

## Rapport de la réunion de l'Organe de consultation du bassin de mobilité de Charleroi

---

Date : jeudi 01 juin 2021

Lieu : Teams (réunion en ligne)

Présentation en annexe

### Présents :

#### Membres

- Xavier DESGAIN (Charleroi)
- Hedwige DEHON (Courcelles)
- Hélène MAUFROID (Chimay)
- Loïc D'HAeyer (Fleurus)
- Christine BRUYERE (Fontaine l'Évêque)
- Alain VANDROMME (Froidchapelle)
- Pierre MINET (Ham-sur-Heure – Nalinnes)
- Pascal TAVIER (Pont-à-Celles)
- Didier GILSON (OTW – Directeur exécutif Charleroi)
- Jean-Philippe BILLE (SPW Mobilité Infrastructures – Direction des routes de Charleroi, directeur)
- Jérôme WIBRIN (représentant du Ministre Henry)
- Didier GILSON (OTW – Direction de Charleroi)
- Jean-Luc GOSSELIN (SPW Mobilité Infrastructures – Routes du Hainaut et du Brabant wallon)
- Antoine PATRIS (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)
- Florianne MOSSOUX et Ysaline PASQUASY (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)

#### Invités permanents

- Florence DEMACQ (administratrice OTW)
- Xavier ROBERT (OTW - Directeur d'exploitation Charleroi)
- Laurent GALLAND (OTW – Direction de Charleroi - Conseiller études/mobilité)
- Christophe LEURIDENT (OTW – Direction générale)
- Frédérique VAN ROOST (Echevine de Couvin, commune invitée)
- Bénédicte HAMOIR (Echevine de Doische, commune invitée)
- Mourad BAUCHE (SNCB)
- Mathieu ANGELO (CAWaB)
- Anna TINEBRA et Remy HUON (Asbl Tous à pied)
- Duncan SMITH (asbl Navetteurs.be)
- Martin DUFLOU (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)

#### Invités ad hoc

- Laurent BLANCHART (Commission mobilité de Charleroi Métropole)
- Charline MINON (SPW Mobilité Infrastructures – Direction de la Planification de la Mobilité)
- Christiane CHERMANNE (SPW Mobilité Infrastructures – Direction de la Planification de la Mobilité)
- Marie BAUWELINCKX (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)
- Justine MARNEFFE (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)
- Maire VIDOTTO (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)

#### Autres

- Nicolas KASAPOV (Responsable Urbanisme Châtelet)
- Patricia DRUSZCZ (Chef de projet plan de cohésion sociale de Gerpinnes)
- Pascaline GILSON (CEM Charleroi)
- Mireille BRAUN (CEM Les Bons Villers)
- Guy MOTTARD (employé administratif Philippeville)
- Michel MEUTER (Mobilesem)

#### Absents/excusés :

- Jean-Pierre DEPREZ (Aiseau-Presles)
- Annibale MOSCARIELLO (Anderlues)
- Christine MORMAL (Beaumont)
- Alpaslan BEKLEVIC (Châtelet)
- Fabrice MINSART (Farciennes)
- Denis GOREZ (Gerpinnes)
- Philippe JENAUX (Les Bons Villers)
- Marcel BASILE (Lobbès)
- Véronique RIEZ (Momignies)
- Marie KNOOPS (Montigny-le-Tilleul)
- François DUCARME (Sivry-Rance)
- Yves CAFONNETTE (Thuin)

#### Abréviations courantes :

AOT = Autorité organisatrice du transport

BHNS = Bus à haut niveau de service

CCATM = Commission Consultative Communale d'Aménagement du Territoire et de Mobilité

CEM = conseiller en mobilité

CLM = Centrale locale de mobilité

CRM = Centrale régionale de mobilité

GHDC = Grand Hôpital de Charleroi

H+ = tarif Horizon +

HP = heures de pointe

OCBM = Organe de consultation du bassin de mobilité

OTW = Opérateur de transport de Wallonie

PAE = Parc d'activité économique

PCM = Plan communal de mobilité

PIMPT = Plan Infrastructures et Mobilité pour Tous

PUM = Plan urbain de mobilité

SDT = Schéma de Développement Territorial

SRM = Stratégie Régionale de Mobilité

ZHNS = Zone à haut niveau de service

## 1. Introduction

## 2. Réseau structurant intercommunal

### 2.1. Développement du réseau structurant Express

Mises en œuvre (itinéraires, horaires, arrêts, matériel roulant, infrastructures, ...)  
Point pour avis de l'Organe – Document préparatoire

L'OTW présente les modifications de l'offre structurante Express qu'il met en œuvre :

- Beaumont – Erquelines – Estinnes – Quévy – Mons (création ligne E110 en 2021)
- Gembloux – Sombreffe – Fleurus – Charleroi (création ligne Express en 2022)

Les remarques suivantes ont été formulées en séance :

- Remarques sur la ligne express E110 Beaumont-Mons :
  - L'AOT souligne que la ligne offre plus d'un arrêt par commune, craignant que cela ait un impact sur le caractère express et la vitesse commerciale de cette ligne. Elle fait également remarquer que la correspondance à Mons n'est pas systématique, avec un temps d'attente variant entre 3 et 8 minutes. Le temps d'attente à Beaumont ne pourrait-il pas être diminué afin de mieux assurer la correspondance à Mons ?

L'OTW confirme que son intention pour le lancement de la ligne reste de desservir 1 arrêt/localité sur la nationale au vu du caractère rural et de l'étalement de l'habitat sur la zone. Pour ce qui est de l'itinéraire et du temps de parcours, ceux-ci sont calqués sur ceux de la ligne 129, qui effectue une desserte encore plus fine, et sur laquelle il y a actuellement des retards. D'expérience, l'OTW sait qu'il n'est pas possible d'aller plus vite.

Cependant, le projet d'infrastructures à l'entrée de Mons prévu par le PIMPT pourrait permettre de maximiser la vitesse commerciale. Les Directions territoriales de l'OTW Hainaut et du SPW Routes sont en charge du dossier.

Enfin, pour les temps de correspondance, diminuer le temps d'attente est risqué, et donner la correspondance à 2 endroits reste compliqué.

- La SNCB demande s'il existe une estimation du nombre de voyageurs qui pourraient faire correspondance à Mons vers Bruxelles depuis Beaumont ? Si ce nombre est important, une meilleure correspondance serait effectivement à organiser.

*Informations post-réunion : 902 personnes habitant Beaumont, Erquelines, Estinnes ou Quévy travaillent à Bruxelles, Braine-le-Comte, Soignies ou Jurbise (liaison IC menant à Bruxelles) dont un tiers ne disposent pas d'une autre offre structurante leur permettant de rejoindre leur lieu de travail (avec maximum 1 correspondance). En*

*amont de la liaison, 119 travailleurs potentiels venant de Momignies, Chimay ou Sivry-Rance se rendent à Erquelinnes, Estinnes, Quévy ou Mons.*

- Remarques sur la future ligne express Gembloux - Charleroi :
    - Le passage par la gare de Fleurus est bien prévu par l'OTW dans l'état actuel de son étude opérationnelle, tout comme la desserte du PAE Martinrou est assurée via un arrêt au rond-point à proximité.
    - Le choix de faire passer l'itinéraire soit par Soleilmont, soit par le futur Grand Hôpital de Charleroi est encore en réflexion. Aujourd'hui, l'itinéraire via le GHDC est plutôt privilégié par l'OTW.
    - Plusieurs élus du bassin de Charleroi s'étonnent du détour effectué par Ligny, des dispositifs de mobilité douce pouvant être déployés pour rabattre les habitants vers la ligne express. L'AOT informe que c'est une initiative de l'OTW lors de ses études opérationnelles qui a reçu un accueil favorable lors de l'OCBM du bassin de Namur. L'AOT précise qu'elle n'a pas encore pu se prononcer sur les dessertes de Ligny ou de la gare de Fleurus sur l'itinéraire en l'absence d'évaluation par l'OTW à ce stade de la vitesse commerciale/temps de parcours entre les pôles de Gembloux et Charleroi pour cet itinéraire. Plusieurs élus du bassin de Charleroi plaident pour que la desserte de Fleurus soit préférée à celle de Ligny si un choix doit être fait, le potentiel de clientèle leur apparaissant plus important à Fleurus vu la future liaison vers l'aéroport.
- L'OTW informe que sa Direction territoriale de Namur est en train de réaliser des comptages passagers et des chronométrages de temps de parcours, afin d'aider à la décision de desservir finement le centre de Ligny et/ou la gare de Fleurus.
- La question est posée de savoir si des correspondances vers Louvain-la-Neuve sont intégrées à cette ligne Express.

Cette correspondance n'est pas organisée car les flux sont faibles. Néanmoins, dans le cadre du redéploiement de l'offre TEC de la zone autour de Gembloux, il faut préciser que sera développée une nouvelle ligne TEC entre Gembloux et LLN/Wavre Nord. Cette ligne sera complémentaire au réseau ferroviaire car elle desservira les activités le long de la N4 et les PAE en périphérie de LLN et Wavre (qui ne sont pas atteignables directement en train).

Conformément à la fiche tactique actuelle de la liaison Charleroi-Gembloux, il n'y a pas de correspondance ciblée pour l'instant depuis la ligne Express Gembloux-Charleroi vers LLN/Wavre Nord. C'est par contre prévu pour la future liaison Sambreville-Jemeppe-Gembloux.

### **Avis de l'Organe**

L'Organe prend acte des modifications de l'offre structurante présentées par l'OTW sur deux liaisons Express.

En ce qui concerne la liaisons Beaumont - Mons, il recommande à l'Opérateur de veiller à la bonne correspondance en gare de Mons vers Bruxelles et de prendre les mesures pour la garantir. Il soutient la mise en œuvre d'infrastructures de priorisation des transports public sur la route régionale d'entrée Est de Mons en vue de contribuer à la performance et à la fiabilité de l'offre Express mise en œuvre.

En ce qui concerne la liaison Gembloux - Charleroi, l'Organe identifie une opportunité en termes d'intermodalité à la connecter à la gare SNCB de Fleurus mais il demande à l'Opérateur d'étudier l'impact sur le temps de parcours des différents « détours » proposés (gare de Fleurus, Ligny) à l'itinéraire le plus direct, étant donné les difficultés d'accès et en vue de maximiser la vitesse commerciale entre les pôles de Charleroi et Gembloux à connecter.

### **2.2. Connexion progressive du solde des communes au réseau structurant express/ferroviaire**

Méthodologie régionale et priorisation des communes par bassin

- Gerpennes
- Froidchapelle
- Les Bons Villers

Le point est abordé avec le point 3.1.1.

## **3. Réseaux TEC**

### **3.1. Redéploiement de l'offre**

#### **3.1.1. Méthodologie régionale et planning : ajustements**

Point pour avis de l'Organe – Documents préparatoires 3.1.1 et 2.2

- Etudes du Plan Mobilité à l'échelle à Charleroi Métropole
- Redéploiements ciblés prioritaires 2021 – 2022 :
  - Zone Nord-Ouest (Chapelle-Lez-Herlaimont, Courcelles, Roux)
  - Zone du plateau nord (aéroport, aéropôle)
  - Zone pluricommunale de Chimay – Beaumont
  - Zone pluricommunale de Philippeville – Couvin (bassin de mobilité de Namur)
- Méthodologie régionale de connexion progressive du solde des communes au réseau structurant express/ferroviaire et priorisation des communes par bassin :
  - Gerpennes
  - Froidchapelle
  - Les Bons Villers

Les remarques suivantes ont été formulées en séance :

- Remarques sur le planning d'études de la zone urbaine de Charleroi :
  - L'OTW ainsi que plusieurs élus expriment leurs craintes par rapport au planning prévu pour les études urbaines relatives au transport en commun. Le PUM doit aboutir pour fin 2023. Or, les grands projets du stade et du Grand Hôpital de Charleroi ouvriront en 2024. Il est demandé de veiller à ce que l'offre de transport en commun puisse être revue autour de ces projets pour qu'une offre adaptée puisse être mise en place dès le lancement de ceux-ci.

La Ville de Charleroi précise également que des mesures en faveur d'une mobilité plus durable (aménagement urbains et routiers, restriction de stationnement, etc.) seront mises en œuvre d'ici 2022 et demande donc de pouvoir améliorer son réseau de transport en commun en parallèle afin que les habitants ne soient pas « pris en tenaille ».

Elle confirme son soutien à un diagnostic des lignes structurantes existantes afin d'identifier la possibilité de mettre en place des modifications opérationnelles en parallèle avec l'étude PUM (si les constats sont évidents et partagés et en fonction des possibilités de l'OTW). L'AOT confirme cette intention et constate que cette action manquait effectivement dans le document préparatoire.

L'AOT indique que les grands projets du BHNS, du GHDC et du stade ne peuvent être décollés d'une vision globale de la mobilité au sein de l'agglomération et doivent donc être intégrées au PUM, à moins de vider celui-ci de son sens. L'enjeu est bien que le PUM puisse orienter la structuration de la mobilité sur la zone. Le Plan de Mobilité de Charleroi Métropole doit donc être lancé le plus vite possible.

La dynamique PUM ne doit pas empêcher qu'en parallèle des études ciblées puissent être menées, sans attendre la dernière étape de validation du PUM. L'objectif étant bien de prendre en compte les échéances des grands projets.

- La Direction de la planification de la mobilité (SPW M&I) indique que le cahier des charges du PUM partira bientôt au Cabinet Henry pour validation. Au niveau du timing, l'objectif est de le faire démarrer en septembre-octobre afin d'avoir en juin 2022 un premier rapport exprimant la vision de ce qu'il faut mettre en œuvre. Puis jusque juin 2023, des ateliers devraient être organisés pour affiner le plan d'actions, pour obtenir en septembre 2023 un rapport final. Viendrait ensuite le processus de validation avec enquête publiques, consultation des instances consultatives, rapport d'incidences environnementales, etc. qui serait à soumettre et faire valider par le Gouvernement Wallon début 2024. Elle tient à rappeler que le PUM est une vision stratégique à long terme (2030-2040). De cette vision à haut niveau découlera toute une série de mesures, mais pas forcément un plan d'action à court terme (2024).

- L'AOT précise que, complémentairement au PUM et aux études de redéploiement ciblés, une évolution clé de l'offre du métro léger de Charleroi est bien déjà programmée avec l'OTW : l'augmentation de son amplitude horaire jusqu'à 23h à partir de 2022.
  
- Concernant le stade :
  - Le SPW Routes indique que tous les travaux du stade vont avoir lieu d'ici 2024 mais qu'il n'y a pas de budget prévu au niveau du SPW pour réaliser des infrastructures routières autour de ce stade.
  - L'AOT identifie que l'enjeu transport public pour le stade relève prioritairement des contraintes opérationnelles de l'OTW en termes de capacité événementielle de la station de métro et de matériel roulant afin d'évaluer les flux horaires maximaux à transporter via le réseau urbain ferré.
  - C. Bruyère (Fontaine-l'Évêque) souhaite insister sur le fait que sa commune pourrait être un lieu de parking pour voitures ou cars pour les usagers voulant rejoindre le stade de Charleroi via les métros M1 et M2. De plus, un projet commercial est en train de se développer à Fontaine-l'Évêque, qui pourrait entraîner une augmentation de la fréquentation des adolescents et jeunes adultes des lignes M1 et M2.
  
- Concernant le GHDC :
  - En ce qui concerne la desserte par bus GHDC, il était imaginé de faire faire un détour aux bus qui venaient de Châtelet sur la N569 via une nouvelle voirie qui allait remonter vers le GHDC et puis revenir sur la N569. La Direction territoriale OTW n'a pas d'information à ce stade sur le permis d'urbanisme relatif à ce projet de voirie, le dossier est géré au niveau de la Direction générale OTW. Cette voirie est nécessaire si on veut desservir l'hôpital avec le moins d'impact possible sur les lignes existantes. A défaut, il n'y aura que la ligne 28 qui peut passer par l'hôpital mais ce sera bien insuffisant. Tout va dépendre de cette voirie et du projet de tram M5.
  - M. Angelo (Cawab) demande de quelle manière l'accessibilité PMR des différents arrêts est étudiée, notamment celle des arrêts existants car pour un hôpital, c'est un aspect essentiel. Dans la définition des futures lignes, on entend très peu d'informations au sujet de l'accessibilité des arrêts. Ce serait intéressant que l'OTW puisse présenter ce type de données lors de la présentation des études opérationnelles en OCBM afin de pouvoir rendre un avis.
  - P. Minet (Ham-sur-Heure-Nalinnes) souhaite que sa commune soit mise au courant suffisamment tôt des liaisons qui la relieront au futur GHDC afin de pouvoir communiquer vers ses citoyens.
  
- Concernant Fleurus :

- La SNCB indique vouloir se coordonner avec l'OTW afin de garantir que la fin des travaux en gare de Fleurus (prévue au plus tard pour mi-2022) coïncide effectivement avec le lancement de la ligne bus vers l'aéroport.
  - Concernant Gerpennes et Les Bons Villers :
    - L'AOT précise que c'est bien dans le cadre du PUM que la connexion au réseau structurant de ces deux communes sera définie, c'est ensuite que les études opérationnelles seront réalisées.
    - Pour ce qui concerne Gerpennes à court-terme, il est rappelé l'avis de l'OCBM du 20 septembre 2019 relatif à « une augmentation de l'offre de bus pendant les travaux de la N5, qui sera pendant cette période réduite à une ou deux bandes de circulation ». Il est attendu de l'Opérateur de Transport de Wallonie d'étudier le renforcement temporaire de l'offre entre Gerpennes et Charleroi en dehors de l'axe N5 dans l'attente de la mise en service du BHNS.
 

P. Minet (Ham-sur-Heure-Nalinnes) note que sa commune sera tout autant impactée que Gerpennes par les travaux prévus et demande à ce que l'offre TEC soit également adaptée à Ham-Sur-Heure-Nalinnes durant la période de travaux.
- Remarques sur le planning et la méthodologie des redéploiements hors urbain, incluant la connexion de toutes les communes au réseau structurant :
  - L'OTW souligne positivement l'intégration de l'analyse de la fréquentation actuelle du réseau dans le processus méthodologique, spécialement pour les flux scolaires. Le type de données doit encore être précisé (analyse des validations ou des serpents de charge).
  - Il est bien précisé que la desserte des lieux touristiques, en ce compris les Lacs de l'Eau d'Heure, est bien intégrée à l'analyse et à la réflexion lors d'une étude de redéploiement d'une zone. Tout autre point d'intérêt générateur de flux sera également étudié et intégré.
  - B. Hamoir (Doische) rappelle l'importance de créer une ligne structurante à Doische (qui n'en possède actuellement pas) et en particulier vers Charleroi. Elle rappelle également qu'elle est une commune frontalière et défend l'étude de création d'une ligne Givet-Philippeville.
  - H. Maufroid (Chimay) annonce la volonté de la commune de Chimay de réhabiliter la gare bus et d'en faire un espace « mobipôle », en intégration avec plusieurs mobilités douces et un grand parking à proximité. L'OTW indique qu'il y a un problème de timing dans le délai que la commune de Chimay envisageait : l'évaluation des besoins opérationnels en quais de bus ne sera possible qu'une fois réalisées les études

opérationnelles de redéploiement de l'offre dont le réseau cible sera soumis à l'avis de l'OCBM au printemps 2022.

- F. Van Roost (Couvin) attire l'attention sur la nécessité de mettre en place une liaison entre Couvin et Chimay plus rapide que celle existant actuellement. Elle pointe également l'impact sur la mobilité urbaine carolo que peut avoir le redéploiement du réseau du sud de la province puisqu'un transfert modal accru depuis le sud de l'agglomération réduira la pression automobile à Charleroi.
- Alain VANDROMME (Froidchapelle) est intervenu plusieurs fois pour que soit bien clarifié la temporalité de mise en œuvre d'une liaison régulière régionale depuis sa commune.

Il est confirmé que l'étude de connexion au réseau structurant de la commune de Froidchapelle (et sa voisine Cerfontaine) est intégrée dans le cadre du réseau cible qui sera coconstruit lors des études de redéploiement global des zones de Chimay-Beaumont et Couvin-Philippeville initiées en automne 2021.

Il est précisé que le planning présenté porte sur l'étude tactique uniquement. Les études opérationnelles prendront elles plus de temps. Ce qui sera posé comme offre devra être cohérent avec le reste du réseau, mais en termes de phasage de mise en œuvre, l'OTW a la main. Une ligne pourrait être mise en œuvre en amont du reste du redéploiement, par exemple si nécessaire.

### Avis de l'Organe

**L'Organe prend acte que trois communes de son bassin sont identifiées comme non connectées à ce stade au réseau structurant intercommunal.**

**Il émet un avis favorable à l'évolution de la méthodologie régionale et l'ajustement de la planification des études de redéploiement de l'offre de transport en commun à l'échelle de Charleroi métropole en vue de contribuer à l'alignement en termes de gouvernance régionale et supra-locale :**

- **Le démarrage à court terme d'une étude de redéploiement ciblé pour la zone Chapelle-Lez-Herlaimont, Courcelles, Roux (partie de l'agglomération de Charleroi) avec la présentation d'un diagnostic à l'OCBM de printemps 2021 en vue de soumettre à l'avis de l'OCBM d'automne 2021 la proposition de Plan Régional de Transport Public de la zone ;**
- **Le lancement d'une étude de redéploiement ciblé pour la zone du plateau nord (aéroport/aéropôle) de Charleroi avec la présentation d'un diagnostic à l'OCBM d'automne 2021 en vue de soumettre à l'avis de l'OCBM de printemps 2022 la proposition de Plan Régional de Transport Public de la zone, permettant à l'OTW de viser le redéploiement effectif de l'offre en parallèle de la création des liaisons entre la zone, Luttre et Fleurus ;**

- L'avancement du planning de l'étude de redéploiement de la zone pluricommunale de Chimay-Beaumont à l'OCBM d'automne 2021 avec la présentation d'un diagnostic en vue de soumettre à l'avis de l'OCBM de printemps 2022 la proposition de Plan Régional de Transport Public de la zone, en parallèle avec l'étude de redéploiement de la zone pluricommunale Couvin-Philippeville. Ces études intègrent la connexion au réseau structurant intercommunal de la commune de Froidchapelle (et sa voisine Cerfontaine) ;
- La programmation des études de redéploiements des autres quadrants du territoire de Charleroi-Métropole sous la prochaine législature sur base des orientations qui seront définies par le Plan Mobilité à adopter d'ici fin 2023. Ces études permettront notamment de connecter au réseau structurant intercommunal les communes de Gerpennes et des Bons Villers.

L'Organe recommande néanmoins de tenir compte des grands projets en cours de développement à Charleroi (particulièrement le GHDC et le stade de football) dans la planification de l'évolution de l'offre de transport en commun. A ce titre, il confirme son soutien à un diagnostic des lignes urbaines structurantes existantes afin d'identifier la possibilité de mettre en place des modifications opérationnelles en parallèle de l'étude PUM (si les constats sont évidents et partagés, et en fonction des possibilités de l'OTW).

En ce qui concerne Gerpennes à court-terme, l'Organe rappelle son avis du 20 septembre 2019 relatif à « une augmentation de l'offre de bus pendant les travaux de la N5, qui sera pendant cette période réduite à une ou deux bandes de circulation » et l'élargit à et Ham-Sur-Heure-Nalines. Il attend de l'Opérateur de Transport de Wallonie d'étudier le renforcement temporaire de l'offre entre Gerpennes et Ham-Sur-Heure-Nalines et Charleroi en dehors de l'axe N5 dans l'attente de la mise en service du BHNS.

### **3.1.2. Redéploiement ciblé de la zone nord-ouest de Charleroi (Courcelles-Chapelle) : diagnostic**

Point pour avis de l'Organe – Document préparatoire

Les remarques suivantes ont été formulées en séance :

- Il est précisé qu'une école secondaire spécialisée existe sur la commune de Courcelles. Cependant, elle concerne une minorité d'élèves, la grosse majorité des élèves se rendant vers Charleroi et Pont-à-Celles.
- Le diagnostic ne comporte pas d'analyse sur le réseau bus existant car la méthodologie adoptée prévoit de partir d'abord des flux de mobilité tout mode et non de l'offre existante.
- L'OTW attire l'attention qu'en termes de planning, il lui sera difficile de fournir des données de fréquentation du réseau scolaire d'ici septembre, vu l'arrivée prochaine des vacances d'été.
- Tous à pied indique que lors des ateliers techniques, il faudra veiller à prendre en compte l'accessibilité des piétons en complémentarité des transports en commun. Etant donné qu'il a été montré qu'il y avait beaucoup de flux internes dans la zone, les déplacements à pied, de courte distance semblent appropriés. Il informe en outre qu'il y a un projet de création de cheminements piétons à Courcelles.

### **Avis de l'Organe**

L'Organe prend connaissance du diagnostic mobilité présenté par l'Autorité Organisatrice du Transport et le partage.

L'Organe recommande à l'AOT, l'OTW et les communes concernées (Chapelle-Lez-Herlaimont, Courcelles et Charleroi) de s'engager dans le processus de redéploiement de l'offre sur le périmètre d'étude de la zone de redéploiement ciblé « Courcelles- Chapelle-Lez-Herlaimont – Roux », et de présenter pour avis le Plan Régional de Transport Public de la zone lors de sa prochaine session à l'automne 2021.

De plus, l'Organe recommande à l'OTW de réaliser une évaluation des parcours scolaires. Ces données seront pertinentes pour challenger l'esquisse de réseau cible présenté lors du 2ème atelier en septembre 2021.

### **3.2. Mises en œuvre du plan de transport détaillé OTW 2021 (itinéraires, horaires, arrêts matériel roulant, infrastructures, ...).**

Point pour avis de l'Organe – Document préparatoire

- Extension et renforcement estival de la ligne Charleroi-sud – Marcinelle (21) pour desservir le Centre de délasserment.

Les remarques suivantes ont été formulées en séance :

- L'OTW précise que les objectifs de fréquence (1bus/h) seront bien atteints le week-end mais peut-être pas en semaine, en fonction de contraintes de personnel. Tous les voyages existants seront néanmoins bien prolongés vers le centre de délasserment. L'OTW attire l'attention de la Ville de Charleroi qu'ils auront un besoin d'un suivi de leur part sur plusieurs points :
  - o la voirie d'accès étant étroite, il faudra veiller à ce qu'il n'y ait pas de stationnement pouvant gêner l'avancée du bus
  - o les accotements étant en terre, il faudra voir comment ils vont supporter la desserte en bus
  - o la suppression des casses vitesses mérite d'être étudiée pour faciliter le passage du bus

### **Avis de l'Organe**

L'Organe émet un avis favorable sur la modification opérationnelle de l'offre estivale prévue par l'Opérateur pour assurer la desserte touristique urbaine du Centre de délasserment de Marcinelle.

### **3.3. Accessibilité en transport public des sites touristiques**

Point pour information.

En raison de l'avancement de la réunion, il est proposé de reporter la présentation du projet régional au prochain OCBM.

## **4. Mobilité locale**

### **4.1. Développement de solutions flexibles de mobilité locale : cadre réglementaire pour l'organisation de l'offre et pour son financement régional (état d'avancement)**

Point pour information

Antoine Patris (AOT) présente l'état d'avancement de la dynamique régionale pour favoriser le développement de solutions flexibles de mobilité locale avec notamment la mise en place en 2021 d'un cadre réglementaire pour l'organisation de l'offre et pour son financement régional

- En complément des quelques projets pilotes
- De manière phasée, en soutien des redéploiement progressifs des réseaux TEC.

A la question de savoir quel sera le rôle des différents acteurs (AOT, CLM, OTW, ...) dans ce projet régional, il est répondu que clarifier la gouvernance et les acteurs est bien un des objectifs du projet de décret : l'idée est de mettre en place un cadre réglementaire ouvert permettant le soutien régional des initiatives de différents types d'opérateurs (privé, associatif ou public) si elles contribuent effectivement à compléter l'offre dans une perspective de système intégré de transport public.

### **4.2. Abris voyageurs aux arrêts de bus : rappel des règles d'entretien et stationnements vélos**

Points pour information

En raison de l'avancement de la réunion, il est proposé de reporter la présentation de ce point au prochain OCBM d'automne.

### **4.3. Stationnement vélos aux arrêts de bus**

Points pour information

Il est également proposé de reporter la présentation de ce point au prochain OCBM d'automne. L'OTW précise néanmoins qu'en 2021, le montant de son subventionnement pour les stationnements vélos est relevé de 80% à 100% uniquement pour équiper les arrêts des lignes express. Laurent Galland est la personne de contact pour le bassin de Charleroi : [laurent.galland@letec.be](mailto:laurent.galland@letec.be)

## **5. Divers : appel à candidature pour la présidence des OCBM**

Point pour information

Les membres de l'OCBM peuvent postuler à la présidence des prochains OCBM du bassin de Namur. Le détail de la mission se trouve dans la présentation.

Les candidatures motivées sont attendues pour le 31 août 2021 sur [bassins.mobilite@spw.wallonie.be](mailto:bassins.mobilite@spw.wallonie.be).

En fonction des candidatures reçues, les modalités de désignation et de durée du mandat s'organiseront, ces modalités pourront s'adapter de façon créative (présidence tournante, co-présidence, ...).

## **6. Agenda**

La prochaine réunion OCBM aura lieu à l'automne 2021. La date sera communiquée le plus rapidement possible.