

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

---

Date : jeudi 09 juin 2022 – 9h-12h30

Lieu : CEME – rue des Français 147 à 6020 Charleroi

Présentation en annexe.

### Présents :

#### Membres

- Annibale MOSCARIELLO (Anderlues)
- Xavier DESGAIN (Charleroi)
- Hedwige DEHON (Courcelles)
- Loïc D'HAeyer (Fleurus et Président de l'OCBM)
- Christine BRUYERE (Fontaine l'Evêque)
- Alain VANDROMME (Froidchapelle)
- Pierre MINET (Ham-sur-Heure – Nalines)
- Anne MATHELART (Les Bons Villers)
- Laurent BLANCHART (OTW, Direction territoriale de Charleroi)
- Jean-Philippe BILLE (SPW Mobilité Infrastructures – Direction des routes de Charleroi)
- Martin DUFLOU (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)
- Florianne MOSSOUX (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)

#### Invités permanents

- Xavier ROBERT (OTW - Directeur d'exploitation Charleroi)
- Laurent GALLAND (OTW – Direction de Charleroi - Conseiller études/mobilité)
- Benoît VANDER PUTTEN (OTW – Direction générale)
- Mourad BAOUCHE (SNCB)
- Pierre GENTY (CAWaB)
- Anna TINEBRA (Asbl Tous à pied)
- Duncan SMITH (asbl Navetteurs.be)
- Pascale VOTQUENNE (Forem)
- Olivier BORDON (Sambreville)

#### Invités ad hoc

- Anne TIMMERMANS (Commission mobilité de Charleroi Métropole)
- Jérémy TOURNAY (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)
- Magali TOLENDE (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)
- Jonathan FRETIN (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)
- Antonin DROUET (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)

#### Autres

- Pascaline GILSON (CEM Charleroi)
- Michel MEUTER (Agence mobilité Charleroi Métropole, Mobilesem)
- Jean-Christophe CROQUET (Agence mobilité Charleroi Métropole, Mobilesem)

#### Absents/excusés :

- Jean-Pierre DEPREZ (Aiseau-Presles)
- Christine MORMAL (Beaumont)
- Alpaslan BEKLEVIC (Châtelet)
- Hélène MAUFROID (Chimay)
- Fabrice MINSART (Farciennes)
- Denis GOREZ (Gerpinnes)
- Philippe JENAUX (Les Bons Villers)
- Agnès MOREAU (Lobbes)
- Véronique RIEZ (Momignies)
- Marie KNOOPS (Montigny-le-Tilleul)
- Marc STIEMAN (Pont-à-Celles)
- Vincent DEMARS (Thuin)
- François DUCARME (Sivry-Rance)
- Florence DEMACQ (administratrice OTW)
- Jérôme WIBRIN (représentant du Ministre Henry)

#### 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

CLDR = Commission locale de développement rural

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

PMCM : plan de mobilité de Charleroi Métropole

PIMPT = Plan Infrastructures et Mobilité pour Tous

PUM = Plan urbain de mobilité

SDT = Schéma de Développement Territorial

SRM = Stratégie Régionale de Mobilité

TAD = transport à la demande

UWE = Union wallonne des entreprises

ZHNS = Zone à haut niveau de service

## **1. Introduction**

Monsieur Loïc D’HAEYER, bourgmestre de Fleurus, préside l’OCBM de Charleroi. Il souhaite la bienvenue à tous les participants.

## **2. Suivi des avis antérieurs de l’Organe**

*Point pour information – document préparatoire – point animé par le Président*  
*Voir slides de présentation*

Aucune remarque n’est formulée par les participants.

## **3. Etat d’avancement du plan de mobilité de Charleroi Métropole (PMCM)**

*Point pour information – point présenté par Jérémy TOURNAY, Direction de la planification de la Mobilité, SPW Mobilité*  
*Voir slides de présentation*

Une présentation générale de la démarche en cours (adjudicataires, périmètres, objectifs, calendrier, gouvernance) est réalisée. En particulier pour les transports publics, les objectifs du PMCM sont :

- Analyse des besoins existants et potentiels
- Définition du réseau de transport public structurant (train, métro, BHNS, et quelques lignes de bus les plus structurantes à proposer
- Définition des balises nécessaires à la définition des autres lignes s’appuyant sur le réseau structurant (bus, métro et train)
- Identification des principaux points d’intermodalité mobipôles /nœuds de correspondance impliquant le transport en commun.

Le tout en lien avec la SRM, la vision FAST et les réflexions en cours sur le territoire.

Les remarques suivantes ont été formulées en séance :

- Le but des Plans Communaux de Mobilité (PCM) est d’aborder les enjeux locaux alors que le Plan de Mobilité de Charleroi Métropole (PMCM) abordera les enjeux stratégiques et à grande échelle. Plus spécifiquement pour les enjeux piétons, si Tous à Pied souhaite partager des réflexions stratégiques avec les groupes de travail, l’asbl est invitée à contacter M. Tournay.
- Un comité « Infrastructures routières » sera mis en place après l’été.
- Le SPW (Direction de la Planification de la Mobilité) a un point de contact dans chaque commune dans le cadre de P(i)CM.
- Chaque commune peut agir de manière proactive et impliquer sa CCATM, sa CLDR ou tout autre forme participative si elle en dispose, pour recueillir les avis des citoyens. De plus, le cahier des charges du PMCM prévoit que des canaux d’expressions seront mis en place prochainement pour recueillir les avis des citoyens.

## **4. Redéploiement des réseaux TEC**

### **4.1. Planification des redéploiements jusque 2030 dans le bassin de Charleroi**

*Point pour avis — point présenté par Marie BAUWELINCKX, AOT*

*Voir document préparatoire transmis et slides de présentation*

Etant donné que la démarche PUM ne s'est initiée qu'en 2022, plusieurs études ciblées de redéploiement ont déjà été menées en parallèle. La mise en oeuvre des premiers redéploiements ciblés et celle liées aux grands projets d'infrastructures (BHNS et extension M5) mobiliseront la Direction territoriale TEC de Charleroi jusque 2026. Il est ainsi proposé que les communes du bassin de mobilité de Charleroi soient réparties en 6 zones de redéploiement définies et planifiées jusque 2030.

Les remarques suivantes ont été émises en séance :

- Anderlues et Fontaine-l'Évêque devraient plutôt être intégrées au périmètre de l'étude de redéploiement « Charleroi Centre » que de celui de Chimay-Beaumont-Thuin.
- La Ville de Charleroi relate plusieurs difficultés relatives au planning proposé au regard :
  - o du plan de stationnement de la Ville (le nombre de places de stationnement a été réduit de 20% d'une part et d'autre part, le nombre de places payantes a triplé) ;
  - o aux projets d'investissement conséquents en centre-ville qui vont intensifier les besoins de déplacements dans / vers le centre.

Avec ces deux changements, la demande de mobilité à Charleroi centre va s'intensifier jusque 2026. Si le redéploiement arrive après, le risque est grand que le transfert modal ne se fasse pas car le moment de changer les habitudes est le moment où de nouveaux usagers arrivent.

Il est répondu que la planification des premiers redéploiements ciblés avait été définie en concertation avec les parties prenantes locales (Ville de Charleroi, OTW, Charleroi Métropole) afin de prendre en compte les développements territoriaux prioritaires. Les grands projets d'investissements en extension du tram et en BHNS nécessitent de prioriser les études de redéploiement du réseau autour. Une contrainte réelle est donc l'étalement de la mise en oeuvre des redéploiement de l'offre par l'Opérateur.

En ce qui concerne l'offre structurante du centre de Charleroi, des renforts d'offre sur le tram sont prévus dans la feuille de route stratégique (augmentation de l'amplitude horaire, uniformisation des fréquences) et seront mis en oeuvre à plus court terme. Le PMCM va, par ailleurs, identifier pour les liaisons structurantes, les niveaux de service et la capacité nécessaire de ces liaisons. Ce sera un input très important pour le redéploiement du centre de Charleroi. La Direction territoriale de l'OTW propose néanmoins de pouvoir rencontrer les instances de la Ville pour évaluer les adaptations éventuelles du réseau qui pourraient être mises en oeuvre sans attendre 2029.

Le planning des premières études (Nord-Ouest, Plateau Nord et Est de Charleroi) peut recevoir un avis positif aujourd'hui.

Pour le reste, Charleroi métropole va se réunir et revenir avec une proposition de priorisation à soumettre à l'AOT et l'OTW.

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

**L'Organe émet un avis favorable sur le périmètre et l'évolution du planning des premiers redéploiements de l'offre de transport en commun sur son bassin, à savoir :**

- **Etude du redéploiement de la zone Nord-Ouest de Charleroi : réseau cible (ambitions tactiques) déjà soumis à l'avis de l'OCBM d'automne 2021 ;**
- **Etude du redéploiement du Plateau Nord de Charleroi : réseau cible (ambitions tactiques) soumis à l'avis de l'OCBM de printemps 2022 ;**

- **Etude du redéploiement de la zone Est de Charleroi (autour du M5) : présentation d'un diagnostic à l'OCBM de printemps 2022 en vue de soumettre à l'avis de l'OCBM d'automne 2022 le projet de réseau cible (ambitions tactiques) ;**

Etant donné les enjeux de développement urbain, l'Organe recommande de laisser ouvert à ce stade la planification des zones suivantes (Sud de Charleroi autour du BHNS, Chimay – Beaumont – Thuin – Erquelines, Charleroi Centre), notamment dans l'attente des résultats du PMCM en cours.

Il recommande également d'intégrer les communes d'Anderlues et Fontaine l'Evêque au redéploiement « Charleroi Centre », en lien avec l'axe métro.

#### **4.2. Réseau cible proposé pour la zone « plateau nord de Charleroi » en vue de l'édition du Plan Régionale de Transport Public (ambitions tactiques)**

*Point pour avis – point présenté par Marie VIDOTTO, AOT*

*Voir document préparatoire transmis et slides de présentation*

L'AOT présente le résultat des travaux tactiques menés dans la zone de redéploiement ciblée du Plateau Nord.

Les remarques suivantes ont été émises en séance :

- Le réseau cible ne prévoit pas de liaison Les Bons Villers – Gare de Luttre car ce réseau présente déjà une bonne liaison vers la gare de Nivelles pour prendre le train vers Bruxelles ou vers Charleroi. Une connexion vers le Nord est également possible via la liaison vers Braine-l'Alleud/Waterloo. Dans ce cadre, une liaison vers Luttre apparaît moins nécessaire.
- Il résiderait une faiblesse dans le périmètre d'étude qui n'inclut pas l'axe de la ligne tram Charleroi-Jumet-Gosselies. En effet, le risque de saturation à l'heure de pointe du tram peut être un frein à l'accessibilité des travailleurs aux PAE.
- Une réaction d'acteurs économiques du biopark, relayée par l'Union wallonne des entreprises, est relayée (voir annexe) et fait état de :
  - L'inquiétude de l'absence de desserte directe de l'aéropole par la liaison Charleroi-Sud – Aéroport (rôle que joue actuellement la ligne 68 à tarif classique) ; Il est proposé d'intégrer la desserte de l'aéropole au sein de la fiche projet de la liaison afin de répondre à la demande des entreprises.
  - la nécessaire opérationnalisation du bi-point d'intermodalité « Aéroport – aéropole ». En effet, les travailleurs de l'aéropole qui utilisent les lignes express depuis les grandes gares doivent pouvoir accéder manière fluide à l'aéropole via ce point d'intermodalité ;

La satisfaction sur les niveaux de service importants des offres desservant l'aéropole.

- L'étude opérationnelle par le TEC nécessitera d'être combinée avec la gestion du stationnement au sein des PAE (voir 5.1).
- Proposition OTW de revoir de manière générale la sémantique « réseau scolaire » et de préférer « réseau de ramassage » ou « réseau d'heures de pointe » pour d'autres publics. L'AOT précise que la hiérarchie SRM peut tout à fait comprendre des liaisons (express, principale ou secondaire) d'heures de pointe non scolaire.

- La liaison Courcelles – Trazegnies n’a pas présentée ici car elle n’est pas en lien avec la zone étudiée, mais elle a bien été confirmée dans le cadre de l’étude de la zone « Charleroi-Ouest ».

#### **Avis de l’Organe :**

Moyennant l’intégration de la desserte du PAE Aéroport sur la liaison Express cible « Charleroi – Aéroport », l’Organe émet un avis favorable au niveau tactique sur le réseau cible proposé par l’AOT (détaillé dans les fiches par liaison en annexe) suite aux ateliers de co-construction menés depuis janvier 2022.

Il recommande à l’AOT d’officialiser sur cette base le Plan Régional de Transport Public de la zone du Plateau Nord de Charleroi (qui comprend une partie de la commune de Charleroi et les communes de Fleurus et Les Bons Villers et Pont-à-Celles) afin de permettre à l’OTW de mener la phase suivante d’études opérationnelles fines des évolutions à apporter aux lignes TEC desservant actuellement la zone et à créer. Il prend acte de la mise en œuvre de la démarche d’information publique et de participation citoyenne souhaitée par le Ministre Henry, en coordination avec les communes concernées, sur base des scénarios opérationnels que le TEC aura étudiés.

L’Organe souligne l’enjeu de capacité du réseau urbain structurant de transport en commun sur lequel s’appuie le réseau cible du Plateau Nord et recommande que cet enjeu soit traité dans le cadre du Plan de Mobilité de Charleroi Métropole.

L’objectif est de présenter le scénario préférentiel d’évolution du réseau TEC sur la zone (évolution, création, suppression de lignes, modification de niveaux de service ou d’itinéraires et d’arrêts desservis, impacts sur les usagers actuels et potentiels, besoins d’intermodalité et de solutions de mobilité locale complémentaires, opérationnalisation du point d’intermodalité aéroport/aéropôle, gestion du stationnement au sein des PAE) et la planification de la mise en œuvre des modifications de l’offre lors d’une session de l’OCBM de Charleroi en 2023, avant validation régionale du scénario final de redéploiement qui serait mise en œuvre par l’OTW sur la zone d’ici 2024, avec en priorité la création préalable des lignes de connexion de l’aéroport avec Fleurus et Luttre.

L’Organe recommande à l’OTW d’associer les parties prenantes (Communes, Union wallonne des Entreprises, IGRETEC et clubs d’entreprises) à l’étude opérationnelle.

#### **4.3. Zone Charleroi-Est (autour de la future antenne tram M5) : diagnostic et lancement de l’étude de redéploiement**

*Point pour avis – point présenté par Antonin DROUET, AOT*

Voir document préparatoire transmis et slides de présentation

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- Périmètre :
  - Localité de **Gilly** à inclure dans le périmètre afin d’éviter une poche non étudiée entre la zone « Plateau Nord » et la zone « Charleroi Est » ;
  - Commune de **Sambreville** : complémentarément au redéploiement de la zone autour de Gembloux, il apparaît pertinent d’associer Sambreville aux ateliers relatifs à la zone de Charleroi Est.
- Flux :

- Les flux de trafic routier sur la N90 depuis Tamines et Auvelais qui traversent Charleroi sont importants mais n'apparaissent pas sur la carte des flux présentés par l'AOT. En effet, les flux traversant Charleroi ne sont pas étudiés ici, par contre, l'ensemble des flux de Tamines et Auvelais avaient été pris en compte lors de de l'étude de redéploiement de la zone de Gembloux qui intégrait ces communes.
- Les flux présentés dans le diagnostic sont relatifs aux trajets domicile-travail/école or dans la zone, bien que 25% de la population active ne travaille pas, celle-ci elle se déplace : les flux apparaissant via les données mobiles devraient être pris en compte.

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

**L'Organe prend connaissance du périmètre d'étude et du diagnostic mobilité présenté par l'Autorité Organisatrice du Transport pour la zone de redéploiement ciblé de la Zone Charleroi-Est et le partage, pour autant que Gilly soit ajouté au périmètre.**

**L'Organe recommande à l'AOT, l'OTW et les communes concernées (Charleroi, Châtelet, Farciennes et Aiseau-Presles) de s'engager dans le processus de redéploiement de l'offre sur le périmètre d'étude de la zone de Charleroi-Est élargi à Gilly, en associant également Sambreville, et de présenter pour avis le réseau cible de la zone (ambitions tactiques) lors de la session d'automne 2022 afin de permettre à l'OTW, sur base du Plan Régional de Transport Public qui sera émis sur cette base, de piloter la phase d'études opérationnelles d'évolution de son réseau sur la zone.**

#### **4.4. Zone Philippeville-Couvin : élargissement du périmètre de connexion de la zone touristique des lacs et état d'avancement de l'étude tactique**

*Point pour avis – point présenté par Justine MARNEFFE, AOT*

Voir document préparatoire transmis et slides de présentation

Les remarques suivantes ont été émises en séance :

- La commune de Froidchapelle sera intégrée aux ateliers, ainsi que la direction territoriale de Charleroi de l'OTW.
- Froidchapelle demande d'être invitée à l'OCBM de Namur.
- Un bassin adapté au périmètre de Charleroi Métropole serait plus cohérent en rattachant la zone Philippeville-Couvin au futur bassin de Charleroi (en lien avec le périmètre du PMCM).
- Charleroi Métropole devrait communiquer les données qu'elle possède comme input pour l'étude.

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

**Considérant les enjeux touristiques et économiques de la connexion des Lacs de l'Eau d'Heure, l'Organe recommande d'intégrer au périmètre de la zone de redéploiement « Philippeville – Couvin » en cours l'étude de l'accessibilité aux Lacs par l'Est. Il recommande à l'AOT d'intégrer la commune de Froidchapelle et la direction territoriale de Charleroi de l'OTW aux ateliers.**

**L'Organe prend acte du report à l'automne 2022 de la présentation de la proposition de Plan Régional de Transport Public pour la zone « Philippeville-Couvin », intégrant alors les ambitions de connexion des Lacs par l'Est.**

## **5. Mises en œuvre du Plan Transport détaillé TEC 2021 – 2022 (itinéraires, horaires, arrêts, matériel roulant, infrastructures, ...)**

### **5.1. Mise en œuvre de l'évolution de l'offre vers l'aéroport**

*Point pour information –présenté par Laurent GALLAND, OTW Direction territoriale de Charleroi  
Voir slides de présentation*

L'OTW présente la mise en œuvre fin 2022 des nouvelles lignes connectant les gares de Luttre et Fleurus.

Les remarques suivantes ont été émises en séance :

- L'AOT souligne la flexibilité du TEC en termes de mise en œuvre de ces nouvelles liaisons depuis les gares de Luttre et Fleurus afin d'offrir une offre coordonnée avec la SNCB.
- Il est suggéré qu'un contact soit établi avec l'aéroport pour la promotion de ces nouvelles lignes.

### **5.2. Reconstitution de la desserte estivale du centre de délasserment de Marcinelle**

*Point pour information - présenté par Laurent GALLAND, OTW Direction territoriale de Charleroi  
Voir slides de présentation*

Les remarques suivantes ont été émises en séance :

- Le TEC ne prolonge pas la desserte du Centre de délasserment en septembre. En revanche, la desserte estivale du Centre sera reconduite tous les étés.
- Le futur BHNS améliorera aussi la desserte du Centre.
- Une nouvelle zone piétonne sera créée autour du Centre.

### **5.3. Rétablissement de la desserte MLC en gare de Charleroi-sud**

*Point pour information –présenté par Laurent GALLAND, OTW Direction territoriale de Charleroi  
Voir slides de présentation*

Les remarques suivantes ont été émises en séance :

- Il est nécessaire d'améliorer à court terme le fléchage vers les gares des bus depuis la gare SNCB car les usagers intermodaux non habitués sont fréquemment perdus.

## **6. Evaluation de l'offre**

Processus d'évaluation de l'offre TEC déployée : méthodologie et planning

*Point pour avis – présenté par Magali TOLENDE, AOT*

*Voir document préparatoire transmis et slides de présentation*

Les remarques suivantes ont été émises en séance :

- La ligne 109A ne devrait pas figurer dans le tableau des lignes à évaluer car elle n'a pas été modifiée. Cela dit, étant donné qu'elle est en lien et en partie concurrentielle à la ligne E109, les données qui y sont relatives devront être examinées.
- Si le TEC, qui connaît son réseau, constate que des choses peuvent déjà être améliorées sur une ligne, il ne faut pas attendre l'évaluation. Le TEC gère son réseau et fait les évolutions qu'ils jugent nécessaire sans devoir attendre 18 mois.



- Demande d'intégrer dans la planification l'évaluation des lignes de Luttre et Fleurus reliant l'aéroport.

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

**L'Organe prend acte du processus conjoint d'évaluation de l'offre déployée établi par l'AOT et l'OTW. Il confirme l'intérêt d'impliquer des parties prenantes dans l'évaluation et dans la mise en œuvre d'actions améliorant l'offre de transport public, son accessibilité et son attractivité.**

**Il émet un avis favorable sur l'identification et la planification des évaluations des lignes créées ou modifiées au sein du bassin de Charleroi ces dernières années.**

**Il invite l'AOT à initier la mise en œuvre de ce nouveau processus d'évaluation pour les offres déployées identifiées dans la note qui lui est soumise et invite également toutes les parties prenantes à partager leurs contributions, à participer activement au processus et à la mise en œuvre des actions qui seront identifiées.**

## **7. Mobipôles**

### **7.1. Fiches mobipôles introduites au FEDER**

*Point pour information – présenté par Anne TIMMERMANS, Charleroi Métropole*

*Voir slides de présentation*

Les remarques relatives à ce point sont reprises en 7.2., les deux points étant liés.

### **7.2. Volet intermodalité du Plan d'Investissement en Mobilité Active Communale et Intermodalité (PIMACI)**

*Point pour information – présenté par Jonathan FRETIN, AOT*

*Voir slides de présentation*

Les remarques suivantes ont été émises en séance :

- L'attention est portée sur le fait que la typologie « mobipôle sur réseau ferroviaire » n'est pas forcément adapté pour le métro/tram. Il est proposé d'utiliser la nomination « mobipôle sur réseau ferré ».
- Terrain appartenant à autrui : quand les investissements concernent un terrain n'appartenant pas à la commune, celle-ci peut s'adresser à l'OTW et/ou à la SNCB afin de déterminer qui est propriétaire du terrain. Dans le cas où le terrain appartient à la SNCB, il existe une convention-type SNCB-communes pour régler les détails.
- Cumul de fonds FEDER et PIMACI : Le jury FEDER délibère cet automne sur les projets remis. Les dossiers PIMACI sont à rendre pour fin août. Dans le cas où une commune candidaterait à un fond FEDER pour son mobipôle prioritaire et à PIMACI seulement pour des aménagements de priorité inférieure, comment s'assurer que le projet « secondaire » ne soit pas recalé par PIMACI (car n'étant justement pas le mobipôle prioritaire sur la commune) ?
  - Il est conseillé de mentionner dans les dossiers PIMACI que le mobipôle prioritaire fait déjà l'objet d'un projet FEDER. On veut éviter de dire à la commune qu'elle n'investit pas sur le bon mobipôle parce qu'on est pas au courant du projet FEDER.

- Les communes doivent estimer la solidité du dossier FEDER pour construire leur dossier PIMACI en fonction, avec le risque qu'on accepte PIMACI (mobipoint de priorité inférieure) et puis que FEDER rejette le projet prioritaire.
- Pour que cela s'articule bien, les dossiers doivent être préparés et non constituer une réaction d'opportunité.

## **8. Divers : suggestion de points pour un OCBM ultérieur**

*Point animé par le Président*

Il est proposé aux communes de participer à la préparation des OCBM suivants en proposant des points à présenter à l'OCBM pour avis ou pour information.

- Charleroi Métropole suggère le point relatif au transport à la demande comme solution de proximité et de rabattement.
- L'ASBL Navetteurs suggère un meilleur rabattement sur la ligne 130A car les correspondances avec le train se réduisent à peau de chagrin. Une meilleure coordination est nécessaire : un mécanisme opérationnel qui implique systématiquement une adaptation des horaires TEC quand l'horaire du train change est suggéré.
  - L'OTW indique que pour la L91, il y a une correspondance ciblée sur le métro, ce qui explique sans doute pourquoi la correspondance ne peut plus être assurée sur le train.
- Il est suggéré de réunir le prochain OCBM ailleurs qu'à Charleroi.

Les propositions peuvent également être envoyées à l'adresse [bassins.mobilite@spw.wallonie.be](mailto:bassins.mobilite@spw.wallonie.be) ou via le [formulaire d'évaluation](#) de cette séance.

En ce qui concerne le [formulaire d'évaluation](#), celui-ci permet à l'AOT d'améliorer l'organisation et la gouvernance des OCBM. Pour cette session de printemps, le formulaire a été mis à jour et contient de nouvelles questions par rapport aux sessions passées.

## **9. Agenda**

La prochaine réunion de l'OCBM de Charleroi aura lieu **le 15 décembre 2022**.