

OCBM de Charleroi : document préparatoire au point 3.1.1.

Méthodologie régionale et planning : ajustements

1. Rappel de l'avis de l'OCBM de Charleroi du 08/10/2020

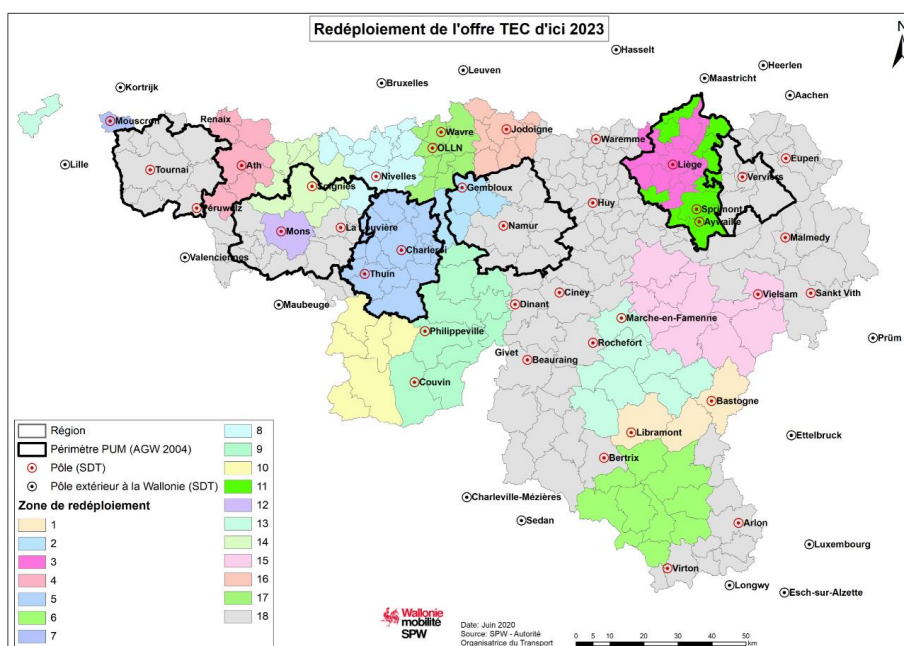
L'Organe émet un avis favorable sur la méthodologie de redéploiement de l'offre de transport en commun et prend acte que la prochaine étude de redéploiement sur son bassin de mobilité concerne les 17 communes urbaines de l'agglomération de Charleroi. Cette étude s'inscrit dans le cadre du Plan Urbain de Mobilité (PUM) qui devrait être lancé début 2021 (cfr point 3.1.2). L'étude du redéploiement de la zone pluricommunale de Chimay-Beaumont est prévue dans la foulée en 2022.

Dans la continuité de sa séance de septembre 2019, l'Organe recommande de veiller à un alignement en termes de gouvernance régionale (OCBM – bassin de Charleroi) et supra-locale (Charleroi Métropole).

2. Phasage régional du redéploiement de l'offre

2.1 Phasage régional d'ici 2023

Pour rappel, comme illustré sur la carte ci-dessous, un redéploiement complet sera progressivement opéré dans certaines zones géographiques.



Pour les autres communes, en grisé sur la carte, un redéploiement limité aux lignes principales sera opéré d'ici 2023. 200.000 kilomètres d'offre additionnelles sont prévus annuellement afin de renforcer l'offre des lignes principales des communes non couvertes par une étude complète de redéploiement.

2.2 La planification du redéploiement progressif à l'échelle de Charleroi-Métropole

2.2.1 Etude du Plan Mobilité à l'échelle de Charleroi-Métropole

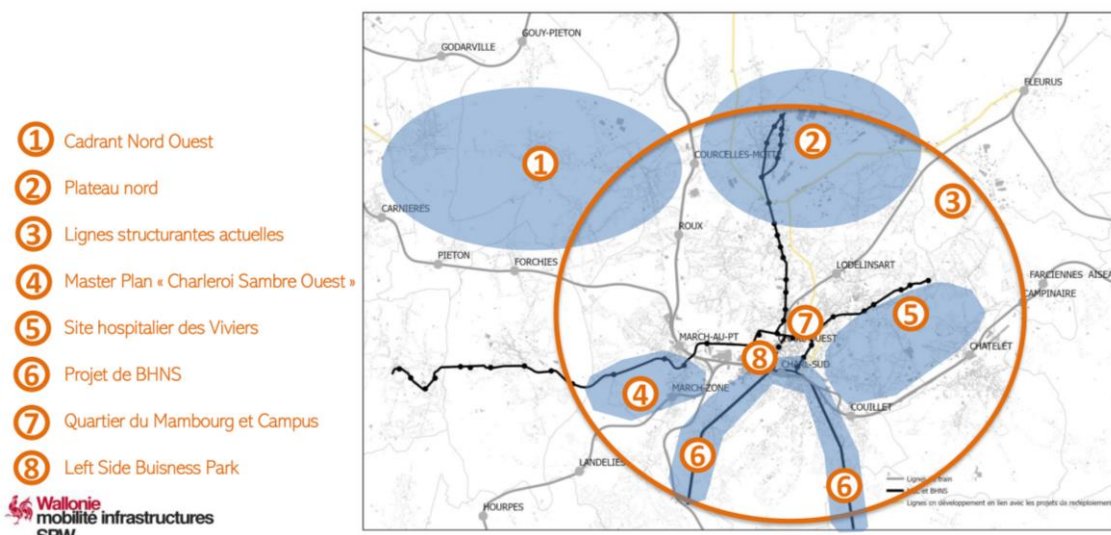
La réalisation d'un Plan Mobilité intégrant les 29 communes de Charleroi-Métropole d'ici 2023 est piloté par la Direction de la planification du SPW Mobilité&Infrastructures (l'avis de marché sera prochainement lancé). Ce Plan sera un document d'orientation de l'organisation et de la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité générale à l'échelle de la Métropole.

En matière de transport public en particulier, ce Plan fournira, sur base du diagnostic et des objectifs multimodaux qui seront fixés :

1. L'analyse des besoins existants et potentiels (nouveaux projets) mettra en lumière si les origines/destinations importantes compatibles avec une exploitation par transport en commun sont couvertes.
2. La définition du réseau de transport public structurant cible. Celui-ci est adapté au contexte urbanistique de la zone (urbaine ou plus rurale) et est basé sur la hiérarchisation de l'offre visée dans la SRM.
3. La définition des balises nécessaires à la définition des autres lignes urbaines s'appuyant sur le réseau structurant (bus, métro et train), notamment en termes d'équité territoriale d'accès à l'offre, de couverture spatiale, de complémentarité entre les différentes offres, d'ampleur de l'offre non structurante et de contribution à l'objectif de part modale du transport collectif au niveau de l'agglomération.

2.2.2 Deux redéploiements ciblés prioritaires identifiés au nord

Suite à l'avis de l'OCBM d'automne 2020, qui recommandait de veiller à l'alignement en termes de gouvernance régionale et de pouvoir travailler en bonne synergie avec la dynamique du Plan Mobilité de Charleroi Métropole qui se met en place, l'Autorité Organisatrice du Transport a organisé des rencontres avec les principales parties prenantes de l'agglomération de Charleroi (représentants de Charleroi-Métropole, l'IGRETEC et l'OTW). Lors de ces échanges, des besoins d'évolution de l'offre de transport en commun à court et moyen terme, en lien avec le développement de projets d'infrastructure, d'évolution de l'offre ou d'équipement ont été mis en évidence en huit zones potentielles.



Pour chacune d'elles, ont été identifié les enjeux d'évolution du transport public, les porteurs et les impératifs en matière de timing.

Si le PUM prochainement lancé intégrera l'analyse de ces enjeux, il en est ressorti la volonté de pouvoir travailler, à court terme, sur quelques redéploiements ciblés dont l'étude et la mise en œuvre ne devraient pas attendre la finalisation du PUM. Les travaux pouvant s'alimenter mutuellement en parallèle.

Deux études de redéploiement ciblé sont ainsi ressorties et proposées :

- La **zone Nord-Ouest (Chapelle-Lez-Herlaimont, Courcelles, Roux)** fera l'objet d'une étude de redéploiement ciblé menée par l'AOT à partir du printemps 2021, afin de pouvoir présenter un réseau cible à l'automne 2021. Le diagnostic de cette zone est présenté au point 3.1.3 du présent OCBM.
- La **zone du plateau nord (aéroport, aéropole)** fera l'objet d'une étude de redéploiement menée par l'AOT à partir de l'automne 2021, afin de pouvoir présenter un réseau cible à l'OCBM de printemps 2022. L'objectif est de pouvoir mettre en place une offre de transport public complètement revue au moment du lancement des lignes rapides Luttre-Aéroport et Fleurus-Aéroport planifié en 2023.

2.2.3 Deux zones de redéploiement dans les communes périphériques au sud

Deux zones de redéploiement avaient été identifiées et présentées en OCBM en automne dernier :

- La zone pluricommunale de Chimay-Beaumont (bassin de mobilité de Charleroi)
- La zone pluricommunale de Philippeville-Couvin (bassin de mobilité de Namur)

En vue de réaliser des études intégrées de ces deux zones et afin de contribuer à l'alignement en termes de gouvernance régionale (OCBM – bassin de Charleroi) et supra-locale (Charleroi Métropole), l'Autorité Organisatrice du Transport a ajusté le planning d'étude de redéploiement de ces zones pour les réaliser en parallèle :

- L'étude de la zone de Chimay-Beaumont voit son démarrage avancé à l'OCBM d'automne 2021.
- En parallèle, le démarrage de l'étude de redéploiement de la zone de Couvin-Philippeville a été reporté à l'OCBM d'automne 2021. Ainsi, l'ensemble de la région Entre-Sambre-et-Meuse pourra être traitée en même temps.

Ces études alimenteront utilement en parallèle les orientations du Plan de Mobilité de Charleroi Métropole en matière de réseau structurant, et inversement.

2.2.4 Le redéploiement des autres quadrants de l'agglomération non étudiés sous cette législature

Sur base des orientations fixées dans le futur Plan de Mobilité de Charleroi Métropole à adopter d'ici 2023, l'Autorité Organisatrice du Transport pilotera durant la prochaine législature régionale les études de redéploiement progressif de l'offre de transport public par quadrants pour les territoires qui n'auront pas fait l'objet des redéploiements décrits supra et, le cas échéant pour les zones déjà redéployées, les impacts éventuels de nouvelles orientations du Plan en matière de réseau structurant sur ces zones.

3. Ajustement de la méthodologie régionale de redéploiement

Le processus de redéploiement de l'offre est défini dans les grands lignes dans l'article 19 du Contrat de Service Public de l'OTW. Sur base de l'expérience acquise lors des dernières études de redéploiement et de concertations entre AOT et OTW, il est proposé d'ajuster la méthodologie pour la réalisation des futurs Plans de Transport. Ces ajustements sont identifiés en bleu italique ci-dessous :

1. Diagnostic mobilité par l'AOT

L'AOT réalise un diagnostic de la zone de redéploiement en analysant la demande de mobilité (tous modes et tous motifs) et en réalisant l'inventaire de l'offre structurante (ferroviaire et express) actuelles et en projet sur la zone.

L'analyse de la demande se base dans un premier temps sur l'analyse des flux liés aux motifs domicile-travail (données ONSS) et domicile-école (données de la FWB, de la CREF et de l'ARES).

Les flux pour les autres motifs seront abordés lors de l'atelier technique et pourront être approximés grâce notamment aux connaissances des acteurs locaux.

Sont également identifiés des communes ne faisant pas partie du périmètre d'étude, mais dont l'ampleur des flux vers la zone (+ 500 déplacements/jour minimum) justifie qu'une analyse et qu'une concertation soit menée en collaboration avec ces communes.

2. Présentation en OCBM d'une synthèse du diagnostic mobilité

Cette synthèse présente les principaux constats en matière de demande de mobilité sur la zone, notamment les flux actuellement couverts par le réseau structurant (ferroviaire ou Express) et les communes devant être connectées à ce réseau structurant.

L'AOT y invite l'OTW à réaliser des analyses sur la fréquentation de son réseau scolaire et Express actuel, en vue du 2^e atelier technique.

3. Organisation d'un 1er atelier

A la suite de l'OCBM est organisé un premier atelier réunissant, outre l'AOT, l'OTW et un représentant de chaque commune (expert en mobilité), des représentants de la Direction de la Planification de la Mobilité (SPW), de la SNCB, d'intercommunale, de la Province, *ainsi que des représentants des usagers (Navetteurs.be et Tous à pied).*

Lors de cet atelier, le cas échéant, les communes ne faisant pas partie de la zone d'étude mais influençant la mobilité sur celle-ci sont également invitées.

Après une présentation des résultats du diagnostic mobilité, les différents acteurs sont invités à compléter ce diagnostic grâce à leur connaissance fine du terrain, par la réalisation d'une carte reprenant les différents points d'intérêts de la zone (actuels et en projet) pouvant influencer la mobilité.

4. Organisation d'un 2e atelier

Un deuxième atelier est organisé avec les seules communes de la zone d'étude. L'AOT y présente une ébauche de réseau cible, réalisée sur base des inputs du 1er atelier. *De leur côté, fort des analyses menées, l'OTW challenge ces propositions régionales en vue de rendre l'esquisse finale la plus robuste possible.* L'ensemble des participants ont l'opportunité d'exprimer leurs remarques et d'aiguiller les choix concernant la mobilité sur leur territoire.

5. Organisation d'un 3e atelier

En parallèle, un troisième atelier réunissant les communes « hors-périmètre d'étude » et leur commune de destination esquissera spécifiquement les liaisons depuis les communes associées. A nouveau, l'OTW sera conviée afin de challenger cette esquisse avec leurs analyses et leurs connaissances du terrain.

6. Organisation d'un 4e atelier

Enfin, un quatrième atelier, avec les élus des communes de la zone et avec les élus des communes associées, est organisé en préparation de l'OCBM d'automne. L'AOT y présente le projet de réseau cible affiné sur base des 2^e et 3^e ateliers, et y soumet à l'arbitrage des élus les dernières questions restant en suspens.

7. Présentation en OCBM du Plan de Transport de la zone

Sur base des recommandations émises lors des ateliers, l'AOT établit le Plan Régional de Transport Public de la zone (reprenant les liaisons, niveaux de service et ampleur d'offre kilométrique pour la zone) et le présente à l'avis de l'OCBM. Le Plan de Transport, éventuellement amendé, est ensuite officialisé. Sur cette base, l'AOT pilote les évolutions de l'offre selon un échéancier réaliste.

8. Etudes opérationnelles

L'OTW étudie et planifie ces évolutions de l'offre, les chiffres de manière fine et génère les scénarios (itinéraire, amplitude approximative, fréquence, service alternatif, gamme tarifaire des services alternatifs, mesures d'accompagnement souhaitables).

Une phase de participation citoyenne est souhaitée par le Ministre Henry afin d'informer en toute transparence du redéploiement prévu sur les territoires concernés et de permettre une contribution citoyenne à l'affinage du réseau étudié par l'OTW.

Un scénario final est soumis à l'organe de consultation. Les membres de l'OCBM émettent leurs remarques et suggestions. L'AOT valide le scénario final parmi les propositions de l'OTW éventuellement amendées.

9. Mise en œuvre

L'OTW réalise alors son étude plus fine de modification de l'offre et la met en œuvre, elle-même ou en sous-traitance.

10. Evaluation

L'AOT encadre un processus d'évaluation et d'adaptation du projet d'offre redéployée, dans les 12 mois qui suivent la mise en production.

Proposition d'avis de l'Organe :

L'Organe émet un avis favorable sur 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 ;
- 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.