

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

Date : jeudi 15 décembre 2022

Lieu : Administration communale de Charleroi – place Charles II, 14-15 à 6020 Charleroi

Présentation en annexe.

Présents :

Membres

- Xavier DESGAIN (Charleroi)
- Hedwige DEHON (Courcelles)
- Loïc D'HAeyer (Fleurus et Président de l'OCBM)
- Christine BRUYERE (Fontaine-l'Évêque)
- Alain VANDROMME (Froidchapelle)
- Denis GOREZ (Gerpennes)
- Mathieu PERIN (Les Bons Villers)
- Marc STIEMAN (Pont-à-Celles)
- Vincent DEMARS (Thuin)
- Xavier ROBERT (OTW - Directeur d'exploitation 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

- Florence DEMACQ (administratrice OTW)
- Laurent GALLAND (OTW – Direction de Charleroi - Conseiller études/mobilité)
- Muriel COCHEZ (SNCB)
- Marilyn ENGLEBERT (SNCB)
- Anna TINEBRA (Asbl Tous à pied)
- Daniel BASTIN (asbl Navetteurs.be)
- Duncan SMITH (asbl Navetteurs.be)
- Nicolas DUMONT (Sambreville)

Invités ad hoc

- Anne TIMMERMANS (Commission mobilité de Charleroi Métropole)
- Alain PIRON (SPW Mobilité Infrastructures – Direction de la Planification de la Mobilité)
- Jérémy TOURNAY (SPW Mobilité Infrastructures – Direction de la planification de la Mobilité)
- Nadia NEVEN (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)
- 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)
- Niels ANTOINE (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)

Autres participants

- Pascaline GILSON (CEM Charleroi)
- Michel MEUTER (Agence Mobilité Charleroi Métropole, Mobilesem)
- Jean-Christophe CROQUET (Agence Mobilité Charleroi Métropole, Mobilesem)
- Olivier LOSSEAU (Agence de développement local Walcourt)

Absents/excusés :

- Annibale MOSCARIELLO (Anderlues)
- Jean-Pierre DEPREZ (Aiseau-Presles)
- Christine MORMAL (Beaumont)
- Alpaslan BEKLEVIC (Châtelet)
- Hélène MAUFROID (Chimay)
- Fabrice MINSART (Farciennes)
- Pierre MINET (Ham-sur-Heure – Nalines)
- Agnès MOREAU (Lobbès)
- Véronique RIEZ (Momignies)
- Marie KNOOPS (Montigny-le-Tilleul)
- François DUCARME (Sivry-Rance)
- Jérôme WIBRIN (représentant du Ministre Henry)
- Laurent BLANCHART (OTW, Direction territoriale de Charleroi)
- Benoît VANDER PUTTEN (OTW – Direction générale)
- Pascale VOTQUENNE (Forem)
- Pierre GENTY (CAWaB)

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

Point présenté par le Président

Monsieur Loïc D'HAeyer, Bourgmestre de Fleurus préside l'OCBM de Charleroi. Il souhaite la bienvenue à tous les participants. Il rappelle le rôle de l'OCBM, de l'AOT et de l'OTW.

2. Suivi des avis des précédents de l'OCBM

Point pour information – document préparatoire – point animé par le Président

Les remarques suivantes sont émises en séance :

- L'OTW fait la remarque que certaines erreurs matérielles se sont glissées dans le document. Elles seront corrigées en vue de la publication du PV définitif sur le portail mobilité.

3. Etat d'avancement du plan de mobilité de Charleroi Métropole

Point pour information – voir slides présentés par Jérémy Tournay, SPW M&I – Direction de la Planification de la Mobilité

L'étude du PMCM a démarré au moins de janvier 2022. 6 phases sont prévues en tout, la 2^e phase est en cours (portrait du territoire réalisé).

Fin janvier 2023, on passera au plan de conception, puis à l'enquête publique. La finalisation du PMCM est espérée pour fin 2023.

Les remarques suivantes ont été émises en séance :

- Le 2^e tour des communes par le bureau d'étude sur les enjeux est terminé. Il n'y aura pas de 3^e tour organisé par le bureau d'étude lors de la phase 2. Par contre, les communes pourront encore réagir via le comité d'accompagnement. Un tour des communes sera encore organisé en phase 3. Le Président rappelle qu'en fin de course, le PMCM devra être validé par toutes les communes. Il faut donc veiller à leur adhésion progressive et s'assurer (malgré un manque ponctuel de réactivité de certaines communes) de les relancer et de les rencontrer.
- Il est mentionné que pour des communes rurales qui n'ont pas de cabinet, de secrétaire et de conseiller de mobilité à temps plein pour préparer les dossiers, devoir préparer toutes ces réunions est compliqué. Une piste de solution est de faire appel à des organismes comme MobilESEM.
- Dans l'ordre du jour des OCBM, les communes concernées par les différents points sont indiquées nommément. Les communes peuvent donc cibler s'il y a un intérêt direct à la réunion en ce qui les concerne.
- L'AOT a clairement une attente à court terme vis-à-vis du Plan de Mobilité de Charleroi Métropole pour la définition du réseau structurant. Des redéploiements ciblés sont en cours, prenant en compte l'évolution initiée du réseau métro et BHNS mais cela ne règle pas l'ensemble de la question de la connexion vers le centre (ex : la liaison Ransart – Charleroi ?). L'OTW confirme que tant que le PMCM n'a pas déterminé les liaisons structurantes, ils ne peuvent potentiellement pas garantir l'opérationnalisation de l'ensemble des liaisons des zones de redéploiement étudiées par l'AOT.

4. Impact de la réforme des rythmes scolaires sur l'offre TEC du bassin

Point pour information – point présenté par Xavier ROBERT, OTW – Direction territoriale de Charleroi

Le calendrier des lignes TEC a été adapté aux nouveaux rythmes scolaires.

Les remarques suivantes ont été émises en séance :

- Sur la question de l'adéquation du calendrier pour les élèves du supérieur, l'OTW indique qu'ils ont effectué des études selon lesquelles l'horaire vacances offrait suffisamment de transport pour les élèves du supérieur sur Charleroi.

5. Redéploiement de l'offre du TEC

5.1. Redéploiement de la zone Charleroi-Est : Réseau cible

Point pour avis – Documents préparatoires – Voir slides présentés par Marie BAUWELINCKX, AOT

Après un rappel du processus de redéploiement et du diagnostic, l'AOT présente les différentes liaisons, et leurs niveaux de service, ambitionnées pour la zone Charleroi-Est. Les lieux d'intermodalité visés sont également identifiés.

Les remarques suivantes ont été émises en séance :

- Concernant le réseau cible
 - o Il y a une légère diminution des kilomètres parcourus sur la zone mais une augmentation globale de la capacité du réseau étant donné le développement du métro, plus capacitaire.
 - o Sur le réseau structurant, il faudrait les mêmes fréquences le samedi qu'en heures creuses de semaine.
 - o Il y a une difficulté de comparaison entre ce qu'on avait et ce qu'on aura, même en restant au niveau tactique.
 - o La SNCB a un rôle important de desserte suburbaine, et ce particulièrement pour la bordure Est de la ZHNS et pour la desserte de l'écopôle.
- Concernant la liaison « Châtelet – Lodelinsart »
 - o Cette liaison urbaine forte devrait être catégorisée comme liaison urbaine structurante
 - o La desserte du M5 au GHDC rallonge potentiellement le temps de parcours pour tous les voyageurs. Or, il y a des dents creuses en amont pour faire un arrêt de bus et ainsi offrir un itinéraire plus court tout en maintenant une desserte et une vitesse commerciale importante.
- Concernant le PMCM
 - o Le PMCM peut influencer le niveau de service des liaisons urbaines structurantes, pas juste du métro tel qu'indiqué dans la proposition d'avis ;
 - o L'OTW fait part qu'on ne peut que se réjouir de faire circuler le métro jusque 23h mais qu'il y a de gros enjeux de sécurisation à adresser tant pour les chauffeurs que pour les voyageurs, en coordination avec la Ville.

- Concernant les études opérationnelles
 - o Il y aura une période intermédiaire entre l'inauguration du GHDC (2024) et celle du métro M5 (en 2026). L'OTW réalise une analyse avec différents scénarios opérationnels pour offrir une solution temporaire, mais elle ne sera pas de la même qualité que le réseau final. Le scénario opérationnel intermédiaire sera présenté en OCBM en temps voulu.
 - o L'OTW fait remarquer que dans les fiches tactiques, l'AOT semble orienter les choix opérationnels en termes d'itinéraire (ex : choix de la station de métro de correspondance), ce qui pourrait fermer des portes d'analyse opérationnelle à l'OTW. L'AOT indique que sur base de l'expérience dans d'autres zones de redéploiement, il reste possible d'adapter à la marge le réseau-cible suite à l'étude opérationnelle menée par le TEC.

Avis de l'Organe :

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 l'été 2022.

Ce réseau cible :

- intègre la mise en service de la ligne M5 d'ici 2026 ;
- augmente la capacité globale de l'offre sur la zone (métro + bus), tout en réduisant les kilomètres bus ;
- offre une amplitude horaire 5h-23h supérieure aux minimaux requis par la SRM pour les agglomérations urbaines ;
- prend en compte, et ajuste le cas échéant, une série de liaisons définies dans les zones adjacentes déjà étudiées (Gembloux et Plateau Nord) ;
- mise davantage sur l'intermodalité avec le train, renforçant l'attractivité du produit tarifaire suburbain SNCB + TEC « City Pass » ;
- ne présage pas des résultats du Plan de Mobilité de Charleroi Métropole en termes de renforcements des niveaux de service du réseau structurant carolo.

En outre, l'Organe recommande de garder une marge de manœuvre pour adapter le réseau cible en termes de liaisons structurantes, et leurs niveaux de service, en fonction des résultats du PMCM. Dans ce cadre, une attention particulière devra être apportée :

- Au besoin en capacité du réseau structurant, qui pourraient nécessiter une augmentation des fréquences en HP ;
- Au fréquences les samedis ;
- Au statut de la liaison « Châtelet – Lodelinsart ».

Il recommande à l'AOT d'officialiser sur cette base le Plan Régional de Transport Public de la zone Est de Charleroi (qui comprend les anciennes communes de Gilly et Montignies-sur-Sambre (Charleroi), les communes de Châtelet, Farciennes et Aiseau Presles) afin de permettre à l'OTW d'entamer les études de traduction opérationnelle.

Il demande que les experts mobilité (supra-)locaux soient concertés par l'OTW sur les scénarios opérationnels étudiés avant la mise en œuvre de la démarche d'information publique et de participation citoyenne souhaitée par le Ministre Henry.

L'objectif est de présenter en OCBM le scénario préférentiel d'évolution du réseau TEC d'ici 2024, en visant une mise en œuvre complète d'ici 2026 avec l'arrivée du M5.

5.2. Redéploiement de la zone Philippeville-Couvin : réseau cible incluant la connexion des lacs de l'eau d'Heure par l'Est et la liaison Chimay-Couvin.

Point pour avis – Documents préparatoires – Voir slides présentés par Justine MARNEFFE, AOT

Après un rappel du processus de redéploiement et de la prolongation de cette étude en vue d'y intégrer la connexion des Lacs par l'Est, l'AOT présente les différentes liaisons et leurs niveaux de service ambitionnés pour la zone « Philippeville – Couvin » en épinglant en particulier les liaisons impactant le bassin de Charleroi.

Les remarques suivantes ont été émises en séance :

- Concernant les impacts du PRTP sur la ligne Express E86, l'AOT indique que la phase opérationnelle doit pouvoir trouver une réponse mobilité qui soit aussi performante que l'offre actuelle. L'objectif est de continuer à offrir une connexion à Namur avec un temps de parcours satisfaisant pour les voyageurs.
- La liaison Express ambitionnée Couvin – Dinant, desservant Givet, serait en potentielle concurrence avec le réseau ferroviaire si la ligne devait être à nouveau ouverte. L'AOT précise que l'échéance visée est 2024-2025 et que le bus peut s'adapter plus vite que le train. L'offre créée permettra de tester l'attractivité d'une liaison transfrontalière reliant ces 2 pôles. Et si la ligne de train réouvre, le réseau de bus sera réétudié pour être adapté. Les objectifs visés par la création de la liaison Couvin-Dinant sont plus larges que de connecter Givet à Dinant.
- L'AOT doit encore identifier la bonne entité qui endosse le rôle d'AOM côté français afin de valider et autoriser le déploiement des lignes transfrontalières, à l'instar de ce qui se met en œuvre dans le cadre de redéploiements de réseau dans le bassin du Luxembourg.
- La commune de Gerpennes demande confirmation que la ligne 137 passera toujours par la gare d'Acoz, qui est un mobipôle de la commune. L'AOT doit analyser le point, mais l'ambition n'est pas de toucher à la desserte des lignes TEC existantes au sein des communes adjacentes à la zone étudiée, or Gerpennes est en effet hors zone.
- L'OTW mentionne une erreur dans la fiche relative à la liaison « Florennes – Charleroi » : les renforts de fréquence aux heures de pointe n'apparaissent pas. L'AOT corrigera.
- Les portes d'entrée du nouveau Parc National récemment validé par le Gouvernement wallon doivent être intégrées dans le projet de réseau, que ce soit à la phase tactique ou en phase opérationnelle. La dimension mobilité autour des Lacs et vers le Parc National doit être étudiée au niveau du Plan de Mobilité Charleroi Métropole.
- L'offre pour la commune de Walcourt sera étudiée en 2026 lors de l'étude de redéploiement de la zone « Chimay – Beaumont ». L'ensemble de ses besoins ainsi que l'enjeu de connexion aux Lacs de l'Eau d'Heure y seront intégrés.

- Il est demandé de faire attention aux horaires en période de vacances et de week-end vu l'importance des enjeux touristiques sur la zone. L'AOT précise qu'il n'y a actuellement pas d'offre le dimanche sur l'ensemble du réseau express wallon, à l'exception d'une liaison dans les fagnes et des offres estudiantines. La Wallonie devra à terme offrir des voyages le dimanche, à l'instar des trains qui roulent le dimanche.
- Si les différentes parties prenantes s'accordent sur le fait que l'on ne peut changer l'entièreté du réseau TEC d'un coup, il est précisé que des adaptations opérationnelles marginales peuvent être envisagées sur des lignes TEC en fonction de la capacité d'analyse des équipes de l'OTW et sous réserve d'avis favorable de l'AOT.

Avis de l'Organe :

L'Organe émet un avis favorable au niveau tactique sur le nouveau réseau cible proposé par l'AOT (détaillé dans les fiches de liaison en annexe) suite aux ateliers de co-construction mené depuis janvier 2022 pour les liaisons connectant son bassin de mobilité et intégrant notamment :

- la connexion des Lacs de l'Eau d'Heure par l'Est ;
- la liaison entre Chimay et Couvin.

En outre, l'Organe recommande :

- de tenir compte des portes d'entrées du Parc National dans le redéploiement de l'offre TEC ;
- que l'AOT wallonne prenne des contacts avec l'AOM française compétente dans le cadre de la création des liaisons transfrontalières envisagées ;
- de veiller au maintien de temps parcours attractif pour la connexion de Couvin à Namur au regard de ce que peut offrir la ligne Express E86 ;
- de garantir la desserte TEC au mobipôle d'Acoz à Gerpinnes ;
- d'adapter la fiche tactique de la liaison Florennes – Charleroi en renforçant l'offre en heures de pointe ;
- de prévoir une desserte le dimanche pour le réseau express, motivée notamment à des fins touristiques.

Il recommande à l'AOT d'officialiser sur cette base le Plan Régional de Transport Public de la zone de Philippeville-Couvin 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. Il demande que les experts mobilité (supra-)locaux soient concertés par l'OTW sur les scénarios opérationnels étudiés avant 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.

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, des impacts sur les usagers actuels et potentiels,...) et la planification de la mise en œuvre des modifications de l'offre lors d'une session de l'OCBM de Namur en 2024, avant validation régionale du scénario final de redéploiement qui sera mise en œuvre par l'OTW sur la zone d'ici 2025.

5.3. Redéploiement du plateau nord de Charleroi : Acquisition par le Région d'une nouvelle source d'information pour l'estimation des flux et ajustement du réseau cible

Point pour avis – Documents préparatoires – Voir slides présentés par Marie VIDOTTO, AOT

Lors du précédent OCBM de juin 2022, le réseau cible de la zone Plateau Nord avait été présenté et avait reçu un avis favorable. Entretemps, des données « Floating Mobile Data » ont été acquises par la Région, ce qui a permis à l'AOT d'effectuer de nouvelles analyses relatives à la connexion de la Commune des Bons Villers au réseau structurant (en gare de Luttre). Des adaptations au réseau cible sont donc apportées.

Les remarques suivantes ont été émises en séance :

- Il est proposé d'intégrer dans le diagnostic du Plateau Nord de Charleroi une cartographie des « Floating Mobile Data ».
- Concernant les liaisons cibles desservant les Bons Villers :
 - Il apparaît difficile à ce stade d'identifier clairement l'impact sur les lignes TEC actuelles du réseau cible proposé. L'AOT rappelle que le processus prévoit bien une phase d'étude opérationnelle et une démarche de participation citoyenne. Cette phase permettra d'objectiver les évolutions des lignes TEC existantes. Un amendement du réseau cible reste possible sur base du scénario préférentiel qui émergera des études opérationnelles de modifications des lignes TEC.
 - Le PCM des Bons Villers précise qu'il faut améliorer les temps de parcours, créer une offre express avec le réseau carolo, renforcer les lignes en-dehors des heures scolaires et le dimanche. Selon la commune des Bons Villers, le réseau cible ne rencontre pas ces objectifs.
 - Le réseau cible proposé ne permettrait plus aux habitants des Bons Villers d'aller aussi loin qu'avant, obligeant davantage de faire correspondance (ex : ligne 365 actuelle directe vers Bruxelles dont la liaison cible serait à l'avenir limitée à Waterloo). Au regard de la Stratégie Régionale de Mobilité, l'AOT rappelle que la priorité est à donner au réseau le plus structurant (ferroviaire) pour les connexions à des pôles majeurs plus éloignés. C'est pourquoi la création d'une liaison directe des Bons Villers vers la gare de Luttre est proposée afin d'offrir un rabattement cadencé sur le réseau ferroviaire en gare de Luttre. L'AOT précise que l'offre kilométrique projetée au sein de la commune de Les Bons Villers reste identique au réseau existant.
 - A la question de l'abandon des zones rurales en termes d'offre de transport public, il est souligné que l'accessibilité des zones rurales au réseau structurant est clé. L'évolution de l'offre vise justement à renforcer les offres structurantes en zone rural, afin d'offrir une alternative de qualité et fiable pour les usagers (large amplitude, cadencement horaire permettant une intermodalité efficace avec le train, constance de l'offre sur les périodes de l'année, ...). Le corollaire est bien sûr que les liaisons futures desserviront les localités où le potentiel est suffisant pour une offre de mobilité collective de qualité. Des solutions plus flexibles seront à mettre en œuvre là où les services réguliers ne seront pas présents, en vue de permettre de rejoindre le réseau structurant (via les mobipôles en développement).

- La commune des Bons Villers et l'OTW soutiennent la proposition de liaison « Luttre – Liberchies – Rèves – Frasnes – Villers-Perwin (- Wagnelée – St-Amand). Ils proposent cependant que la fréquence soit augmentée en heures de pointe pour atteindre à 2bus/h pour coller avec les 2 IC vers Bruxelles. L'AOT précise qu'elle n'estime pas ce niveau d'offre nécessaire à ce stade en raison du faible flux domicile-travail ainsi que du nombre de liaisons permettant la connexion des Bons Villers au réseau SNCB vers Bruxelles (Luttre, Nivelles et Waterloo/Braine-l'Alleud).
- La Commune des Bons Villers regrette que la liaison « Gosselies – Waterloo » desserve Mellet, Villers-Perwin et Frasnes-lez-Gosselies au lieu de rester sur la Nationale en desservant Frasnes-lez-Gosselies uniquement, au détriment d'une offre secondaire dédiée.
- Concernant les liaisons scolaires vers Rèves et Fleurus :
 - o La connexion scolaire vers Rèves et Gosselies proposée par la ligne 60 « Gosselies – Wayaux – Mellet – Villers-Perwin (-Marbais – Sart-Dames-Avelines – Frasnes-lez-Gosselies – Rèves) » n'est pas proposée dans le réseau cible malgré les fréquentations actuelles.
 - o Il est proposé d'intégrer une liaison scolaire « Marbais – Sart-Dames-Avelines – Frasnes-lez-Gosselies – Rèves ».
 - Il est également proposé qu'une liaison scolaire « Marbais – Saint-Amand – Brye - Wagnelée – Fleurus » (actuelle ligne 568) soit intégrée au réseau cible du Plateau Nord de Charleroi.
- Concernant la desserte de Wayaux et la mobilité locale
 - o Le village de Wayaux ne sera plus du tout desservi par les transports en commun réguliers, ce qui n'apparaît pas acceptable par Les Bons Villers. L'AOT confirme que le réseau cible identifie cette localité comme « zone de mobilité locale » à connecter en mode actif et en solutions flexibles via la nationale située à 1,5km.
 - o L'OTW étudiera dans le cadre de la phase d'étude opérationnelle la possibilité de développer un service de type TEC à la demande.
 - o Le Bonvibus, qui effectue 27.000 km/an, est aujourd'hui financé par la Commune des Bons Villers. La commune regrette qu'à l'instar du Proxibus de Froidchapelle, cette ligne n'ait pas été reprise par l'OTW et donc que les kilomètres n'aient pas été pris en considération dans l'étude tactique. L'AOT précise que le financement du Proxibus de Froidchapelle a été repris par la Région car cette commune n'avait pas d'offre régionale régulière sur son territoire à part des lignes scolaires.

Au regard de la discussion résumée ci-dessus, la commune des Bons Villers émet un avis défavorable sur l'ensemble du PRTP « Plateau Nord » et demande qu'on puisse reporter l'édition du PRTP afin de continuer les analyses (notamment l'analyse de la ligne 60 avec analyse de la fréquentation aux heures de pointe et analyse de la desserte de l'ISM de Rèves).

Avis de l'Organe :

L'Organe prend acte de l'usage des nouvelles données de téléphonie dans les études de redéploiement et émet un avis favorable sur l'amendement du réseau cible de la zone « Plateau Nord de Charleroi », déjà partagé lors de l'OCBM du 9 juin 2022, qui concerne la connexion des Bons Villers au réseau structurant en

gare de Luttre, via la liaison « (Pont-à-Celles –) Luttre – Liberchies - Rèves – Frasnes-lez-Gosselies – Villers-Perwin (- Wagnelée – Saint-Amand) » (voir fiche AOT en annexe) remplaçant deux liaisons scolaires prévues initialement. Il souligne l'opportunité de doubler la fréquence en heures de pointe de cette liaison afin de correspondre à la fréquence IC en gare de Luttre.

Il recommande d'ajouter au réseau cible les liaisons scolaires nécessaires pour connecter les pôles scolaires de Rèves et de Fleurus depuis Marbais.

L'Organe entend également les autres difficultés remontées par la commune des Bons Villers (consignées ci-dessus et précisées dans les remarques du Bourgmestre des Bons Villers sur le rapport provisoire) quant à l'impact du redéploiement envisagé sur l'accessibilité de et depuis son territoire rural et recommande que la phase d'étude opérationnelle permette de rendre compte en transparence des modifications concrètes de l'offre TEC sur la zone en comparaison à la situation actuelle.

Il recommande à l'ensemble des parties prenantes de poursuivre le processus entamé sur cette base en éditant le PRTP et en initiant les études opérationnelles, qui impliquera les communes concernées et intégrera une démarche d'information publique et de participation citoyenne. Cette phase devra permettre de trouver des solutions pour les localités qui ne seront plus desservies par des lignes régulières.

5.4. Redéploiement de la zone Charleroi-Nord-Ouest : Démarche d'information publique et participation citoyenne Mobilli

Point pour information – Point présenté par Shake, facilitateur désigné

Dans le cadre des études opérationnelles menées par l'OTW sur base du PRTP émis par l'AOT, une démarche de participation citoyenne dénommée « Mobilli » va être initiée en partenariat avec les communes concernées. Un facilitateur régional a été désigné à cet effet pour accompagner les redéploiements zone par zone au moment où l'OTW est à même de présenter les évolutions concrètes qu'ils proposent au réseau TEC. Les démarches seront mises en œuvre dès le début du 1er semestre pour le redéploiement de la zone « Charleroi Nord-ouest ».

Les remarques suivantes ont été émises en séance :

- L'OTW est prêt avec un scénario opérationnel. Il souligne que la DT Hainaut devra également participer pour les évolutions de la ligne 82, qui est de son ressort.
- L'intention est de commencer la démarche rapidement après les fêtes. Un Comité zonal sera rapidement organisé par le facilitateur pour coordonner la démarche avec les communes.

5.5. Planification des redéploiements des autres zones du bassin

Point pour information – Documents préparatoires - Voir slides présentés par Marie BAUWELINCKX, AOT

Une adaptation des périmètres de redéploiement a été réalisée pour tenir compte des demandes des communes formulées au précédent OCBM et pour profiter des avancées du PMCM en matière de définition du réseau structurant.

Les remarques suivantes ont été émises en séance :

- Charleroi travaille déjà sur les voiries et les problèmes de circulation du TEC sans attendre les redéploiements. Il exhorte les autres communes à anticiper également des solutions pratiques en faveur des transports en commun sur leurs voiries.
- La commune de Seneffe, bien que faisant partie de la dynamique de Charleroi Métropole, est intégrée dans la zone de redéploiement de « La Louvière ».
- L'OTW informe qu'il souhaite adapter en une fois l'offre des différentes antennes métro, en se coordonnant avec le déploiement du M5.
- Il est proposé que, suite à la définition du réseau cible de la zone « Charleroi-Centre » en 2024, un bilan soit réalisé afin de vérifier la cohérence entre les différents quadrants urbains de Charleroi. Au niveau opérationnel, l'évaluation de l'ensemble de la zone aura lieu en 2028.

Avis de l'Organe :

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

- **Etude du redéploiement de la zone Centre et Sud-Ouest de Charleroi : présentation d'un diagnostic à l'OCBM d'automne 2023, fort des conclusions du PMCM en matière de réseaux structurants en vue de soumettre à l'avis de l'OCBM d'automne 2024 le projet de réseau cible (ambitions tactiques régionales) prenant en compte également une évaluation de la cohérence des offres entre zones urbaines redéployées (dont certaines seront alors à l'étape de mise en œuvre opérationnelle),**
- **Etude du redéploiement de la zone Chimay – Beaumont – Thuin - Erquelines : présentation d'un diagnostic à l'OCBM d'automne 2026 en vue de soumettre à l'avis de l'OCBM de printemps 2027 le projet de réseau cible (ambitions tactiques régionales).**

6. Evaluation de l'offre TEC

6.1. Evaluation des lignes intermédiaires Beaumont-Mons (E110), Chimay-Mons (129), Momignies-Chimay-Charleroi (E109) : plan d'action suite au bilan

Point pour avis – Documents préparatoires – Voir slides présentés par Marie VIDOTTO, AOT

A la suite de l'évaluation et afin d'améliorer l'attractivité et l'accessibilité des lignes E110, E109 et 129, l'AOT présente un plan d'actions.

Les remarques suivantes ont été émises en séance :

- L'OTW ne supprimera pas le doublon d'arrêt sur la E110 tant que la Région n'aura pas aménagé de cheminements doux sécurisés le long de la Nationale.
- Le projet de mobipôle à Gozée (commune de Thuin) devrait être intégré dans la réflexion.
- L'intermodalité en gare de Thuin sera étudiée dans le cadre de l'étude de redéploiement de la zone « Chimay-Beaumont » en 2026.
- Le village de Macquenoise (Momignies) reste desservi par une autre offre régulière.

Avis de l'Organe :

L'Organe prend acte du premier bilan réalisé pour la ligne Express E109 « Momignies – Charleroi », E110 « Beaumont - Mons » et la ligne 129 « Momignies – Mons » et émet un avis favorable sur le plan d'actions visant à améliorer, dans l'année qui vient, l'attractivité et l'accessibilité de l'offre sur ces lignes et contribuer ainsi davantage au transfert modal visé par cette offre récente structurante du territoire wallon.

Il émet un avis favorable sur l'adaptation des ambitions régionales (intégrées par l'AOT dans la fiche tactique mise à jour) et sur la suppression de l'offre quotidienne sur la L129 au profit de l'offre Express en insistant sur la qualité de la correspondance Express-Express à Beaumont pour rallier Mons. Il demande à l'Opérateur de Transport de Wallonie leur mise en œuvre.

Il recommande à l'Opérateur de Transport de Wallonie de réaliser les actions identifiées dans le plan d'actions en termes d'horaires, arrêts, équipements, d'infrastructures, de promotion et de commercialisation.

L'Organe recommande également à l'ensemble des parties prenantes (Communes, établissements de l'enseignement supérieur, OTW et SPW Routes) de prendre en main les actions identifiées en termes d'accessibilité aux arrêts desservis, de confort, de sécurité et de promotion.

6.2. Evaluation de la ligne intermédiaire de la ligne Charleroi-Sud – Marcinelle (21) : plan d'actions suite au bilan

Point pour avis – Documents préparatoires – Voir slides présentés par Justine MARNEFFE, AOT

A la suite de l'évaluation et afin d'améliorer l'attractivité et l'accessibilité de la ligne, l'AOT présente le plan d'actions.

Les remarques suivantes ont été émises en séance :

- La commune de Charleroi indique que les citoyens demandent vraiment cette ligne et que la réponse qui y a été donnée est tout à fait adéquate. Il faut améliorer la desserte le week-end car c'est à ce moment-là qu'il y a le plus de demandes, d'autant plus que la Ville va limiter l'accessibilité en voiture au centre de délasserment afin de privilégier l'usage du bus.
- La ligne sera globalement intégrée à l'étude de redéploiement de la zone « Charleroi-Centre ».

Avis de l'Organe :

L'Organe prend acte du premier bilan réalisé de l'offre de la ligne 21 et émet un avis favorable sur le plan d'actions visant à améliorer, dans l'année qui vient, l'attractivité et l'accessibilité de l'offre sur cette ligne et contribuer ainsi davantage au transfert modal.

Il recommande à l'Opérateur de Transport de Wallonie de mettre en œuvre les actions identifiées dans le plan d'actions, en termes d'amélioration de l'offre et de promotion de la ligne 21.

L'Organe recommande également à l'ensemble des parties prenantes (Communes) de prendre en main les actions identifiées dans le plan d'actions, en termes de promotion et de participation à la prochaine étude de redéploiement « Charleroi Centre et Sud-Ouest ».

7. Connexion de l'aéroport de Charleroi en transport public

Point pour information – voir slide présenté par Laurent GALLAND, OTW – Direction territoriale de Charleroi et Muriel COCHEZ, SNCB

L'OTW annonce pour juin 2023 le renfort de fréquence de la ligne A et la création des liaisons depuis Luttre et Fleurus jusque l'aéroport. La fréquence de cette dernière sera tributaire du déploiement de l'IC reporté par la SNCB. Son amplitude est tributaire de l'accessibilité au quai et à la passerelle SNCB à Fleurus en dehors des heures d'exploitation ferroviaire.

La SNCB informe que son conseil d'administration a décidé en octobre de reporter l'ensemble des projets de son plan de transport au prochain conclave budgétaire. Ces liaisons IC ne sont donc reportées que de quelques mois. Le conseil d'administration se prononcera à nouveau vers le printemps.

Les remarques suivantes ont été émises en séance :

- La commune de Charleroi doit poursuivre un travail avec la police pour éviter le stationnement sauvage et résoudre le problème de la création de trottoirs depuis les arrêts au sein de l'aéropôle.
- Il y a en effet une amplification de l'offre sous cette législature (+10%) avec le réseau express, les développements de fréquence en urbain et le développement des lignes vers les aéroports de Charleroi et Liège.
- La liaison Fleurus-Aéroport est projetée à minima avec un niveau de service de 1 bus/h, synchronisé avec le train S à Fleurus, alors que l'ambition tactique sera d'arriver à 2bus/h, une fois la liaison IC mis en service par la SNCB.
- Ajouter un arrêt au niveau d'un parking de covoiturage sur la commune de Pont-à-Celles pour permettre de rejoindre l'aéropôle via la liaison Luttre-Aéroport apparaît délicat en termes de temps de parcours compétitif pour relier la gare de Luttre et l'aéropôle/aéroport.
- La proposition de dévier la ligne 365 « Bruxelles-Charleroi » par l'aéroport est rejetée, car c'est la connexion au réseau structurant (métro) qui est privilégiée et une correspondance sera possible à Gosselies avec des liaisons urbaines desservant finement l'aéropôle.
- Le Président demande à la SNCB une meilleure concertation avec les communes plutôt que de les informer des décisions via la presse.

8. Mobipôles et solutions de mobilité locale

8.1. Volet intermodalité du Plan d'Investissement en Mobilité Active Communale et Intermodalité (PIMACI) : bilan de l'introduction des dossiers

Point pour information – Voir slides présentés par Niels ANTOINE, AOT

L'AOT dresse un premier bilan des dossiers remis par les communes dans le cadre du droit de tirage PIMACI – volet intermodalité, et présente un focus sur le bassin de Charleroi. Les dossiers concernent plus souvent des cheminements d'accès que des équipements sur site des mobipôle ou de signalétique. De nombreuses communes n'ont pas encore remis de dossiers, or l'échéance pour la réalisation des investissements est fixe.

Les remarques suivantes ont été émises en séance :

- L'AOT a également rendu des avis sur les dossiers FEDER en lien avec des mobipôles.

8.2. Décret cyclopartage en flotte libre : entrée en vigueur en 2023

Point pour information – Voir slides présentés par Martin DUFLOU, AOT

Le décret du 7/08/2021 relatif au cyclopartage en flotte libre, qui entre en vigueur le 1^{er} janvier 2023, est présenté. Un arrêté d'exécution de ce décret est en cours d'adoption pour préciser les conditions d'obtention, de renouvellement et de retrait des licences accordées par le Gouvernement. Les conditions d'exploitation par les opérateurs devront être fixées par règlement communal.

Les remarques suivantes ont été émises en séance :

- Les communes qui disposent déjà d'une charte établissant l'utilisation de ce système sur leur territoire devront la transformer en règlement communal.
- La commune de Charleroi offre son témoignage : les trottinettes en libre-service sont présentes sur son territoire depuis 2 ans et cela fait monter la proportion d'au moins 4% de deux-roues dans la circulation, ce qui est le seuil pour que les automobilistes remarquent les autres usagers.

9. Démarrage du processus d'identification des nouveaux bassins de mobilité

Point pour information – Voir slides présentés par Alain PIRON, SPW M&I – Direction de la Planification de la mobilité

Le SPW Mobilité & Infrastructures a acquis des floating mobile datas (données de déplacement des gsm) pour permettre à la direction de la planification de la mobilité de réaliser une étude des déplacements tous modes et tous motifs dans le but de redessiner le périmètre des bassins de mobilité. L'échelle de collecte des données correspond aux anciennes communes. Les données sont collectées par heure et par jour ce qui permettra une analyse très fine. Les communes à cheval sur plusieurs bassins car attirées de manière significative par différents pôles pourront faire partie de plusieurs bassins. Le nombre de bassins de mobilité devrait avoisiner la dizaine.

Les remarques suivantes ont été émises en séance :

- Les données Floating Mobile Datas permettront d'objectiver les bassins, en prenant en compte l'ensemble des déplacements (notamment touristiques et loisirs).
- Trois éléments doivent contribuer à l'identification des bassins : 1) les données de téléphonie ; 2) analyse de la situation existants (qu'est-ce qui existe déjà comme groupements supra-communaux) ; 3) l'avis des communes. Après une première objectivation des périmètres des bassins (les premières cartes seront émises en février 2023), les communes seront donc contactées afin de débattre avec elles de leur appartenance à tel ou tel bassin.

10. Divers

10.1. Suggestions des points pour de prochaines sessions OCBM

Point pour info – Point animé par le Président

Le Président invite les participants à suggérer des points pour les prochains OCBM.

Les suggestions suivantes sont formulées en séance :

- Retour d'expérience sur le TEC à la demande pour desservir les villages qui ne sont plus desservis en bus ;
- Présentation des mobipôles retenus dans PIMACI sur le territoire de Charleroi métropole (aperçu de la structuration du territoire) ;
- Présentation du baromètre des villes marchables par l'asbl « Tous à Pied » ;

Par ailleurs, l'OTW suggère de présenter, au regard du réseau-cible étudié par l'AOT, un schéma reprenant les liaisons actuellement réalisées par le réseau TEC existant.

Les suggestions peuvent également être communiquées dans le [formulaire d'évaluation](#) de la séance ou par email à l'adresse bassins.mobilite@spw.wallonie.be.

10.2. Candidats au rôle de Président

Point pour information – voir slide présenté par Florianne Mossoux, secrétaire de l'OCBM, AOT

L'AOT expose le rôle joué par le Président et indique que les intéressés au rôle de président de l'Organe peuvent déposer leurs candidatures pour le 15/01/2023 par email à bassins.mobilite@spw.wallonie.be.

L'Organe remercie le président actuel, Loïc d'Hayer, pour le rôle assumé jusqu'à présent.

10.3. Evaluation de la séance

Point animé par le Président

Le Président remercie l'ensemble des participants et les invite à remplir le [formulaire d'évaluation](#) de la séance.

11. Agenda

La prochaine réunion de l'OCBM de Charleroi aura lieu le jeudi 25 mai 2023. Les modalités pratiques vous seront communiquées ultérieurement.