

AVIS

Mob.24.02.AV – ENV.24.44.AV

Projet de Plan de Mobilité de Charleroi Métropole (version du 15 décembre 2023)

Avis adopté le 20/03/2024
par les Pôles Environnement
et Mobilité

DONNEES INTRODUCTIVES

<u>Demandeur :</u>	SPW Mobilité et Infrastructures – Direction de la Planification de la Mobilité
<u>Auteur du RIE :</u>	S.A. Pissart, Architecture et Environnement
<u>Autorité compétente :</u>	Gouvernement wallon
<u>Date de réception de la demande :</u>	2/02/2024
<u>Délai de remise d'avis :</u>	5/04/2024
<u>Préparation de l'avis :</u>	Les Pôles Mobilité et Environnement (membres permanents) ont entendu le 13/02 les représentants du SPW, de Deloitte et des bureaux d'études Traject et Pissart pour une présentation du dossier.

Brève description du dossier :

Le projet de Plan de Mobilité de Charleroi Métropole (PMCM) couvre l'ensemble du périmètre de Charleroi Métropole (580.000 habitants), soit la zone du Plan Urbain de Mobilité (PUM, un bassin urbain de 17 communes) complétée par la zone du Plan de Mobilité du Périmètre de Soutien (PMPS, 13 communes périphériques plus rurales).

Le PMCM est un document stratégique à valeur indicative, qui donne les grandes orientations pour guider les actions vers une mobilité plus durable sans descendre à une échelle géographique locale, qui a été réalisé sur base de diverses sources (données statistiques ou mobiles, stratégies et études existantes, entretiens, enquête, ateliers) et qui est structuré en 4 grands chapitres.

- Diagnostic du territoire :** identification de 4 sous-territoires (communes urbaines, 1^{ère} et 2^{ème} couronnes, communes rurales) et portrait du développement, de la mobilité et des dynamiques au niveau territorial.
Sur cette base, 5 grands enjeux ont été identifiés, concernant les tissus urbains et les centralités, la qualité de vie, l'offre de mobilité, la pratique multimodale et la chaîne de transport des marchandises.
- Ambitions :** introduction de la Zone à Haut Niveau de Service (ZHNS) au haut niveau d'ambition et présentation des orientations stratégiques et ambitions en phase avec les documents stratégiques (FAST 2030, SRM, PRW, Vision Rail 2040, SDT, Projet de Territoire et Plan CATCH Turbo 2022-2027 de Charleroi Métropole, PACE 2030, Pacte vert pour l'Europe 2050).
Pour répondre aux 5 enjeux identifiés, 5 orientations stratégiques ont été définies ciblant la politique d'aménagement du territoire, l'apaisement du territoire, le système de transport multimodal, les nouveaux comportements de mobilité et le report modal des marchandises.
Sur base de ces 5 orientations stratégiques sont définies les 9 ambitions du PMCM relativement à l'étalement urbain, aux nuisances du trafic motorisé, à la marche, au vélo, aux transports collectifs et partagés, au réseau routier et au stationnement, à la multimodalité (mobipôles, mobipoints, P+R), à l'information et à l'accompagnement, et au transfert modal pour les marchandises.
- Plan d'actions :** présentation des 36 actions retenues en lien avec les ambitions et déclinées en fiches actions (description de l'action, acteurs responsables, partenaires potentiels, facilité de mise en œuvre, temporalité et objectifs, sources de financement). La temporalité des actions se réfère à 3 horizons : court terme (2024-2027), moyen terme (2028-2031), long terme (2032-2035).
- Gouvernance :** présentation de la structure et des modalités de suivi. La gouvernance du PMCM repose sur 4 niveaux : Comité PMCM (pour la coordination, le suivi, le pilotage et l'évaluation du PMCM) et organe de représentation des communes (pour les actions relevant des autorités communales), 5 Comités thématiques (pour l'opérationnalisation du PMCM), Comités de projet (pour assurer la mise en œuvre et le suivi d'un projet le temps de sa réalisation), et organe d'évaluation (pour la récolte des données et l'analyse de l'état d'avancement du PMCM).

AVIS

1. Préambule

Le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération de Charleroi (PUM) a été accompagné d'un plan complémentaire : le Plan de Mobilité du Périmètre de Soutien à l'agglomération carolorégienne (PMPS). Ces deux plans réunis forment le « Plan de Mobilité de Charleroi Métropole » (PMCM).

Le RIE porte uniquement sur le PUM, conformément au cahier spécial des charges.

L'avis ci-dessous porte dès lors sur le PMCM dans sa globalité (PUM + PMPS) et sur le RIE du PUM.

2. Avis sur le Projet de Plan de Mobilité de Charleroi Métropole (PUM et PMPS)

Les Pôles accueillent favorablement la démarche menée et l'approche suivie en vue de l'établissement d'un Plan de Mobilité de Charleroi Métropole (PMCM) pour les différents motifs suivants.

Le PMCM est composé d'un Plan Urbain de Mobilité (PUM) couvrant un bassin urbain de 17 communes et d'un Plan de Mobilité du Périmètre de Soutien à l'agglomération carolorégienne (PMPS) intégrant 13 communes périphériques supplémentaires. Avec l'élargissement à ces 13 communes, le territoire couvert par le Plan est pertinent, se révélant comme un bassin d'emploi et de formation cohérent en matière de dynamiques résidentielles, d'interactions sociales, économiques et culturelles, et comme un bassin de mobilité à part entière, échelle pertinente pour structurer une dynamique métropolitaine.

Un tel Plan, qui pour la première fois vient penser et structurer le réseau de transport dans et autour de Charleroi, s'avère indispensable pour cadrer au mieux le développement futur de la mobilité dans une métropole en pleine mutation. Il permet d'offrir une vue stratégique complète et structurée pour la mise en œuvre coordonnée d'une série d'actions et de projets touchant l'ensemble des modes de déplacements du bassin de mobilité.

Le PMCM s'inscrit en outre dans les grands documents de référence et rencontre de nombreux objectifs régionaux tant au niveau de la mobilité qu'en matière d'aménagement du territoire. Il reprend des enjeux et ambitions importants en vue d'une mobilité plus durable, dans une volonté de transfert modal significatif de la voiture vers les modes actifs, les transports collectifs et partagés.

Sur ces différents plans, les Pôles ont particulièrement apprécié les aspects suivants.

- L'approche suivie est en phase avec l'approche ASI (*avoid-shift-improve*), qui structure par ailleurs le chapitre « mobilité » du PACE 2030, en visant à atteindre des objectifs de développement durable de manière efficiente par le biais d'une modification des comportements.
- Le projet de PMCM affiche clairement son ambition de s'inscrire dans la lignée des ambitions de la Vision régionale à long terme de la mobilité durable FAST 2030, et cherche dans cette perspective à soutenir à l'échelle de Charleroi Métropole l'atteinte des objectifs de report modal inscrits dans FAST 2030.
- Les actions proposées en matière d'aménagement de l'espace public et de développement d'infrastructures de mobilité sont ainsi en phase avec le principe STOP de hiérarchisation des

modes de transport, conformément aux ambitions affichées par la Vision FAST 2030 et à la volonté annoncée dans le PACE 2030 de systématiser la mise en œuvre de ce principe.

- La déclinaison de la Vision FAST 2030 en fonction du type d'urbanisation et de la densité d'habitat, à l'instar de la démarche adoptée pour le PUM de Liège, constitue une approche rationnelle et raisonnable. Ce Plan permettra ainsi d'assurer une bonne coordination entre urbanisme et mobilité, ce qui constitue un enjeu crucial en matière de développement territorial durable.
- Certains enjeux et ambitions rencontrent les préoccupations des futurs SDT et CoDT (lutte contre l'étalement urbain, renforcement des centralités...). A ce propos, les Pôles rappellent les avis émis par le Pôle Environnement sur ces projets : Avis relatif au SDT du 14/07/2023 (Réf. ENV.23.86.AV) - Avis relatif à l'avant-projet de décret modifiant le CoDT du 08/12/2022 (Réf. : ENV.22.135.AV) - Avis relatif à l'avant-projet d'arrêté modifiant le CoDT du 16 /02/024 (Réf.ENV.24.23.AV).

Les Pôles sont conscients de la difficulté de faire basculer à un horizon d'une dizaine d'années une proportion élevée de déplacements vers des modes alternatifs à la route, d'autant que la zone couverte se caractérise par un recours particulièrement élevé à la voiture encouragé par la configuration du réseau routier (87% des km parcourus le sont en voiture ou à moto).

Les Pôles tiennent à exprimer différentes **considérations générales concernant le projet de Plan** et le suivi de sa mise en œuvre une fois validé.

- Le projet de Plan paraît plutôt bien construit, proposant des actions variées et bien décrites en reprenant systématiquement la définition des acteurs responsables et des partenaires potentiels, du niveau de facilité de mise en œuvre, de la temporalité et objectifs de mise en œuvre de même que des sources de financement. Le document donne toutefois l'impression d'une certaine lourdeur, avec sa déclinaison en de multiples enjeux (5), orientations stratégiques (5), ambitions (9) et actions (36). Les Pôles insistent sur la nécessité de traduire les mesures proposées sur le terrain dans le respect du calendrier défini, les usagers attendant une amélioration tangible de l'offre de mobilité et des aménagements concrets. Ils plaident également pour que le PMCM s'accompagne d'un document de synthèse didactique et accessible qui permette à tous les citoyens de se saisir de ce Plan de mobilité et de pouvoir le comprendre. Il s'agira également de se donner les moyens d'assurer la concertation avec les habitants, les entreprises et les pouvoirs locaux au stade de la mise en œuvre concrète, afin de les associer pleinement et leur permettre de s'approprier le Plan.
- Dans la même logique, il serait souhaitable de prévoir une vue globale et schématisée des différentes actions, de leur phasage, avec un calendrier prévisionnel précisant leurs interconnexions et les acteurs responsables. Cette vue globale permettrait de mieux appréhender la logique de mise en œuvre progressive, ainsi que les actions dont la mise en œuvre est conditionnée par la réalisation préalable d'autres. Il s'agit à nouveau de faire une réelle différenciation entre les études et leur traduction en actions concrètes.
- Les Pôles attirent l'attention sur la nécessité d'organiser une bonne gouvernance en vue de faire aboutir les ambitions du PMCM, vu le nombre de parties prenantes et leur présence indispensable en vue de concrétiser les actions.
- Le report modal ambitieux doit pouvoir s'appuyer sur un réseau structurant de transports publics couplé à des parkings de délestage gratuits et sécurisés, sur base d'un véritable plan d'actions visant une réelle complémentarité train/bus et l'augmentation de l'offre en km parcourus par les transports publics sur les différentes communes de Charleroi Métropole. Et ce en prenant en compte les engagements et objectifs des contrats de services publics des opérateurs. Si le projet de PMCM propose de multiples actions pour rencontrer l'ambition C.3 (« Faire des transports collectifs et partagés une alternative attractive et crédible aux déplacements entre centralités »), il convient néanmoins de mettre davantage l'accent sur la coordination, la complémentarité et

l'intégration des transports publics au sein d'un réseau structurant facilement lisible, notamment en renforçant ou complétant l'action D.1.3 (« Faciliter les correspondances bus-train en vue d'améliorer l'adéquation des offres de transport public »).

- Le projet de Plan mise, à juste titre, sur la multimodalité des individus et de ce fait sur des lieux qui permettront l'intermodalité, mais cela doit se faire au bénéfice de tous les citoyens dans tous les maillons de la chaîne de déplacement (transports publics, espace public et cheminements piétons). Or le projet de Plan mentionne trop peu d'éléments visant directement l'amélioration de l'accessibilité des PMR.
- La question du transport de marchandises se traite sans aucun doute pour l'essentiel à une échelle géographique plus large que le territoire de Charleroi Métropole, notamment au travers de la Stratégie régionale de Mobilité dédiée, mais ce pan de la mobilité paraît comme le parent pauvre de la réflexion comparativement au soin et au niveau de détail donnés à l'analyse et au plan d'actions relatifs à la mobilité des personnes. Il conviendrait de renforcer ce volet en mettant davantage l'accent sur la nécessaire décarbonation de la mobilité liée aux diverses activités économiques.
- Le projet de Plan mentionne uniquement les sources de financement pour chaque action. Il devrait idéalement se voir complété d'une évaluation des besoins budgétaires et des moyens humains qui soient suffisants pour en assurer la mise en œuvre et le suivi.

Les Pôles ont par ailleurs des **réserves à apporter sur différents aspects du projet de PMCM** allant à son sens à l'encontre des ambitions et objectifs visés par le document.

- Laisser la porte ouverte à un accroissement de la capacité du réseau routier (N5 et N54) apparaît peu compatible avec les ambitions affichées et est difficilement compréhensible dès lors que les autorités régionales ont clairement fait le choix de réorienter les moyens budgétaires disponibles vers l'entretien du réseau routier existant et sa sécurisation, et le développement d'infrastructures dédiées aux modes actifs, aux transports en commun et aux voies hydrauliques (DPR, PIMPT, Plan de Relance de la Wallonie). Les Pôles regrettent que le document ne reprenne pas une vision plus volontaire voire ambitieuse concernant les problématiques liées à la N5 et la N 54. Il leur paraît à tout le moins essentiel de mesurer sérieusement l'opportunité de créer ces nouveaux tronçons routiers en comparant soigneusement leurs impacts environnementaux selon qu'ils sont construits ou non.
- Le décalage entre le calendrier du projet de PMCM (premières actions à court terme attendues pour 2027) et les échéances d'interdiction des voitures de norme EURO 0/1/2/3/4 (2025-2026) vient renforcer la difficulté de faire évoluer les comportements vers d'autres choix modaux que la voiture. Une part non négligeable de citoyens risquent en effet de changer de véhicule avant la concrétisation de premières actions du Plan, alors qu'un alignement des calendriers aurait pu les encourager à s'orienter vers un mode alternatif à la route qui serait devenu plus attractif grâce au PMCM.
- Le sentiment qui ressort à la lecture de ce projet est qu'en dehors de la zone centrale du périmètre couvert, l'usage de la voiture demeurera incontournable alors que l'objectif du Gouvernement est qu'une proportion non négligeable de ce public opère également un transfert modal.
- Le fait de préciser dans le diagnostic du territoire que la marche ne sera pas traitée de manière approfondie dans la présente étude du fait qu'elle constitue le mode de déplacement idéal à plus petite échelle, tend à dévaloriser d'emblée ce mode de déplacement, alors qu'il s'agit du premier maillon à privilégier en vertu du principe STOP.

Les Pôles ont en outre une série de **remarques à formuler concernant les modes actifs**, dont le rôle est essentiel pour tendre vers les objectifs fixés en matière de report modal.

- Il est primordial que la Région prévoie, en concertation avec les autorités communales, le financement nécessaire pour l'entretien de réseaux piéton et cyclable de haute qualité.

- Les piétons sont mentionnés à plusieurs reprises mais avec certaines lacunes, notamment dans le vocabulaire utilisé qui ne correspond plus au langage actuel (par ex., modes lents) et dans la place qui leur est accordée dans le document.
- Au niveau des ambitions poursuivies, se baser sur le nombre de kilomètres parcourus pour définir les objectifs de répartition des parts modales pour la mobilité des personnes (tableau 1) n'est pas valorisant pour la marche et ne reflète pas sa place dans la mobilité. Il serait opportun d'évoquer parallèlement le nombre de déplacements.
- Le PAE de Courcelles n'est pas repris dans la Zone à Haut Niveau de Service alors qu'il est le 3^{ème} PAE en importance avec ses 60 entreprises et 1.757 travailleurs et que le centre urbain de Courcelles, situé à moins d'1 km, s'y retrouve. Or ce zoning souffre actuellement d'un manque criant de desserte cyclable ainsi que de desserte TEC.
- Action C.1.2 (« Développer l'offre de services pour les cyclistes au sein des centralités ») : les services à fournir en complément des dispositifs de stationnement sont cités mais non détaillés. Il s'agirait de les préciser en incluant notamment des points de vente de vélos et de matériel, ainsi que de réparation (ateliers).
- Action C.2.1 (« Mettre en œuvre un réseau cyclable structurant à l'échelle de Charleroi Métropole ») : il y a lieu de mettre en accord les objectifs temporels de la mise en œuvre du réseau cyclable structurant avec ceux de la vision FAST 2030, en accélérant sa mise en œuvre qui doit être beaucoup plus rapide que l'échéance 2027 pour atteindre l'objectif FAST en 2030.
- Une réflexion générale sur le réseau cyclable structurant : il faudra prévoir des aménagements cyclables séparés du trafic tout en évitant les détours pénalisants pour fuir le trafic, et ce afin de pouvoir capter des personnes de tous âges, en ce compris les enfants et personnes âgées. Les cyclistes doivent pouvoir choisir un itinéraire efficace même si celui-ci emprunte des axes routiers à fort trafic.
- Deux points d'attention ponctuels concernant le réseau cyclable structurant :
 - Au niveau des Lacs de l'Eau d'Heure, le réseau structurant proposé est insatisfaisant dans la mesure où l'aspect touristique a pris le pas sur l'aspect utilitaire, notamment en favorisant la liaison vers le centre d'accueil des Lacs et en omettant de relier Cerfontaine à Philippeville (et sa gare).
 - Courcelles ne compte aucun établissement d'enseignement secondaire classique (et 1 seul d'enseignement spécial) et les élèves qui ont fréquenté les 17 écoles primaires de la commune se rendent principalement à Gosselies, Anderlues et Pont-à-Celles pour les études secondaires. Si les deux premières destinations bénéficient d'une liaison cyclable structurante (à venir), la liaison vers Pont-à-Celles semble oubliée alors qu'il existe des possibilités de liaison facile à réaliser.
- Action C.2.2 (« Communiquer sur la mise en œuvre du réseau cyclable et informer les citoyens sur les avantages de la pratique du vélo ») : la communication ne peut se limiter à des campagnes impersonnelles de promotion et doit surtout permettre de créer une culture du vélo en plus d'encourager la pratique du vélo. Cela passe par des échanges humains entre des cyclistes expérimentés et des débutants, par exemple via des stands lors d'événements, des débats, des ateliers de mécanique, des opérations de mise en selle comme la *Bike Experience* à Bruxelles, ...
- Action C.4.2 (« Appliquer des politiques de stationnement ambitieuses proportionnelles à l'offre de transport multimodal ») : la réduction du stationnement voiture dans l'espace public offre une opportunité d'y aménager du stationnement vélo en réponse à une demande (arceaux et box sécurisés).
- Action C.4.3 (« Accompagner les développements immobiliers vers une réduction des places de stationnement au sein des projets au profit des modes de déplacements collectifs ») : il est nécessaire de saisir cette opportunité pour prévoir du stationnement vélo en quantité et en qualité dans tous les développements immobiliers, y compris existants, avec des normes

ambitieuses. Cette remarque vaut également pour l'action C.1.2, où il est question de développer l'offre d'un nombre suffisant d'emplacements de parking pour vélo dans les nouveaux projets immobiliers.

3. Avis sur le rapport sur les incidences environnementales du PUM

Les Pôles estiment que le RIE contient les éléments nécessaires à la prise de décision.

Comme mentionné en préambule, les Pôles constatent que le RIE est concentré sur le PUM. Ils relèvent également que la concrétisation de plusieurs actions devra être accompagnée d'une nouvelle évaluation des incidences sur l'environnement à réaliser lors des futures demandes d'autorisation.

Les Pôles apprécient tout particulièrement :

- l'analyse de la cohérence du périmètre d'étude ;
- la prise en compte du projet de SDT de 2023.

Ils regrettent toutefois l'absence d'alternatives (mesures ou actions alternatives) notamment concernant celles liées à la N5 et la N54.
