PLAN DE RELANCE DE LA WALLONIE - BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE

Un tram sur roues rapide et confortable pour relier le Borinage à Mons toutes les 5 à 10 minutes (en heure de pointe)

DOSSIER DE PRESSE

Le Bus à Haut Niveau de Service, un tram sur roues rapide et confortable pour relier le Borinage à Mons toutes les 5 à 10 minutes (en heure de pointe)

COMMUNIQUÉ DE PRESSE - MONS, LE 18 JUIN 2021

La Wallonie propose la création d'un "Bus à Haut Niveau de Service" (BHNS) dans le cadre de son plan de relance.

D'ici 2026, ce tram sur roues devrait permettre de décongestionner la N51 traversant le Borinage vers Mons. Cet axe stratégique, représentant 30% du trafic automobile de et vers Mons, sera aménagé en concertation avec les habitants afin d'accueillir harmonieusement ce transport public moderne, rapide et confortable.

Le Ministre-président de la Wallonie Elio DI RUPO et le Ministre wallon de la Mobilité, Philippe HENRY, accompagnés des Bourgmestres de Mons Nicolas MARTIN, de Saint-Ghislain Daniel OLIVIER, de Quaregnon Damien JENART et de Boussu Jean-Claude DEBIEVE, ont dévoilé ce jour les contours de l'ambitieux projet du BHNS qui devrait relier Mons à Boussu. Cet ambitieux projet du plan de relance de la Wallonie présente tous les avantages du tram ferré au niveau du confort et de la vitesse. Le concept de BHNS, qui existe dans de nombreuses villes du monde, présente une intermodalité maximale avec les autres modes de transport.

Concrètement, le BHNS est un tram sur pneus dont la réalisation coûte deux fois moins cher que le tram ferré. Il peut circuler à la fois en site propre et sur route (où il est prioritaire), à la fréquence d'un bus toutes les 5 À 10 minutes en heure de pointe, ce qui permet une très grande facilité d'utilisation.

"Au-delà de son impact positif sur la mobilité, ce projet ambitieux vise à améliorer le cadre de vie des milliers d'habitants qui vivent à proximité de cet axe structurant. Il s'agit de revaloriser l'espace public et de redynamiser l'ensemble du territoire concerné." a souligné le Ministre-Président Elio Di Rupo.

"Le BHNS est résolument LE mode de transport qui s'ajuste aux exigences de notre société contemporaine : non polluant, silencieux, confortable, accueillant facilement tous les usagers et s'intégrant parfaitement à son environnement. La plurimodalité guide toute la réflexion autour des BHNS : nous voulons absolument que tout soit pensé pour rendre le trajet du navetteur, du cycliste, du piéton,... simple, agréable et rapide » confirme le Ministre Philippe Henry.

C'est IDEA, l'agence de développement territorial, qui a élaboré ce projet ambitieux pour le Coeur de Hainaut. Selon son Président Jacques Gobert: *« il s'agit d'un projet de*

longue haleine où IDEA a joué un rôle moteur. Il a permis de mettre autour de la table tous les acteurs de la mobilité et de dégager, à l'issue d'une étude indépendante, cette solution structurante pour le territoire. Bien sûr, cela nécessitera des aménagements conséquents notamment sur un tronçon de 7 km, situé entre la gare de Mons et celle de Saint-Ghislain, mais ceux-ci seront concertés en amont avec tous les habitants et acteurs des quartiers concernés."

Le SPW Mobilité et Infrastructures sera maître d'ouvrage de ce projet et se réjouit de la mobilisation importante de fonds pour réaliser cet important projet. Pour Etienne WILLAME, « *ce projet permettra de concrétiser des actions majeures de la nouvelle approche de l'aménagement d'espaces publics routiers : trouver le meilleur équilibre entre la qualité des espaces, des transports collectifs et la mobilité active tout en conservant la meilleure accessibilité aux riverains et commerces* ».

Le budget total des travaux d'infrastructure consacré directement ou indirectement au projet de BHNS de Mons-Borinage s'élève à 50,19 millions d'euros. Le projet global est divisé en plusieurs parties correspondant à chacun des opérateurs :

Travaux d'infrastructures directement liés au BHNS	
PIMPT (Plan Infrastructures et Mobilité pour tous) 2020-2026	15,5 Mio € (dont 4 Mio € études)
Plan de relance wallon (via la facilité pour la reprise et la résilience)	24,79 Mio €
Travaux d'infrastructures connexes au BHNS	
FEDER 2014-2020 « N51 Mobilité & Cadre de Vie »	1 Mio € (aménagement du carrefour de la Porte de saint-Ghislain)
PIMPT (Plan Infrastructures et Mobilité pour tous) 2020-2026	8 Mio € (pour la réalisation de la connexion (route & piste cyclable) entre Saint-Ghislain et Boussu) 0,9 Mio € par SOFICO (pour l'aménagement du giratoire en sortie d'autoroute à saint-Ghislain)

Le BHNS aura un taux carbone neutre et roulera soit à l'électricité soit à l'hydrogène.

Une concertation maximale avec les autorités locales ainsi que les habitants, commerces et utilisateurs sera organisée bien avant le début des travaux pour garantir l'adhésion de tous au projet. Ainsi, de nouvelles poches de stationnement seront automatiquement créées pour garantir aux riverains et commerces de toujours disposer de places de parking à proximité de chez eux.

Le BHNS, un transport public moderne, écologique, à capacité importante et interconnecté avec les autres modes doux

La réalisation d'un BHNS coûte deux fois moins cher que le tramway ferré. Il existe ou est en projet dans de nombreuses villes moyennes européennes et dans le monde (par exemple, une cinquantaine en France dont Lille, Marseille, Grenoble, Strasbourg, Mulhouse, Avignon,...). Des études démontrent que la mise en œuvre des BHNS est pertinente dans des agglomérations de 100.000 à 300.000 habitants et dans les territoires péri-urbains.

Le BHNS est résolument un transport public moderne et confortable, à capacité importante, circulant si possible en site propre, avec des aménagements de voiries dont le remodelage des arrêts et un système de feux intelligents leur donnant la priorité.

Bus à fréquences renforcées, il propose une large amplitude horaire et est interconnecté avec les autres modes de transport (trains, vélo, voitures,...). C'est ainsi qu'à certains endroits stratégiques du parcours, des espaces de parcage de type "Park & Ride" ou des stationnements vélos sécurisés seront aménagés pour permettre aux usagers de prendre le BHNS pour rejoindre une gare ou un lieu.

Le BHNS permet de redéployer le réseau des bus, avec des arrêts conçus pour favoriser l'intermodalité. De plus, il marque d'une empreinte visuelle forte le territoire qu'il couvre.

Le BHNS est pensé pour donner le maximum de confort aux voyageurs. Silencieux, équipé d'un système d'information aux voyageurs, éclairé par de larges fenêtres, ses portes sont aussi beaucoup plus larges que celles d'un bus normal, ce qui garantit des montées et des descentes plus rapides et plus faciles, notamment pour les PMR, les personnes avec poussettes, avec leurs vélos pliables, avec leurs petits enfants tenus par la main, avec leurs nombreux sacs de courses,...

Les arrêts sont plus spacieux et plus confortables ; le trottoir au niveau des arrêts est reprofilé pour être surélevé et correspondre au niveau du plancher des bus qui est lui-même surbaissé au niveau des portes, ce qui facilite le transbordement

Le BHNS de Nantes

Mais le confort n'est pas seulement le fait d'être bien installé et de pouvoir entrer et sortir facilement. C'est aussi disposer d'un transport en commun pour lequel il ne faut pas avoir d'horaires en tête parce que sa fréquence est élevée ou de ne pas rater sa correspondance de train par exemple.

Le BHNS de la N51 sera résolument écologique : la volonté des autorités communales et régionales est qu'il soit "zéro émission", avec un moteur électrique ou à hydrogène silencieux.

La N51, un axe historiquement embouteillé

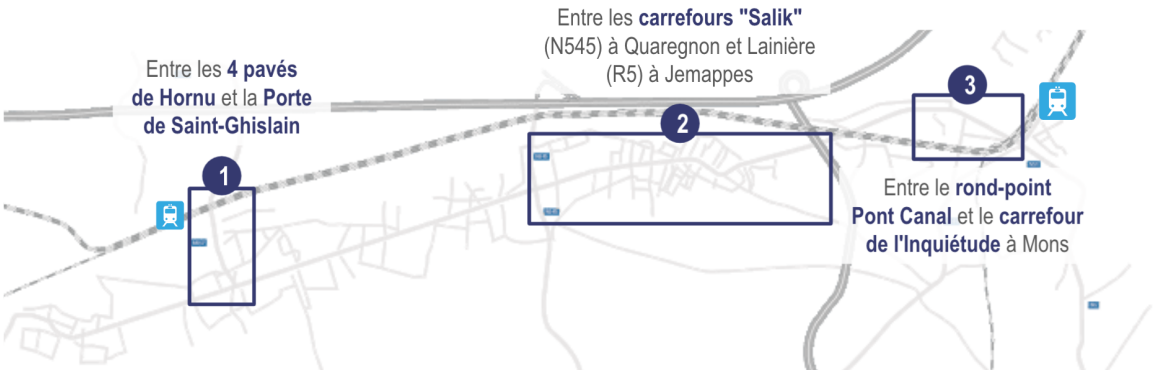
L'engorgement dû au trafic intense de la N51 n'est plus à démontrer. Et pour cause : 30% du trafic routier provient des villes du Borinage vers Mons. Ce trafic intense donne lieu à de nombreuses difficultés quotidiennes sur cet axe : embouteillages, pollution olfactive et sonore, insécurité routière, incidences néfastes sur le cadre de vie (voitures mal parquées, stress quotidien,...) et sur l'économie.

Dès 2008, IDEA propose de réaliser une étude pour la mobilité en zone ouest de Mons. Sont acquis à l'époque dans la programmation FEDER le passage sur l'autoroute au niveau de Mons (desserte de Geothermia) et le giratoire de Ghlin-Baudour nord.

En avril 2016, le TEC et IDEA valident les résultats de l'étude de mobilité confiée à un bureau d'expertise indépendant.

Après un diagnostic prospectif et la définition des enjeux et des besoins et l'élaboration d'un schéma directeur pour la région de l'ouest de Mons, le bureau d'études conclut à la nécessité de mettre en oeuvre un BHNS sur la N51 et accompagne son schéma de mesures concrètes d'aménagements opérationnels sur les tronçons les plus congestionnés de la N51, à savoir :

1. Le tronçon entre les 4 pavés de Hornu (triangle de Hornu) et la Porte de Saint-Ghislain.
2. Le tronçon entre le carrefour "Salik" (N545) à Quaregnon et Lainière (R5) à Jemappes.
3. Le tronçon entre le rond-point Pont Canal et le carrefour de l'Inquiétude à Mons.



En parallèle à la dernière phase de l'étude, une fiche est introduite pour la réalisation du BHNS ainsi que pour d'importants travaux connexes de création de voiries de délestage du trafic de transit sur la N51 dans la programmation FEDER « Plus Haut » 2014-2020. Le projet, bien que non repris dans la programmation FEDER - à l'exception de l'aménagement de la Porte de saint-Ghislain - est néanmoins accepté (pour ce qui concerne sa première phase) en juillet 2020 par le Plan des Infrastructures Wallon pour 15,5 Mio € ainsi que la création de la voirie de liaison de Saint-Ghislain à Boussu.

Pour une mobilité et multimodalité optimales

La mise en oeuvre d'un BHNS entre Boussu, Saint-Ghislain et Mons permettra de décongestionner l'axe de la N51 et de proposer un service de transport de qualité suffisamment attractif que pour engendrer un changement de comportement conduisant à un transfert modal de la voiture vers les transports publics.

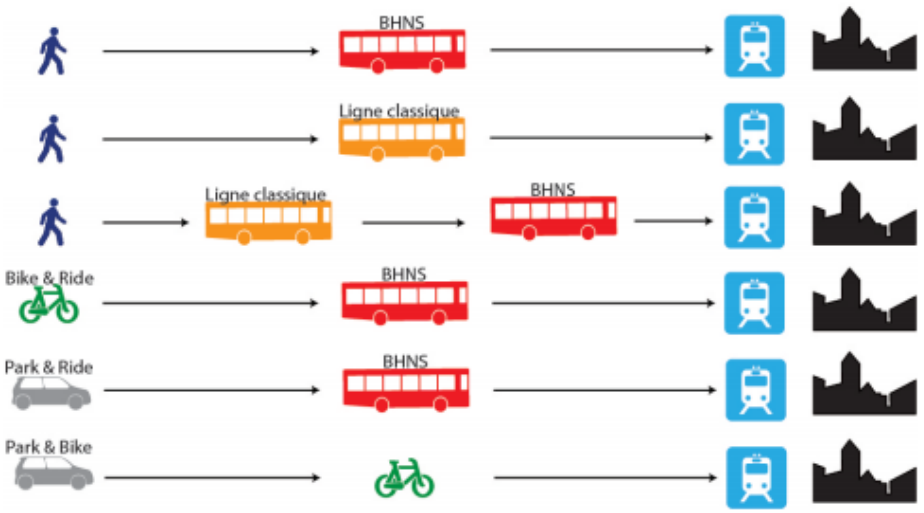
De plus, le BHNS améliorera la desserte, la vitesse et le confort des bus actuels, ainsi que la qualité de vie le long de l'axe. Il desservira des zones plus éloignées à partir d'un réseau fonctionnel et des correspondances assurées.

Le BHNS propose une mobilité inclusive avec un service accessible à tous, quel que soit son âge, ses moyens, sa mobilité (accès garanti aux PMR).

Enfin, le BHNS de la N51 sera un bus écologique à zéro émission, doté d'un moteur électrique ou à hydrogène silencieux. A terme, il réduira les déplacements en voiture et les bruits en ville.

Tout sera pensé pour atteindre un double objectif :

- d'une part conserver les usagers actuels, notamment les nombreux étudiants qui prennent déjà aujourd'hui les transports en commun et qui bénéficieront demain de conditions de transport plus souples et plus agréables ;
- d'autre part convaincre de nouveaux usagers d'opter pour cette solution. Il s'agit notamment des navetteurs encore trop souvent tentés d'aller en voiture jusqu'à la gare pour ne pas rater leur correspondance : le renforcement de la fréquence et la garantie d'une meilleure concordance avec les horaires de train devraient être un véritable incitant.



7 km d'aménagements de "façade à façade"

La mise en œuvre d'un BHNS sur la N51 appelle des aménagements qui permettront d'intégrer le BHNS de la manière la plus harmonieuse possible sur son parcours.

Pour y parvenir, le SPW mobilité et infrastructures réaménagera intégralement la voirie (de façade à façade) et l'entièreté des carrefours sur les 7 km les plus congestionnés du parcours entre Mons et Saint-Ghislain.

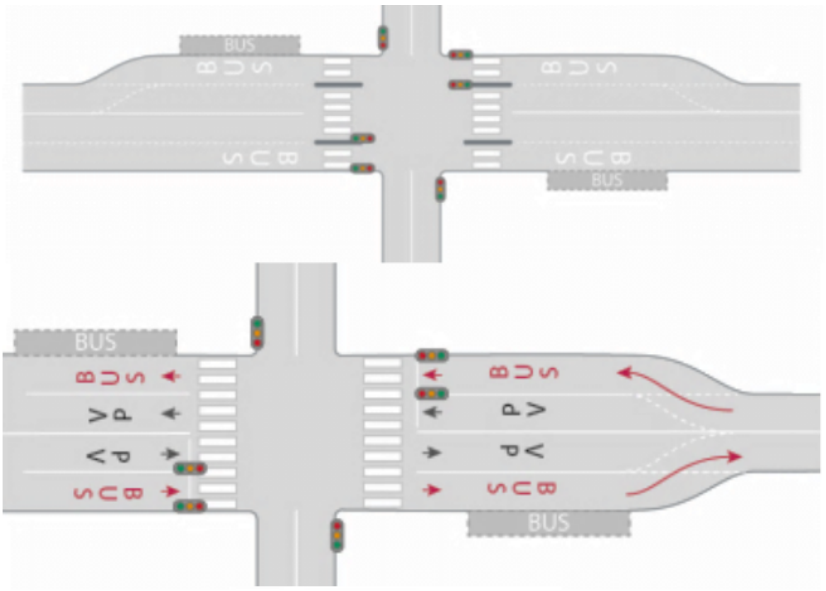
Il sera également nécessaire de revoir le profil de voirie et de prévoir des aménagements plus légers (par ex. marquage au sol) pour le solde du parcours entre Jemappes Lainière et Mons et entre les 4 Pavés d'Hornu et Boussu.

1. Création de bandes bus uniquement aux endroits stratégiques

Concernant la création des bandes bus, le site propre n'est pas indispensable sur 100% de la ligne, notamment dans les zones peu congestionnées.

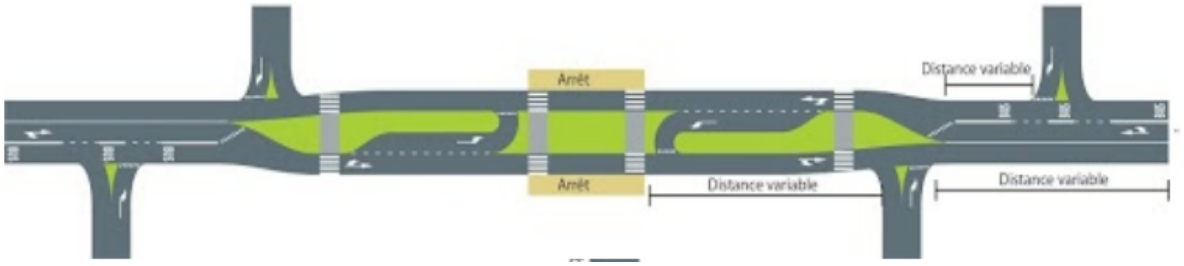
Par contre, les bandes bus et des aménagements spécifiques seront réalisés aux endroits stratégiques. Objectif ? Faire circuler le bus le plus librement possible afin de lui accorder la priorité sur la circulation automobile qui se poursuit, mais à l'arrière et à la vitesse du bus (aux carrefours; en amont des arrêts; aux tronçons où la circulation routière est plus intense ; là où l'espace public le permet).

Outre l'aménagement physique, les carrefours stratégiques seront tous équipés de feux "intelligents", c'est-à-dire qu'ils auront la possibilité de détecter les bus en approche et pourront leur libérer le passage.



Exemple de traversée d'un carrefour à feux

D'autres aménagements de voirie spécifiques seront réalisés afin de minimiser les impacts de la circulation automobile venant de voies secondaires.

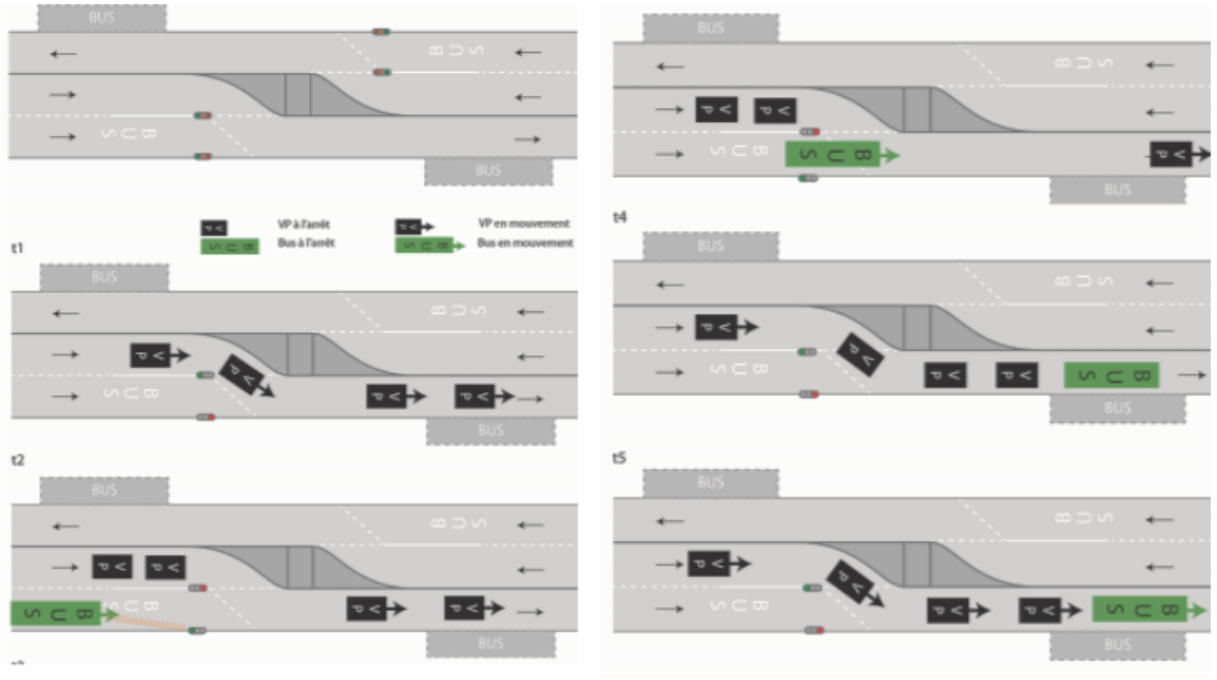


Suppression des mouvements tourne-gauche depuis les voiries transverses.

2. Le maintien d'une circulation à double sens

En ce qui concerne la circulation, la volonté est de conserver un trafic à double sens pour tous sur la plupart des tronçons, tout en portant une attention particulière à la fluidité de la circulation des bus.

Par exemple, à l'approche d'un tronçon étroit où un site propre n'est pas possible, un système de retenue permet au bus de se placer devant les autres véhicules.

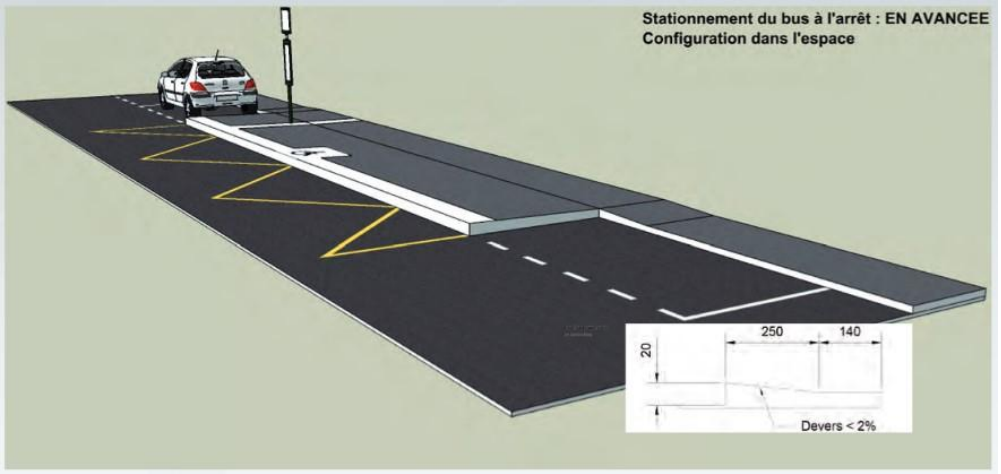


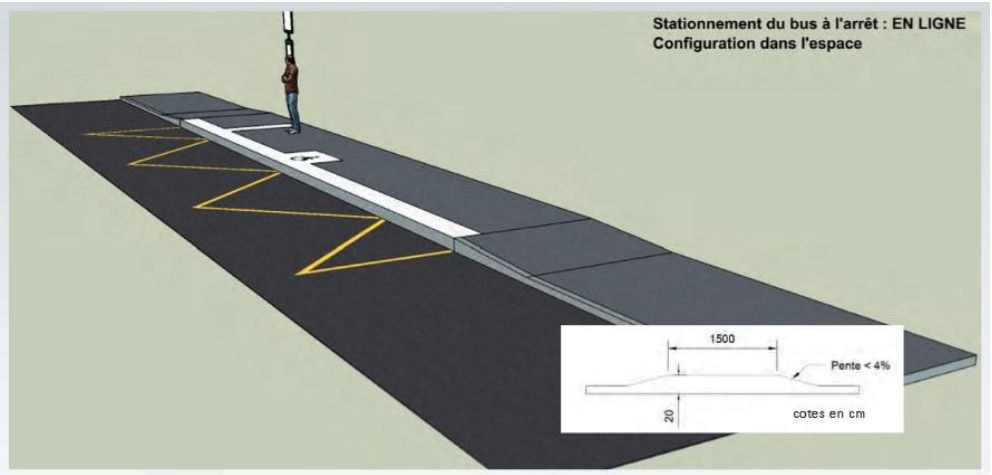
Les arrêts, quant à eux, se font sur la voirie, “arrêts en ligne” ; le trottoir est surélevé au niveau des arrêts et élargi, parfois de façon conséquente (“arrêts en saillie”). Les montées et descentes sont facilitées et le dépassement du bus n’est pas possible.

3. Des arrêts de bus en ligne ou en saillie

En ce qui concerne les arrêts de bus, les arrêts en encoche sont supprimés au bénéfice des arrêts en ligne ou en saillie, c’est-à-dire parfaitement intégrés à la circulation.

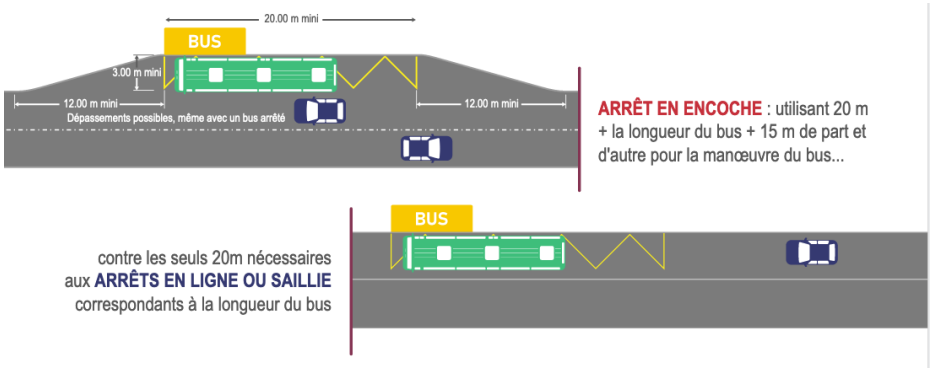
Les bus, devant les voitures, rythment le trafic. Les traversées sont sécurisées : les usagers traversent la chaussée sur le passage pour piétons implanté à l'arrière du bus devant une file de voitures déjà à l'arrêt. Le parking parasite n’existe plus sur les arrêts (les bus s'arrêtent à quai pour plus de sécurité et de confort pour les usagers). Le parcours du bus est plus fluide car il n'a pas à faire la manœuvre de se réinsérer dans le trafic.





4. Des places de stationnement préservées

En ce qui concerne le stationnement, le stationnement en voirie sera maintenu afin de permettre l'accès aux commerces et pôles d'attractivité et aux riverains. Il sera cependant remodelé par endroits afin de permettre les aménagements à proximité des carrefours et des arrêts de bus. La suppression notamment des arrêts de bus en encoche au profit d'arrêts en ligne ou en saillie permet de facto la création d'emplacements supplémentaires de par leur moindre consommation d'espace.



Certaines places de stationnement seront déplacées, d'autres supplémentaires seront créées par poches pour répondre à des besoins locaux.

Par ailleurs, à différents endroits du parcours, divers parkings de type "Park and Ride" seront implantés et certains arrêts de bus seront équipés d'abris vélos sécurisés.

L'espace public sera redistribué afin d'être plus convivial pour tous !

La concertation avec les habitants

Pour mener à bien un tel projet structurant, il est fondamental de mettre en place un comité de concertation composé de représentants des riverains, des commerçants, des usagers et des autorités locales.

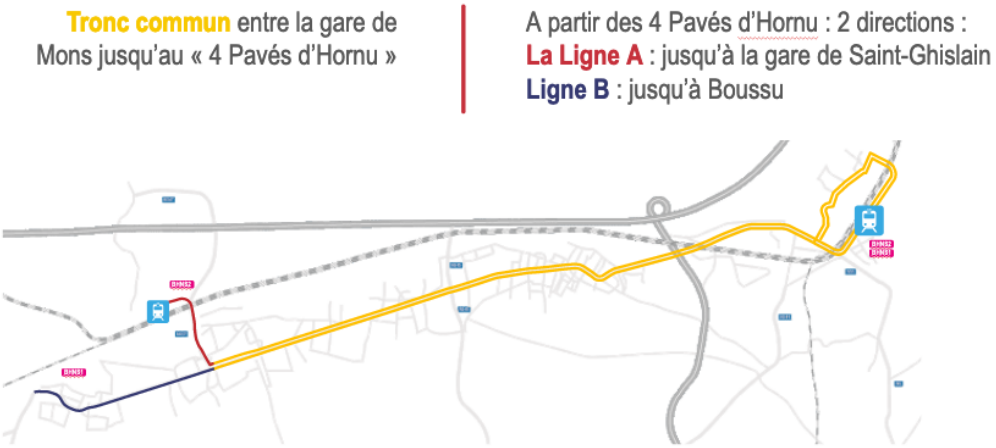
La concertation citoyenne sera organisée dans le cadre d'un marché public qui sera lancé par le SPW Mobilité et Infrastructures (marché d'étude avec accompagnement des travaux et volet communication) d'ici fin 2021.

Des rencontres citoyennes avec la possibilité de s'exprimer seront organisées dans toutes les communes directement et indirectement concernées par le BHNS, avant le lancement des travaux et notamment dans le cadre des procédures classiques de demandes de permis d'urbanisme.

Une adaptation des lignes de bus existantes

Deux lignes seront proposées avec un tronc commun entre la gare de Mons jusqu'au « 4 Pavés d'Hornu ». A partir des 4 Pavés d'Hornu, 2 directions :

- La Ligne A : jusqu'à la gare de Saint-Ghislain
- Ligne B : jusqu'à Boussu



Les amplitudes et fréquences du BHNS seront renforcées par rapport à la situation existante : les BHNS fonctionneront de très tôt jusqu'à très tard : de 4h30 du matin jusqu'à 23h30.

Avec une fréquence en heure de pointe (semaine et période scolaire) de :

- Toutes les 5 minutes en hyper pointe (7h-8h30 et 15h30-17h30).
- Toutes les 10 minutes en heures normales.
- Toutes les 20 minutes en heures très creuses (4h30-5h30 – 21h00-23h30).

Le budget et le calendrier

1. Le budget

Travaux d'infrastructures directement liés au BHNS	
PIMPT (Plan Infrastructures et Mobilité pour tous) 2020-2026	15,5 Mio € (dont 4 Mio € études)
Plan de relance wallon (via la facilité pour la reprise et la résilience)	24,79 Mio €
Travaux d'infrastructures connexes au BHNS	
FEDER 2014-2020 « N51 Mobilité & Cadre de Vie »	1 Mio € (aménagement du carrefour de la Porte de saint-Ghislain)
Plan Infra 2020-2026	8 Mio € (pour la réalisation de la connexion (route & piste cyclable) entre Saint-Ghislain et Boussu) 0,9 Mio € par SOFICO (pour l'aménagement du giratoire en sortie d'autoroute à saint-Ghislain)

2. Le calendrier

- Fin 2021 Sélection d'un bureau d'études
- 2022 Consultation des riverains et des autorités locales
- 2021 - 2023 Préparation du dossier en vue de l'obtention d'un permis (avant-projet, CSC, etc.)
- 2023 - 2026 Réalisation des travaux en plusieurs phases
- 2026 Mise en service du BHNS

Contacts presse

Cabinet du Ministre Président : Sylvain Jonckheere, Porte-parole, 0495-74.97.40

Cabinet du Ministre Philippe Henry : Eric Biérin, Porte-parole, 0479-86 60 85

IDEA : Emilie Zimbili, Porte-parole, 0496-57 65 91

OTW / **TEC** : Stéphane Thiery, 0495-50.28.57

SPW Mobilité et Infrastructures : Serge TOUSSAINT, Porte-parole, 0477-77 27 25