois par semaine. Ces chiffres montrent l'ancrage du télétravail dans l'organisation du travail des citoyens qui peuvent effectivement en faire, une des conséquences de la pandémie de la Covid-19. Cela a naturellement un impact sur la mobilité de ces travailleurs.

2.2 Profils de Mobilité

Distance moyenne parcourue par jour

Distance moyenne parcourue par jour		
Moins de 5km	54	5,5%
Entre 5 et 10km	188	19,1%
Entre 10 et 20km	200	20,3%
Entre 20 et 40km	246	25,0%
Entre 40 et 80km	192	19,5%
Plus de 80km	105	10,7%
Total général	985	100,0%

D'après ce tableau, près de 25 % des sondés (soit 1 personne sur 4) parcourent moins de 10 km par jour, des distances envisageables à pied (moins de 5 km) ou à vélo (moins de 10 km), 20% parcourent entre 10 et 20km, des distances envisageables à vélo à assistance électrique.
Au-delà, la majorité des participants disent parcourir plus de 20 km. 25 % entre 20 et 40 km et 30 % plus de 40 km, ce qui représente des distances importantes, réalisées au quotidien.
Si on étudie cette question en distinguant les réponses des participants par zone de résidence (zone urbaine, zone périphérique, zone rurale), on constate sans surprise que plus on s'éloigne de la zone urbaine (Charleroi), plus les distances sont importantes. En zone urbaine, 27,3 % font entre 5 et 10 km. En zone périphérique, près de 30 % font entre 20 et 40 km et en zone rurale, 27,7 % font entre 40 et 80 km.

Déplacements au quotidien

Déplacements au quotidien	La marche	Trottinette	Le vélo	Le bus	Le métro	Le train	La voit. cond	La voit. pass
Tous les jours	346	10	69	45	19	54	**620**	76
Au moins une fois par semaine	246	15	167	68	37	110	210	265
Moins d'une fois par semaine	173	65	192	166	151	266	48	250
Jamais	87	576	332	455	498	315	63	169
(vide)	133	319	225	251	280	240	44	225
Total général	985	985	985	985	985	985	985	985

Ce tableau indique les modes de transports empruntés généralement par les participants. Naturellement, bon nombre des sondés se considèrent comme des piétons et pratiquent la marche régulièrement, généralement associée à un autre mode de déplacement.
Sans surprise, la voiture (comme conducteur) est le mode de transport privilégié par la grande majorité des sondés, au quotidien, avec 63 %. La voiture comme passager (covoiturage) obtient également un résultat important.
Pour ce qui est du vélo, 7 % disent l'utiliser quotidiennement, et près de 25 % l'empruntent au moins une fois par semaine.
Pour ce qui est des transports en commun, plus de 45 % disent ne jamais utiliser le bus et 32 % n'utilisent jamais le train.

Perception de la mobilité

De manière générale, vous déplacer vous semble :		
Facile	152	15,4%
Plutôt facile	388	**39,4%**
Difficile	91	9,2%
Plutôt difficile	354	35,9%
Total général	985	100,0%

Globalement, la majorité des participants (55 %) estiment qu'il est (plutôt) facile de se déplacer, contre 45 % (plutôt difficile, voire difficile).

*De manière générale, vous déplacer * à pied, * à vélo, * en transports en commun, * en voiture, vous semble agréable/confortable ?*

De manière générale, vous déplacer … agréable/confortable				
	à pied	à vélo	en Trans.	en voiture
Tout à fait d'accord	**206**	91	38	**361**
Plutôt d'accord	**372**	184	207	**399**
Pas vraiment d'accord	260	**336**	**352**	138
Pas du tout d'accord	124	**304**	**325**	53
Sans avis	23	70	63	34
Total général	985	985	985	985

Les réponses indiquent deux tendances :

- Globalement, les déplacements à pied et en voiture semblent agréables/confortables.
- A l'inverse, les déplacements à vélo et en transports en commun semblent perçus négativement, désagréables/inconfortables.

Vous sentez-vous assez informé.e des différentes possibilités, services disponibles, en matière de mobilité ?

Informations disponibles		
Oui	391	39,7%
Non	413	**41,9%**
Sans avis	181	18,4%
Total général	985	100,0%

La tendance est plutôt négative parmi près de 42 % des sondés.

2.3 Principales difficultés sur les parcours

Question ouverte : ***'Précisez quelles sont vos principales difficultés dans vos parcours ?'***
Cette synthèse reprend les mots-clés des commentaires émis par les participants, classés par zone d'origine (urbaine, périphérique, rurale). Certains commentaires sont repris *in extenso* pour illustrer le propos.

En zone urbaine :

Les principales difficultés concernant la marche :

- Des trottoirs dégradés, étroits, mal aménagés, ou des zones sans trottoir.
- Des obstacles (poteaux).
- Des traversées peu sécurisées.
- Du stationnement sur les trottoirs.
- La sécurité des piétons.

« A pied, c'est l'enfer surtout avec une poussette, trottoir pas rabaissé, feux ou poteaux de signalisation placés au milieu du trottoir, passage piéton inexistant ; Pour traverser certains carrefours, il faut courir avec les enfants ou faire des détours importants avec des temps d'attentes très longs pour avoir le feu vert. Et aussi les trottoirs en graviers, qui servent de parking ou privatisés par les habitants. »

Les principales difficultés concernant le vélo :

- Manque de pistes cyclables.
- Pistes cyclables impraticables.
- Manque d'infrastructures sécurisées pour les vélos (notamment parking vélo sécurisé, contre le vol).
- Qualité de la route pour les vélos (nids de poule).
- Insécurité.
- Empiètement des voitures sur les espaces vélos et piétons.
- Cohabitation difficile avec les voitures.

Les principales difficultés concernant la voiture :

- Circulation toujours plus importante (trop de voitures).
- Problématiques des parkings en ville : trop cher, trop ou pas assez de places.
- Déplacements en voitures pour les PMR, les personnes âgées, rendus difficiles par les zones devenues inaccessibles en voiture comme les piétonniers.

  « Avec mon épouse handicapée, il nous est souvent difficile de nous déplacer autrement qu'en voiture et cette voiture n'est plus bienvenue à Charleroi. »
- Plans de circulation compliqués, sens uniques (cf. BHNS).
- Prix des carburants.

Les principales difficultés concernant les transports en commun :

- Fréquence et amplitude des horaires des bus, y compris le soir, la nuit, les week-ends et jours fériés.
- Fiabilité des TEC (grèves avec ou sans préavis, manque d'infos sur les retards).

  « Parfois, le bus ne passe pas ; parfois il est dévié et parfois, il passe avec de l'avance et rien n'est mis en place pour le savoir… »
- Mauvaise desserte en bus dans certains quartiers (ex. : arrêt à 2 km).
- Communication des TEC : manque de documentation, plans, grilles horaires.

  « Lors de trajets occasionnels en bus, très difficile d'arriver à déterminer comment aller d'un point A à un point B quand cela n'est pas planifié à l'avance. »
- Sécurité dans les stations de métro.
- Propreté des bus, entretien.
- Transports en commun bondés.
- Temps de trajets trop longs en transports en commun.
- Tarifs élevés des transports en commun.
- Temps de correspondances TEC/SNCB.
- En train, liaisons de ville à ville compliquées (ex. : Nivelles).
- Ponctualité des trains (retard).

Problématiques transversales qui touchent tous les modes :

- Les nombreux travaux.
- L'état des voiries, les nids de poule.
- La pollution de l'air.
- Cohabitation dangereuse avec les trottinettes électriques.
- Non-respect du code de la route, comportements inconscients.
- Circulation des poids lourds en ville.
- L'efficacité de la voiture malgré tout rend les autres modes non compétitifs.

  « Les cheminements piétons ne sont pas continus, confortables (larges, sécurisés), entretenus suffisamment. Les cheminements cyclables ne sont pas suffisamment développés ni entretenus. La voiture est encore le moyen le plus simple de se déplacer ce qui rend le changement d'habitudes compliqué. »

  « Mon trajet prend entre 40 et 50 minutes en transports en commun contre 10 minutes en voiture… »

En zone périphérique :

Les principales difficultés concernant la marche :

- Trottoirs servant de parking.
- Trottoirs en mauvais état.
- Aménagements peu sécurisants, notamment les traversées piétonnes.

Les principales difficultés concernant le vélo :

- Etat des pistes cyclables, mal entretenues. Absence de pistes cyclables.
- Manque de sécurité, de sites propres.
- Manque de stationnement sécurisé, crainte du vol.
- Insécurité.
- Non-respect des règles de distances.
- Le relief est un frein pour le vélo, comme la météo ou les distances à parcourir.

Les principales difficultés concernant les transports en commun :

- Faible offre en transports en commun (fréquence, amplitude).
- Certains quartiers et villages peu ou pas desservis.
- Itinéraires TEC illogiques (ex. : correspondance inexistante entre Bomerée (terminus) et Vésale).
- Temps d'attente pour les correspondances, notamment pour le train.
- Ponctualité des bus.
- Manque de communication, difficultés d'accès aux informations et prise de ticket.
- Manque de flexibilité.
- Manque de coordination des différentes offres de transports, via une appli.
- Communication SNCB sur les retards.
- Manque de fiabilité (imprévus).
- Transports en commun bondés.
- Manque de confort.
- Accessibilité des PMR.
- Manque de wagon-vélos admis.
- Tarifs trop élevés, surtout à plusieurs.
- Coût du vélo dans le train.

Les principales difficultés concernant la voiture :

- États des routes.
- La circulation, les embouteillages, le manque de fluidité.
- Vitesse des voitures.
- Traversée de village par du transit parasite.
- Agressivité, incivilité.
- Manque de stationnement et prix des parkings, manque de parkings de dissuasion.
- Prix des carburants.

Problématiques transversales qui touchent tous les modes :

- Gestion des travaux, leur nombre, la durée et la chronologie.
- Charrois des poids lourds.
- Les temps de trajet sont une course avec le temps. Combiner différents points de chute (écoles, travail, activités, courses…).

Le cas spécifique de la Nationale 5

Le cas de la Nationale 5 est explicitement évoqué à 15 reprises : la circulation des poids lourds, la congestion du Bultia aux heures de pointe, le transit dans les quartiers habités.

> *« Rond-point du Bultia mal fichu ! Il faut faire le tour pour entrer dans le centre commercial. »*

En zone rurale :

Les principales difficultés concernant la marche :

- État des trottoirs, empiètement des véhicules, manque d'accotements sécurisés, manque de sécurité.
- Traversée de ronds-points périlleuse.

Les principales difficultés concernant le vélo :

- Empiètement des voitures sur les espaces dédiés aux cyclistes.
- Réseau cyclable faible, manque de pistes cyclables, idéalement séparées du trafic. Circulation à vélo dangereuse le long des grands axes.
- Manque de parking vélos.
- Distances, relief, intempéries…

Les principales difficultés concernant les transports en commun :

- Prix.
- Horaires, fréquences, notamment le week-end, en soirée.
- Contraintes (manque de spontanéité).
- Communication lacunaire.
- Mauvaises correspondances, notamment entre les TEC et la SNCB (ex. : L132).
- Temps de parcours en TEC trop long !
- Ponctualité.
- Manque de trains.
- Intermodalité train-vélo compliquée.

> *« Tout doit être planifié à l'avance. Impossible sur un coup de tête de prévoir une sortie, manque de spontanéité. Il faut avoir acheté au préalable une carte ou acheter un ticket à une borne, qui ne sont pas disponibles à chaque arrêt… »*
>
> *« Arriver quelques minutes après la correspondance et devoir attendre 1h le prochain. »*

Les principales difficultés concernant la voiture :

- Circulation, embouteillages.
- Pollution.
- Prix des carburants versus efficacité (facilité).
- Incivilité, non-respect du code de la route.
- Charrois de poids lourds

Les cas spécifiques de la RN54 et de la Nationale 5

Le cas de la RN54 est explicitement évoqué 12 fois (traversée de village, charrois de camions).

> *« Routes de village saturées par l'absence d'un petit chainon. »*
> *« Circuler à vélo dans Merbes-le-Château est dangereux au vu des nationales qui traversent la commune et qui sont trop empruntées par les camions et les travailleurs. Se rendre à vélo est dangereux mais possible ; mais incompatible avec le fait d'amener les enfants à l'école, au sport… »*

Le cas de la Nationale 5 est évoquée 10 fois, notamment pour des questions de traversées dangereuses à hauteur de Jamagne et Roly.

2.4 Questions relatives aux enjeux de mobilité

Potentiel de changement de mode

A la question ***'Quel serait le mode de transport que vous seriez prêt.e à utiliser davantage au quotidien ?'***, les participants ont pu choisir un ou plusieurs mode.s de transports qu'ils envisageraient utiliser davantage.

Potentiel de changement de mode	Nbre	Pourcent.
Marche	262	26,6%
Vélo	445	**45,2%**
Trottinette	104	10,6%
Bus	306	**31,1%**
Métro	172	17,5%
Train	302	**30,7%**
Voit. Pass.	111	11,3%
Voit. Cond.	215	21,8%
Moto	65	6,6%
Cheval	4	0,4%
Aucun	69	7,0%
Total de participants	985	100,0%

Ce tableau reprend les résultats pour cette question, pour l'ensemble des participants, toutes zones confondues. Le vélo obtient **45,2 %** des scores et arrive en tête des réponses, suivi par le bus et le train.

Potentiel de changement de mode	Zone urbaine		Zone périphérique		Zone rurale	
	Nbre	Pourcent.	Nbre	Pourcent.	Nbre	Pourcent.
Marche	117	**32,3%**	98	23,4%	33	19,9%
Vélo	150	**41,4%**	218	**52,0%**	63	**38,0%**
Trottinette	49	13,5%	38	9,1%	12	7,2%
Bus	105	**29,0%**	125	**29,8%**	68	**41,0%**
Métro	85	23,5%	65	15,5%	17	10,2%
Train	76	21,0%	135	**32,2%**	74	**44,6%**
Voit. Pass.	38	10,5%	51	12,2%	16	9,6%
Voit. Cond.	96	26,5%	79	18,9%	31	18,7%
Moto	31	8,6%	25	6,0%	5	3,0%
Cheval	0	0,0%	1	0,2%	3	1,8%
Aucun	24	6,6%	28	6,7%	13	7,8%
Total de participants	362	100,0%	419	100,0%	166	100,0%

Si on distingue les résultats par zone (urbaine, périphérique ou rurale), les préférences changent substantiellement.
En zone urbaine, le vélo, la marche et le bus (dans cet ordre) sont envisagés en premier lieu.
En zone périphérique, le vélo atteint **52 %**, suivi du train et du bus.
En zone rurale, la tendance s'inverse avec le train en premier lieu, suivi du bus et ensuite du vélo.

Priorité de développement

A la question ***'Quel est, selon vous, le mode de déplacement qui doit être développé en priorité ?'***, les réponses se répartissent comme suit :

Priorité 1	Nbre	Pourcent.
La marche	61	6,2%
Le vélo	253	**25,7%**
Les services de 'micromobilité'	15	1,5%
Le bus (métro)	266	**27,0%**
Le train	137	13,9%
La voiture	184	**18,7%**
Les services d'autopartage	23	2,3%
Les services de covoiturage	28	2,8%
Autres	18	1,8%
Total	985	100,0%

Le bus apparait en première position, suivi du vélo et de la voiture.

A nouveau, si on distingue les zones de résidence, les priorités divergent.

	Zone urbaine		Zone périph.		Zone rurale	
Priorité 1	Nbre	Pourcent.	Nbre	Pourcent.	Nbre	Pourcent.
La marche	39	10,8%	17	4,1%	4	2,4%
Le vélo	92	**25,4%**	129	**30,8%**	21	12,7%
Les services de 'micromobilité'	9	2,5%	5	1,2%	1	0,6%
Le bus (métro)	103	**28,5%**	102	**24,3%**	54	**32,5%**
Le train	23	6,4%	61	14,6%	45	**27,1%**
La voiture	74	**20,4%**	74	**17,7%**	29	**17,5%**
Les services d'autopartage	6	1,7%	15	3,6%	1	0,6%
Les services de covoiturage	11	3,0%	9	2,1%	5	3,0%
Autres	5	1,4%	7	1,7%	6	3,6%
Total	362	100,0%	419	100,0%	166	100,0%

Ici, on voit que le bus arrive en première position dans la zone urbaine et en zone rurale, alors que le vélo se distingue en zone périphérique.
Par contre, le train apparait dans le top 3 des priorités en zone rurale, alors qu'il n'y est pas en zone urbaine et périphérique.
Dans les 3 zones, la voiture prend la 3e place des priorités.

Les enjeux de la mobilité

Question ouverte : ***'Quels sont, selon vous, les principaux enjeux en matière de mobilité, sur le territoire ?'***

Cette synthèse reprend les mots-clés des commentaires émis par les participants, classés par zone d'origine (urbaine, périphérique, rurale). Certains commentaires sont repris *in extenso* pour illustrer le propos.

En zone urbaine :

Les principaux enjeux pour la marche :

- Sécuriser les infrastructures piétonnes, fluidifier les parcours et les traversées piétonnes.

Les principaux enjeux pour le vélo :

- Aménager des infrastructures de qualité, sécurisées, de manière à inciter les usagers à les utiliser, à faire ses trajets à vélo, notamment par des pistes en site propre, séparées du trafic par de la végétation.
- Aménager des itinéraires structurants.
- Valoriser l'existant.
- Aménager des parkings vélos sécurisés.
- Proposer des vélos en libre-service.

« Développer les déplacements « verts » via la mise en place d'infrastructures spécifiques (parkings de délestage, parkings vélos sécurisés, pistes cyclables/rues cyclables…). »

Les principaux enjeux pour les transports en commun :

- Augmenter les fréquences et amplitudes, les week-ends, la nuit.
- Améliorer l'accessibilité des transports en commun (prix, horaires, informations utiles (via une application)), pour les familles et les travailleurs.
- Gratuité ?
- Ponctualité.
- Service minimum garanti.
- Réduire les temps de trajet.
- Optimiser les correspondances.
- Propreté.
- Terminer le chantier de la gare.
- Rouvrir les gares fermées, revitalisation des gares (ex. : Châtelet).
- Relier les pôles d'activités par des lignes rapides (ex. : aéropôle).
- Privilégier le tram, non polluant.

« Relier les pôles d'activités (centres-villes, zones industrialisées ou d'activité) par des lignes rapides faisant un minimum d'arrêts. Je serais prêt à prendre 30 min en bus ou métro à la place de 10 min en voiture, mais impossible de prévoir 1 h pour un trajet de 10 min. »

Les principaux enjeux pour le transport des marchandises :

- Utilisation des voies navigables pour le transport.
- Limiter les camions et en diminuer l'accès en centre-ville.

Les principaux enjeux pour la voiture :

- Inciter le changement (diminuer la pression automobile) en améliorant les alternatives.
- Dévier la mobilité de transit hors des zones habitées (ex. : N5).
- Diminuer la pression automobile en ville.
- Installer des bornes de recharges pour les voitures électriques.
- Gérer les problématiques de stationnement (offre adéquate de parkings, plus de parking par endroit, moins de parking en centre-ville, parking de dissuasion avec navettes vers les centres).
- Installer plus de voitures partagées dans les quartiers.
- Organiser le covoiturage.

Problématiques transversales qui touchent tous les modes :

- Appliquer le principe STOP.
- Gérer la cohabitation des différents modes.
- Optimiser l'intermodalité.
- Intégrer systématiquement les problématiques liées aux PMR et aux usagers 'faibles' (ex. : poussettes).
- Investir dans les routes et les trottoirs dégradés (pour tou.te.s, voitures, vélos, piétons, PMR).

- Brider les vitesses (aussi pour les vélos électriques et les trottinettes en zone 30).
- Réduire la pollution. Environnement, écologie, santé publique, qualité de l'air.
- Verduriser les espaces publics, planter des arbres, notamment pour la bioclimatisation des usagers (ombre aux arrêts de TEC et sur les parcours piétons et cyclistes).

« L'application du principe STOP pour favoriser les déplacements à pied et à vélo pour les courtes distances, l'utilisation des transports en commun pour les plus grandes et enfin le partage de voitures pour les trajets les plus complexes. Proposer des alternatives à la voiture qui fonctionnent et donnent envie d'être utilisées (faciliter, fiabilité, confort, prix). Développer des connexions, des services favorisant la multimodalité. »
« Donner envie de se déplacer autrement qu'en voiture avec une offre sérieuse d'autres possibilités, voirie améliorée pour les vélos et bus/métro avec offre de service plus élargie et plus sécurisée. »

En zone périphérique :

Les principaux enjeux pour la marche :

- Améliorer les trottoirs et entretenir ce qui existe.
- Améliorer le sort des PMR.

Les principaux enjeux pour le vélo :

- Développer un vrai réseau cyclable de la périphérie vers le centre, entre les entités, les quartiers et les villages, en site propre (pas le long des stationnements en voirie).
- Développer le stationnement sécurisé.
- Entretenir ce qui existe déjà.
- Développer les services à l'usage du vélo : formation, prime pour les VAE, location de vélos.

Les principaux enjeux pour les transports en commun :

- Intégration tarifaire : un seul titre de transports.
- Optimisation des correspondances TEC/SNCB.
- Diminuer les temps de trajets.
- Développement du BHNS.
- Vélos dans les transports en commun sans suppléments.
- Remettre la ligne 130a à double voie.
- Revaloriser le train, plus de fréquence, plus d'amplitude. Notamment les week-ends et en soirée.
- Plus de bus, élargir les zones de desserte, proposer l'accessibilité partout. Rappel du réseau des trams de la SNCV. Mieux desservir les petites communes et les villages.
- Fiabilité.

- Propreté.
- Gratuité. Tarifs abordables, y compris pour les travailleurs.
- Communication et visibilité.
- Réouverture des petites gares.

Les principaux enjeux pour la voiture :

- Fluidifier le trafic, réduire les embouteillages.
- Parkings de délestage avec navettes vers les centres (ex. : Montpellier). Limiter/diminuer le nombre de voitures en centre-ville. Désengorger les villes.
- Organiser le covoiturage (parkings). Favoriser le covoiturage dans les écoles, les entreprises.
- Permettre l'accessibilité en voiture pour les indépendants, PMR, personnes âgées.
- Supprimer le système de voitures de société.
- Terminer les travaux, améliorer l'état des routes.
- Installer des bornes électriques.
- Transports de marchandises.
- Valoriser le transport fluvial et par train.
- Diminuer le nombre de camions.
- Développer la logistique alternative aux véhicules lourds pour la desserte du centre.

Problématiques transversales qui touchent tous les modes :

- Changement de mentalités. Modifier les habitudes.
- Développer les alternatives et ne pas contraindre le changement.
- Intermodalité et flexibilité.
- Organisation des nœuds multimodaux.
- Développement des services de micromobilité.
- Gestion des chantiers : cohérence, chronologie.
- Respect du code de la route et de tous les usagers. Conscientisation des usagers. Respect des règles.
- Partage de la voirie, cohabitation, complémentarité.
- Connectivité Charleroi/périphérie.
- Rapidité.
- Sécurité.
- Propreté.
- Mieux communiquer sur les alternatives disponibles (via une appli notamment).
- Bien-être, santé.
- Écologie. Économie.

« Pour les déplacements quotidiens, il est en effet idéal de pouvoir compter sur une flexibilité (combiner bus/tram, trottinette ; ainsi que la voiture avec des offres de parkings stratégiquement établies). »

« Transformer et les mentalités et les aménagements pour passer au plus vite à de la mobilité douce sans dépendre des énergies fossiles peu importe leur provenance. »
« Développer la mobilité douce sans l'imposer et surtout développer l'offre d'alternatives avant d'imposer certaines choses comme des zones piétonnières obligatoires ou la réduction de voies de circulation. »

Les principaux enjeux concernant la Nationale 5 :

- Problématique du trafic en agglomération, de camions (notamment le transit de camions étrangers), le trafic de fuites dans les rues et quartiers avoisinants.

« Indubitablement, une décision politique en matière de mobilité sur la N5. Avec l'ouverture du contournement de Couvin et de l'autoroute côté français, le trafic s'est accentué avec de nombreuses incidences en termes de mobilité et de sécurité. »

En zone rurale :

Les principaux enjeux pour le vélo :

- Développement de pistes cyclables.

Les principaux enjeux pour les transports en commun :

- Mieux desservir les localités rurales.
- Améliorer les fréquences. Plus de bus en heures de pointe.
- Gratuité.
- Sécurité.
- Salubrité.
- Correspondances bus/train.
- Revaloriser le train vers le sud (Couvin, Erquelinnes).
- Double voie sur la ligne 130a.
- Travailler sur l'image dévalorisante de l'usage des transports en commun.

« Augmenter l'offre en TC pour inciter les gens à les utiliser (cf. service tram jusque dans les années 80). »
« Avoir un réseau de transports en commun FIABLE et EFFICACE, qui donne envie aux gens d'être utilisé, un réseau avec des horaires réalistes, bien réfléchi, qui ne fait pas perdre de temps aux gens. »

Les principaux enjeux pour la voiture :

- N5 E420.
- RN54.
- Parking relais. Préserver les centres-villes du trafic.
- Fluidité.
- Développer le covoiturage.

- Développer l'autopartage.
- Marchandises.
- Éviter les gros convois dans les villages, voiries non adaptées.

  « Achever ENFIN la RN54 afin de détourner la circulation des villages et relier Charleroi à la France via une route mieux adaptée aux camions. »
  « Une meilleure fluidité du trafic apporterait à mon avis une baisse importante de la pollution, la finalisation de la RN54 permettrait en effet de libérer nos villages du passage de milliers de camions et nous permettrait de retrouver une meilleure qualité de vie. »

Problématiques transversales qui touchent tous les modes :

- Pollution.

3. Conclusions

L'analyse du profil des répondants montre certains biais de représentativité parmi les 985 répondants. Le groupe des moins de 18 ans est pratiquement absent (2 personnes). Cette situation est habituelle dans ce type de sondages. Ils seront pourtant les acteurs de leur propre mobilité, demain. Aussi, les jeunes sont vraisemblablement le groupe de la population la plus ouverte au changement ; ils ne sont pas encore réellement ancrés dans des habitudes, ou peuvent facilement en changer. Ils sont un terrain favorable au changement.

D'autres groupes sont sous-représentés, comme les personnes à mobilité réduite, les demandeurs d'emploi et les ouvriers. C'est, à nouveau, un fait récurrent dans les sondages. Cela doit être pris en compte puisque, bien entendu, leurs situations, comme pour les indépendants, ont un impact déterminant sur leur mobilité.

Enfin, certaines communes sont proportionnellement mieux représentées que d'autres. C'est le cas de Gerpinnes et Merbes-le-Château (surreprésentées) ou Sambreville (sous-représentée). Dans le cas de Gerpinnes et Merbes-le-Château, cela s'explique en partie par des problématiques de mobilité bien identifiées et qui s'expriment clairement dans le sondage : les problématiques de la Nationale 5 et de la RN54.

La forte représentation des groupes d'employés (du public ou du privé) a également un impact sur le profil de mobilité et notamment la capacité à faire du télétravail. Les chiffres montrent effectivement une grande proportion des travailleurs pouvant réaliser du télétravail, et leur fréquence (35 % deux fois par semaine).

La majorité des témoignages illustre les freins et les difficultés à se déplacer, que ce soit en voiture ou par les autres modes de déplacements. Dans la majorité des cas, la voiture reste malgré tout le mode de transport jugé le plus efficace. Les temps de trajet comparés entre la voiture et les transports en commun ne laissent aucun doute : de porte à porte, la voiture reste le moyen de déplacement le plus efficace.

Pour répondre aux enjeux de la vision FAST (un transfert modal de l'ordre de 20 % de la voiture vers les autres modes), il y a lieu, selon les participants, d'améliorer les alternatives avant de contraindre et limiter l'usage de la voiture. Il faut « donner envie de changer de mode », travailler sur l'efficacité et la désirabilité.

Pour les piétons, les déplacements sont des parcours semés d'embuches. État des trottoirs (quand il y en a), obstacles en tous genres, traversées compliquées, non sécurisées, etc. Difficultés naturellement amplifiées concernant les personnes à mobilité réduite (au sens large, comme les personnes avec poussette). Cela est très marqué en ville mais reste valable en périphérie et en zone rurale.

Pour les cyclistes, il est question de manques d'infrastructures cyclables, pistes séparées mais aussi stationnements sécurisés. La difficile cohabitation avec la voiture est souvent mentionnée, dans les quartiers en ville, et le long des grands axes en zone rurale.

Pour ce qui est des transports en commun, l'offre est généralement jugée insuffisante à de nombreux niveaux (horaires, dessertes, correspondances, communication…). L'enjeu, pour les participants, est de gagner du temps (ne pas en perdre) pour 'se rapprocher' de la compétitivité vis-à-vis de la voiture.

Concernant le potentiel de changement de mode, une question portait sur le mode de déplacement que les participants pourraient utiliser davantage. Le vélo obtient un score de 45 % dans l'ensemble, et jusque 52 % en zone périphérique. En zone rurale, c'est le train qui l'emporte, suivi du bus et du vélo.

Pour ce qui est des modes de déplacements à développer en priorité, le bus et le vélo arrivent en tête de classement.

Des itinéraires structurants sécurisés (en site propre), des infrastructures de qualité, sécurisées (notamment de stationnement) sont des priorités pour le vélo.

Pour les transports en commun, optimiser l'intermodalité, les temps de trajets (fréquences, correspondances) et améliorer la communication (via une appli) sont parmi les solutions.

Valoriser ou revaloriser l'existant, en termes d'infrastructures. Ceci est valable pour les itinéraires cyclables mais aussi les réseaux de transports en commun (y compris les gares) et les transports de marchandises (voies navigables et trains).

Enfin, deux cas spécifiques reviennent dans l'enquête : la Nationale 5 et la RN54.

Pour la Nationale 5, les nuisances générées par le trafic (notamment de poids lourds) sur la Nationale et dans les quartiers et villages avoisinant l'axe de la Nationale à partir de Somzée jusque Couillet, sont l'essentiel des problématiques essentielles. Plus loin, ce sont les traversées de la Nationale (Jamagne et Bois de Roly) qui posent des problèmes.

Pour la RN54, les mêmes problématiques sont soulignées : trafic intense impactant la vie des villages traversés. A ceci s'ajoute l'amélioration de l'accessibilité des zones reculées et la liaison Charleroi-France.

De manière générale, diminuer la pression automobile, en termes de trafic et de stationnement, est attendu dans les quartiers habités. Cela suppose de dévier la mobilité de transit, de développer l'autopartage et le covoiturage.

Le changement passera donc par une amélioration des conditions de mobilité alternative, mais aussi par un changement de mentalité, une modification des habitudes. Cela passe par l'information, la sensibilisation, la formation même, le développement de services entourant l'accès aux différents modes.

4. Annexe

Questionnaire d'enquête (version pdf)