



conférence des
**bourgmestres et
élus territoriaux**

**Avis d'initiative de la Conférence des bourgmestres et élus de Wallonie picarde
relatif au Projet de Schéma Régional Structurant de Mobilité Collective –
Bassin de mobilité du Hainaut**

30 septembre 2026

Le présent avis fait suite à la consultation des communes membres de l'Organe de Consultation du Bassin de Mobilité Hainaut sur le Projet de Schéma Régional Structurant de Mobilité Collective (SRSMC).

La mobilité influence de nombreux aspects de la vie des citoyens et constitue, à ce titre, un véritable enjeu dans la gestion d'une commune. Elle est indispensable pour garantir l'accès à l'emploi et aux soins de santé des administrés ou encore pour permettre le maintien des liens sociaux. Ses effets sur l'environnement sont également bien réels et justifient pleinement la mise en place d'une réflexion concertée à une échelle supracommunale.

Eu égard à ce qui précède, la Conférence des bourgmestres et élus territoriaux de Wallonie picarde souhaite remettre un avis d'initiative sur le Projet de Schéma Régional Structurant de Mobilité Collective.

Cet avis a été rédigé sur base de l'analyse réalisée par les intercommunales IDETA et IEG et des réflexions et considérations exprimées à l'occasion des séances plénières du 19 juin et du 18 septembre 2026.

Considérations générales

Le Projet de Schéma Régional Structurant de Mobilité Collective repose sur des bases de données génériques et standardisées à l'échelle régionale et qui, dès lors, **ne tiennent pas compte des réalités locales spécifiques au bassin de mobilité de la Wallonie picarde**.

Le **manque de transparence** entourant ces données, notamment celles concernant la fréquentation TEC, empêche une consultation éclairée des communes.

Un tel **flou** concerne également la **valeur contraignante** du document et son **calendrier** de mise en application.

Points d'attention

La Conférence des bourgmestres et élus tient à porter à l'attention des autorités compétentes un certain nombre de **points d'attention significatifs**.

Des manquements à combler au niveau des liaisons structurantes

Le réseau structurant bus proposé pour le bassin du Hainaut présente des **lacunes significatives** en Wallonie picarde. Deux axes sont ici particulièrement concernés : l'axe Valenciennes-Péruwelz, Leuze, Renaix et l'axe Tournai-Leuze-Ath-Enghien.

Le réseau du SRSMC est divisé en 2 types de lignes :

- 1) Les lignes du réseau structurant : au nombre de 4 seulement en Wapi :
 - Comines-Warneton-Mouscron
 - Mouscron-Tournai via Pecq
 - Ath-Saint-Ghislain
 - Nouvelle ligne Renaix-Ath via Ellezelles et Flobecq.
- 2) Les connexions des centralités villageoises et des POI majeurs.

Le réseau structurant ne représente qu'1/3 de l'offre TEC, à côté des offres urbaines et scolaires. Que reste-t-il pour l'offre locale à l'avenir ? Quelles sont les garanties pour les communes rurales de voir leur territoire desservi ?

Il n'y a actuellement aucune garantie de connexions des centralités villageoises. Cela est laissé à l'appréciation du TEC mais ils n'auront pas d'obligation du SRSMC. Même les connexions « Réseau Bus structurant régional » pourraient n'être assurées que par du transport à la demande dont les modalités et le fonctionnement ne sont pas clairement définis.

La philosophie de cette réforme est d'identifier des axes prioritaires plutôt que des axes trop diffus dans la ruralité et garantir les services sur ses axes structurants. Cela n'empêche pas d'autres lignes TEC de continuer à exister.

La Conférence des bourgmestres et élus territoriaux souhaite que **l'identification des liaisons structurantes soit ré-évaluée et augmentée**, au regard de paramètres spécifiques adaptés à la réalité territoriale de la Wallonie picarde.

De même, les **enjeux identifiés en matière d'offre et d'infrastructure** pour les liaisons structurantes ferroviaires et bus sont **insuffisamment explorés**.

La Conférence des bourgmestres et élus territoriaux souhaite que l'ensemble des liaisons structurantes de Wallonie picarde soient assorties **d'enjeux clairement définis** afin de ne laisser aucune zone d'ombre.

Des solutions à proposer pour éviter l'isolement des territoires ruraux

Alors que le projet de Schéma a le mérite de vouloir garantir l'accessibilité des centralités villageoises aux centralités urbaines et aux pôles majeurs, il pêche par le **manque de mesures opérationnelles** pour y parvenir même lorsque l'offre existante est identifiée comme insuffisante.

Plusieurs **communes rurales de Wallonie picarde se retrouvent sans aucun mobipôle**. Pour d'autres, des incohérences pour les habitants sont relevées notamment dans la hiérarchisation des pôles D1 et D2.

En conséquence, la Conférence des bourgmestres et élus territoriaux demande à ce que le document ne se limite pas à cartographier les insuffisances mais fixe un **calendrier d'action pour y remédier**, en distinguant les solutions à court terme (renfort d'offre, TEC à la demande) des solutions à moyen terme (nouvelles liaisons).

La Conférence des bourgmestres et élus territoriaux insiste tout particulièrement pour que les solutions avancées prennent en considération **les besoins réels des habitants des communes rurales** de sorte que ceux-ci puissent avoir un **accès effectif aux services essentiels** (écoles, commerces, organismes d'insertion socioprofessionnelle, services de justice, institutions hospitalières...).

Des connexions vers la France et la Flandre à renforcer

Alors que le SDT identifie clairement les aires de coopération transrégionale et transfrontalière et souligne les connexions à maintenir et les axes à renforcer (Lille, Armentières, Roubaix, Tourcoing, Saint-Amand et Valenciennes côté français – Courtrai, Ypres, Renaix et Grammont côté flamand), le document ne **prend pas suffisamment en compte leur réelle attractivité** sur certaines communes de Wallonie picarde.

Les liaisons transfrontalières vers la France sont insuffisantes par rapport à la réalité des besoins et ne tiennent pas compte des orientations stratégiques prises par l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai et la Métropole Européenne de Lille en matière de mobilité.

La Conférence des bourgmestres et élus territoriaux demande à ce qu'il soit tenu compte de la puissance des liens vers la France et la Flandre (qu'il s'agisse de déplacements professionnels, familiaux et/ou de loisirs) et par conséquent, que le Projet de Schéma soit complété par un **volet de coordination explicite avec les autorités de transport françaises et flamandes**, avec des engagements pour les liaisons identifiées comme « à créer ».

Des critères à revoir pour la sélection des points d'intérêt majeurs

L'identification des points d'intérêts majeurs (POI) a été réalisée sur base de critères standardisés à l'échelle de la Wallonie. Toutefois, **ces seuils sont trop restrictifs et excluent de facto un certain nombre d'équipements**. C'est notamment le cas des parcs d'activités économiques qui génèrent des flux de déplacements importants alors que dans le même temps, de plus en plus de travailleurs ont des difficultés à acquérir un véhicule.

C'est pourquoi, la Conférence des bourgmestres et élus territoriaux plaide pour une **adaptation des seuils retenus à l'échelle locale** afin que ceux-ci tiennent davantage compte des réalités locales spécifiques à chaque bassin de mobilité.

Par ailleurs, pour plusieurs de ces POI, le projet de Schéma s'appuie sur des **connexions cyclo-piétonnes théoriques qui ne reflètent pas la réalité**. C'est par exemple le cas pour la Haute École Louvain en Hainaut (site de Leuze) qui bien que géographiquement proche du mobipôle de la gare ne dispose d'aucun aménagement cyclable sécurisé qui engagerait les usagers à opter pour ce mode de déplacement.

La Conférence des bourgmestres et élus territoriaux demande donc à ce que la méthodologie d'étude du Réseau Cyclable Structurant, actuellement dirigée par le SPW-MI, **intègre des critères de définition cohérents et complémentaires au Schéma**, afin de garantir la logique de rabattement et du « dernier kilomètre ».

Une réflexion à approfondir en ce qui concerne les mobipôles

Nous nous réjouissons que Tournai et Mouscron sont bien repris dans les pôles régionaux en tant que pôles urbains majeurs (D1).

Cependant, la classification des mobipôles contient de trop nombreuses **incohérences** qui ne tiennent pas compte du rôle réel joué par des infrastructures dans le maillage du réseau.

Plus grave, certaines zones du territoire ne sont reprises dans aucun des tableaux de mobipôles et sont donc **purement et simplement oubliées**.

Les mobipôles doivent se trouver dans les centralités du SDT. Or, pour inclure de nouvelles centralités dans leurs SDC, les communes doivent les justifier notamment par la desserte en TEC. Les communes espèrent que la nouvelle stratégie SRS MC ne va pas avoir un impact sur la mise en place de l'offre TEC trop rapide, qui ne permettrait pas de prendre en compte les évolutions éventuelles de centralités qui feront l'objet du dépôt des SDC à l'horizon 2030.

La Conférence des bourgmestres et élus territoriaux souhaite que le Schéma **prenne en considération les réalités du territoire** de la Wallonie picarde, les risques d'une dépendance à la voiture accrue dans certaines zones et, en corollaire, d'isolement de la population.

Une logique de travail problématique

La politique de mobilité sera mise à jour en 2030 et ensuite tous les 2 ans en fonction de l'évolution des SDC, de développements de PAE, etc.

Comme c'est indiqué sur cette ligne du temps, l'avis des communes concerne uniquement la connexion entre les centralités et les emplacements de mobipôles, ce qui pose un problème quant à la politique communale de mobilité. En effet, il n'est pas prévu de prendre en compte les tracés, la desserte scolaire, l'évolution du territoire, ...

La Conférence des bourgmestres et élus territoriaux déplore les **multiples incohérences** observées tant au niveau du **planning** que **des données utilisées** et tient à souligner les difficultés que cela pose aux communes dans leur positionnement dans le cadre de la réalisation de leur SDC.

En conclusion

Si la Conférence des bourgmestres et élus territoriaux comprend la volonté de la Région wallonne de rationaliser et d'optimiser les déplacements collectifs, il est impératif que le futur Schéma Régional Structurant de Mobilité Collective **tienne compte des spécificités du bassin de mobilité de la Wallonie picarde**.

À ce stade, de larges **territoires ruraux** de la Wallonie picarde sont **insuffisamment pris en considération** tant dans les liaisons structurantes que dans la localisation ou la typologie des mobipôles.

La Conférence des bourgmestres et élus territoriaux demande donc à ce que **ce constat soit corrigé** sous peine de voir se reproduire les inégalités territoriales existantes.