



Plan de Mobilité de Charleroi Métropole  
SÉANCES D'INFORMATION  
SYNTHÈSE DES ÉCHANGES DES 20-21-28/09/2022

22.02.2022

**Deloitte.**

 **TRAJECT**

 Espace Environnement

 **pissart** architecture et environnement

 **neolia** **RESERVOIR A**

 **Wallonie**  
**mobilité infrastructures**  
**SPW**

## 1 SYNTHÈSE DES ÉCHANGES TENUS LORS DES TROIS SÉANCES D'INFORMATION

---

Trois séances d'information ont été organisées, à Philippeville (le 20 septembre), à Charleroi (le 21 septembre) et à Beaumont (le 28 septembre).

Le support de présentation des rencontres est disponible sur la plateforme du [Plan de Mobilité de Charleroi Métropole](#). Un enregistrement de la présentation (séance de Beaumont) a été réalisé et sera également consultable sur la plateforme avant la fin de l'année.

Les éléments débattus lors des trois séances sont repris ci-dessous et synthétisés par thèmes abordés. Les questions et points relevés explicitement par les participants sont repris en italique.

- **Spécificité du territoire, prise en compte des spécificités des territoires et des habitants :**
  - o les territoires (zones urbaines, périurbaines et rurales) ;
  - o des problématiques spécifiques, comme les zonings d'activité économique ;
  - o les profils de la population : le cas des personnes âgées.
  
- **Travailler sur l'offre :**
  - o désinvestissement dans les transports en commun et valorisation des lignes existantes ;
  - o transports de marchandises, Nationale 5 et RN54 ;
  - o développement des infrastructures cyclables.
  
- **Travailler sur la demande :**
  - o Démobilité ;
  - o transfert modal et intermodalité ;
  - o voitures partagées ;
  - o changement de mode de vie et de comportements.
  
- **Gouvernance du projet :**
  - o cohérence entre les projets en cours ou à venir et le plan de mobilité ;
  - o dimension transfrontalière, frontières administratives et partenariat ;
  - o caractère non contraignant du plan et partenariat ;
  - o financement des actions et montage de projets.

- **Suite et perspectives :**

**Prendre en compte les spécificités des territoires et des habitants**

○ **Les territoires (zones urbaines, périurbaines et rurales)**

*La présentation des résultats de l'enquête et des thématiques traitées dans le portrait de territoire montre une situation traitée de manière globale, alors que la réalité du terrain est très variée sur le territoire.*

Une analyse plus fine des résultats de l'enquête permettra de faire apparaître les spécificités du territoire. Les besoins et les attentes sont variables, que l'on soit en zone urbaine, périurbaine ou rurale. Le découpage présentant la zone urbaine de Charleroi, la périphérie (première et deuxième couronnes) et les zones rurales plus éloignées va être utile pour aborder les problématiques de la mobilité de manière plus adéquate. À l'issue de l'étude, nous disposerons de deux documents, l'un concernant le plan urbain de mobilité concentré sur Charleroi et sa périphérie et l'autre sur le plan de mobilité du périmètre de soutien, essentiellement les communes situées au sud de Charleroi.

○ **Les profils de la population : le cas des personnes âgées**

Les données issues de l'enquête doivent être analysées avec les réserves de rigueur, notamment au vu des profils des répondants qui présentent des biais de représentativité (notamment les jeunes et certaines catégories socio-professionnelles) qui induisent des profils de mobilité spécifiques. Ces résultats de l'enquête seront par ailleurs mis en parallèle avec les données objectives collectées. Ces données seront exploitées en visant les objectifs identifiés de la mission, dont le transfert modal. La commande de cette mission est notamment de préparer les actions pour déployer cette mobilité alternative (les données par rapport à des changements rapides comme l'utilisation du vélo sont utiles).

*Une partie importante de la population doit être prise en compte : les personnes âgées. Les jeunes ont des besoins et des comportements spécifiques, mais les personnes âgées aussi. Il faut en tenir compte.*

C'est prévu dans la réalisation du plan. Les aspects liés à l'accessibilité universelle de la mobilité sur le territoire sont au cœur de la mission. Ainsi, toutes les tranches d'âges sont prises en compte dans les travaux en cours et à venir : tant la jeunesse que les personnes âgées et/ou à mobilité réduite, ayant tous deux des besoins en mobilité très spécifiques. À cet égard, bien que nous travaillions sur un plan de mobilité, nous devons également penser à la « démobilité » des personnes. Il est essentiel d'envisager le volet territorial dans une optique de « ville du ¼ h ». Le but est de travailler sur la densité des pôles afin d'atteindre des masses critiques suffisantes pour offrir à la population les services essentiels à proximité de leur lieu de résidence et réduire leurs besoins de mobilité.

*Les personnes porteuses d'un handicap ont également des problématiques de mobilité bien spécifiques à prendre en compte.*

○ **Des problématiques spécifiques, comme les parcs d'activité économique**

La question des zonings et de leur accessibilité est une vraie problématique qui sera étudiée également dans l'étude. Quelles solutions de mobilité pouvons-nous proposer ? Aller sur son lieu de travail doit être pris en compte. Des solutions existent comme l'accessibilité à vélo, le système de navette ou de covoiturage en entreprises. Il existe déjà des initiatives en cours de discussion auprès de certaines entreprises, notamment au sein de l'Aéropole.

**Travailler sur l'offre**

○ **Désinvestissement dans les transports en commun et valorisation des lignes existantes**

*Au fil du temps, les autorités en charge des transports en commun ont désinvesti et décomposé le réseau qui permettait de se déplacer aisément en transports en commun. Les usagers ont été contraints de se tourner vers la voiture, surtout en zone rurale. Aujourd'hui, le message s'inverse mais l'offre ne suit pas.*

*On est obligé d'avoir un véhicule, si pas deux. Il y a un intérêt environnemental à la vision FAST mais comment raisonnablement passer de la voiture aux transports en commun si l'offre ne suit pas.*

Le Plan de Mobilité vise à étudier les besoins, les flux, et à déterminer à quel endroit, à quel moment il faudrait développer telle ou telle offre. C'est un des objectifs de l'étude en cours. Le but étant d'offrir des solutions adaptées à chaque portion du territoire. Par solution adaptée, on entend « adaptée » pour la population mais aussi « adaptée » en termes d'investissements pour les pouvoirs publics.

*La valorisation des lignes ferroviaires existantes a été pointée ainsi que la réouverture de certaines gares.*

Le plan se fait en concertation également avec la SNCB. La vision FAST de la Wallonie vise une augmentation de 15 % du transport des personnes par train. L'enveloppe budgétaire doit suivre au niveau de la SNCB pour assurer ce changement.

- **Transports de marchandises, Nationale 5 et RN54**

Lors des échanges durant les 3 séances, la problématique des poids lourds a été abordée.

Elle n'a pas été présentée en introduction pour concentrer les échanges sur le transport des personnes mais le transport des marchandises fait partie intégrante de l'analyse.

*Le trafic de transit des poids lourds est pointé comme une problématique essentielle, générant nuisances et insécurité le long des axes. C'est le cas notamment à Beaumont, le long de la Nationale 5 à Loverval ainsi que dans le bassin de la RN54. La problématique du manque d'aires de stationnement pour les poids lourds le long de cet axe est également pointée.*

*La Nationale 5 est équipée comme une autoroute sur une bonne partie du territoire, mais il existe des chaînons manquants. Les communes traversées subissent alors le trafic de fuites sur les routes communales, générateur de nuisance locale. Cela concerne aussi le trafic de marchandises. D'autant plus que le tronçon français a été aménagé comme une autoroute et génère une augmentation de ce trafic.*

*Cette problématique de fuite est également relevée pour la RN54, notamment le report des camions sur les nationales qui évitent les tronçons payants.*

La N5 et RN54 sont identifiées à ce stade de l'étude comme des enjeux à prendre en compte. Le plan devra apporter des réponses à ces problématiques. Un groupe de travail « routes » a été créé et devra étudier ces questions.

- **Développement des infrastructures cyclables**

*Pour faire évoluer la part modale du vélo, des infrastructures sont essentielles. Il y a eu des accidents graves. Il faut sécuriser les personnes qui osent faire le pas. La situation n'est évidemment pas la même en ville ou à la campagne mais des infrastructures doivent être aménagées pour connecter les villages les uns aux autres sans prendre sa voiture.*

La Région étudie la mise en place de Cyclostrades et de liaisons supralocales sur l'ensemble du territoire wallon. C'est également dans la mission du PMCM d'étudier les besoins en termes de réseau cyclable structurant. Il est clair que le vélo a le vent en poupe et que les infrastructures permettant de se déplacer en toute sécurité doivent être mises en place.

L'enquête ne fait pas de distinction entre le vélo et le vélo à assistance électrique. Certaines réponses en font mention et l'analyse des distances parcourues suggère l'usage privilégié de l'un ou l'autre.

## **Travailler sur la demande de mobilité**

### **○ Démobilité**

*On parle beaucoup de l'offre mais très peu de la demande. Or, il est possible de jouer sur la demande.*

L'augmentation du télétravail pour ceux qui peuvent en bénéficier est une première solution puisqu'on ne se déplace plus. On peut travailler à réduire les distances de déplacement et à concentrer ces déplacements. Il y a une volonté de diminuer le nombre et la longueur des déplacements.

Mobilesem (l'Agence Locale de Mobilité de Charleroi) étudie les possibilités d'organiser la démobilité où les services se déplacent et vont dans les villages au lieu du contraire. Il y a une série de services à la population qui pourraient être mobiles.

### **○ Transfert modal et intermodalité**

Les mobipôles (mobipoints), lieux d'intermodalité et de services de proximité, sont à l'étude sur le territoire de Charleroi Métropole.

Toute une série d'actions peut être entreprise afin d'accompagner le transfert modal. Comme, par exemple :

- Lors d'évènements, les communes peuvent proposer des possibilités d'arceaux à vélo temporaires pour inciter à se déplacer à vélo.
- *Au niveau des voyageurs, il y a un vrai enjeu à développer l'intégration tarifaire (TEC et SNCB) pour favoriser l'intermodalité.*

### **○ Voitures partagées**

*L'offre de voitures partagées est encore limitée, même dans le centre de Charleroi. Comment motiver les acteurs, les communes et les particuliers ?*

Un travail de sensibilisation et d'accompagnement du public et des autorités communales sur l'intérêt de la mutualisation des véhicules est encore nécessaire. Toutes les communes ont des voitures et des camionnettes de services. Cela pourrait être mis à disposition du public. Ce sont des pistes à creuser.

### **○ Changement de mode de vie et de comportements**

*Passer d'un mode de transport à l'autre, c'est changer de mode de vie. Il faut s'en rendre compte et se préparer à ça. C'est un changement fondamental et radical. Il faut accompagner ce changement, aider les gens qui font le pas. Il faut impliquer les usagers qui le font déjà, recueillir leurs expériences et les capitaliser.*

*Il y a un travail à faire sur les comportements et l'éducation des usagers des différents modes vers les autres, cyclistes et non cyclistes.*

Des services régionaux existent pour éduquer sur ce thème, notamment au niveau des écoles. Ce point est également repris dans le plan au niveau des recommandations.

La philosophie est aussi de repérer à quels endroits du territoire il est possible de mixer les usages. Est-ce possible de partager certaines voiries ? Essayer d'amener un profil multimodal de l'espace public et un respect des usagers les uns envers les autres.

## Gouvernance du plan

### ○ Cohérence entre les projets en cours ou à venir et le plan de mobilité

*Sur le territoire de Charleroi Métropole, une série de projets sont en cours ou à venir, qui vont avoir une incidence sur la mobilité, dans un sens ou dans l'autre (BHNS, infrastructures cyclables...). Comment l'étude va parvenir à une vision cohérente avec tous ces projets ?*

Le Plan de Mobilité, à ce stade (en phase 1), vise à prendre connaissance de ces projets. Ensuite, il y a la phase 2 qui est prospective et qui envisage divers scénarios. Ceux-ci intégreront ces projets dans la réflexion, et pourront avancer des propositions complémentaires comme la volonté de créer des cyclostrades, des lignes de vélo à haut niveau de service, qui devront être dessinées aux meilleurs endroits. Le Plan doit aussi laisser une certaine flexibilité dans les possibilités de mise en œuvre. Certains projets sont acquis, et intégrés dans l'étude, des projets dont on parle. On ne peut pas s'arrêter à un temps T, il faut composer avec la dynamique en cours sur le territoire.

*Concernant le BHNS de Charleroi, une proposition consiste à le prolonger jusque Bertrantsart. Une partie d'aménagement pourrait être poursuivie jusque-là.*

Le plan de mobilité va devoir étudier la question et donner des éléments de réponses, de manière à mettre au mieux en œuvre la mobilité souhaitée et visée dans la vision FAST. La mission est aussi de réfléchir à d'autres BHNS. Le PUM de Liège a permis de sortir de la vision limitée au tram. Le rôle du plan est d'identifier ces grands corridors de mobilité sur le territoire et quels modes de circulation sont à proposer.

Le dossier relatif au BHNS et les réclamations des enquêtes publiques sont à la disposition de l'équipe de travail. Il est important d'exploiter également toutes ces informations qui montrent les préoccupations des participants.

### ○ Caractère non contraignant du plan et partenariat

*Comment faire pour obliger les communes et les acteurs de la mobilité à mettre en œuvre les actions du plan ?*

Le Plan de Mobilité n'est pas contraignant, il vise toutefois à développer une vision portée par la Wallonie et les 30 communes de Charleroi Métropole. Pour sa mise en œuvre, il devra fédérer les acteurs concernés et les communes du territoire. Le plan est réalisé en concertation avec les communes ainsi que la commission Mobilité de Charleroi Métropole. Il est essentiel que les acteurs commencent à travailler ensemble, dans la réalisation du plan et ensuite, dans sa mise en œuvre. Ce n'est pas une dynamique de pouvoir mais de collaboration entre les acteurs pour trouver des solutions ensemble. C'est de fédérer les acteurs autour d'un plan commun. Il faut également préciser que le PMCM, qui sera adopté par le Gouvernement et les Communes, constituera un atout pour mettre en œuvre les projets repris dans le plan.

Les TEC et la SNCB font partie de ces acteurs. Il y a une volonté et une demande du TEC et de la SNCB pour préparer la mobilité de demain.

### ○ Dimension transfrontalière, frontières administratives et partenariat

*Envisager la question de la mobilité par bassin de mobilité nécessite de redessiner un lieu de dialogue cohérent au niveau du territoire. Car le découpage administratif n'est parfois pas en cohérence avec ces bassins de mobilité.*

Le plan de mobilité intègre cette dimension en mettant autour de la table et en dialoguant avec les différentes instances. Des actions de Charleroi Métropole visent à mettre ensemble les acteurs du territoire pour dialoguer.

Au niveau des routes, les différents districts sont impliqués. Pour les TEC, l'AOT est également impliquée, elle les chapeaute.

*C'est vrai également à l'échelle transfrontalière.*

Des échanges sont prévus avec les instances transfrontalières dans le cadre du plan de mobilité.

#### ○ **Financement des actions et montage de projets**

Le travail avec les communes est essentiel pour que les autorités locales puissent participer à la mise en œuvre des projets. Une large partie de la mise en œuvre du plan passe par les communes. Or, il n'y a pas de budget dans le plan pour la mise en place des actions. Le PMCM constitue une ligne de conduite pour prioriser les investissements.

*La réalité du territoire est qu'il y a une grande diversité de communes, des communes très étendues et très peu denses. Dans ce cas, les communes rurales sont défavorisées. Il est clair que les communes ne pourront pas financer seules les actions.*

Il y a un travail de recherche de financement à démarrer en parallèle du plan. Les sources de financements existent et des démarches sont entreprises dans ce sens, comme les projets déposés auprès du FEDER ou PIMACI pour des infrastructures cyclables. Si les projets suivent les recommandations et les orientations du plan de mobilité, ils seront mieux ficelés et mieux soutenus par la Wallonie et Charleroi Métropole. La vision du plan de mobilité doit se traduire par des actions montrant sur quels axes on doit investir pour tel ou tel mode de transports.

*Les sources de financement comme PIWACY doivent être pensées en conséquence et permettre de répondre à la demande. Dans les faits, la mise en œuvre est bien plus compliquée et les ressources humaines des bureaux d'études manquent également. Tout cela doit être engagé en cohérence et en bonne gouvernance.*

*Certaines communes n'ont pas de conseiller en mobilité. Les communes ont besoin de soutien !*

#### **Suites et perspectives**

Le plan de mobilité porte sur le territoire de Charleroi Métropole suivant les objectifs de la vision FAST portée par la Wallonie à l'horizon 2030. Il s'inscrit dans la perspective des objectifs de l'accord de Paris. C'est un plan ambitieux pour atteindre ces objectifs. Et l'ambition de la Wallonie est très forte au niveau du transfert des parts modales.

L'étude sera également soumise à une étude d'incidences sur l'environnement.

Dans cette première phase, la communication a été ressentie comme assez parcellaire. Néanmoins, près de mille personnes ont répondu à l'enquête. Certains canaux ont été privilégiés par rapport à d'autres (comme les bulletins communaux). Certaines communes et certains relais ont fonctionné, d'autres pas. Il est important de maintenir un niveau de communication accessible à tous et de faire jouer les relais quand c'est possible, notamment la presse.

**Les documents disponibles seront mis sur la plateforme numérique du projet. Mi-août 2023, le plan de mobilité sera soumis à enquête publique.**