

But de ce document : reprendre les avis et recommandations tels que formulés par l'Organe lors des réunions précédentes et faire le point sur le suivi de ces avis en indiquant de manière succincte ce qui a été mis en place depuis. Le but, en séance, ne sera pas de modifier les avis et recommandations émises précédemment mais sera de recueillir les éventuelles remarques des participants par rapport à l'état d'avancement des dossiers pour lesquels l'Organe avait émis un avis ou une recommandation.						
OCBM	Points à l'ordre du jour	Avis de l'OCBM de Charleroi	Qui+ échéance	Etat du suivi au printemps 2023	Statut	
Automne 2022	5.1. Redéploiement de la zone Charleroi-Est : Réseau cible	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, renfort de 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 pourrait nécessiter une augmentation des fréquences en HP ; Au fréquences les samedis ; Au statut de la liaison « Châtelet – Lodélinart ». 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 Chatelet, 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.	OTW	PRTP édité par AOT en juillet 2023 et transmis à l'OTW et aux communes concernées et adjacentes - Etude opérationnelle en cours		
	5.2. Redéploiement de la zone Philippeville-Couvain : réseau cible incluant la connexion des lacs de l'eau d'Heure par l'Est et la liaison Chimay-Couvain.	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 menés 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 Couvain. 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 Couvain à Namur au regard de ce que peut offrir la ligne Express E86 ; de garantir la desserte TEC au mobipôle d'Accoz 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-Couvain 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.	OTW	PRTP édité par AOT en juillet 2023 et transmis à l'OTW et aux communes concernées et adjacentes - Etude opérationnelle en cours		
	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	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 – Libérchies – Rèves – Frasnex-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 de 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.	AOT	PRTP édité et transmis en juin 2023 à l'OTW et aux communes concernées et adjacentes		
			OTW	Etude opérationnelle à initier sauf liaisons aéroport mises en service en 2023		
	5.5. Planification des redéploiements des autres zones du bassin	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 - Erqueleines : 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).				point clos
	6.1. Evaluation des lignes intermédiaires Beaumont-Mons (E110), Chimay-Mons (129), Momignies-Chimay-Charleroi (E109) : plan d'action suite au bilan	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.	OTW - Communes, établissements de l'enseignement supérieur, OTW et SPW Routes	actions en cours de mise en œuvre		
Printemps 2022	4.2. Réseau cible proposé pour la zone « plateau nord de Charleroi »	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'Organe recommande à l'OTW d'associer les parties prenantes (Communes, Union wallonne des Entreprises, IGRETEC et clubs d'entreprises) à l'étude opérationnelle.	SPW M&I Direction de la planification OTW	PUM en cours OTW a déjà rencontré IGRETEC.		
Automne 21	3.2. Réseau cible proposé pour la zone nord-ouest de l'agglomération de Charleroi en vue de l'édition du Plan Régional de Transport Public (ambitions tactiques)	Piloter la phase suivante d'études opérationnelles fines des évolutions à apporter aux lignes TEC desservant actuellement la zone ; Présenter le résultat (évolution, création ou suppression de lignes, modifications de niveaux de service ou d'itinéraires et d'arrêts desservis, identification des impacts sur les usagers actuels et potentiels, ...) et la planification de leur mise en œuvre lors de la session d'automne 2022 de l'OCBM de Charleroi.	OTW	Scénario préférentiel soumis à l'avis de cet ocbm (septembre 2023)		
Automne 20	3.1.2.3. Connexion de l'aéroport de Charleroi aux transports en commun	L'Organe émet un avis favorable sur l'évolution de l'offre cible qui lui est soumise pour les liaisons urbaines desservant l'aéroport :				
		Renforcement de la liaison Charleroi-Sud – Charleroi Aéroport	OTW	Mise en exploitation pour décembre 2023		
		Création d'une liaison Luttre (gare SNCB) – Charleroi Aéroport	OTW	Mise en exploitation en juin 2023	point clos	
		Création d'une liaison Fleurus (gare SNCB) – Charleroi Aéroport	OTW	Mise en exploitation en juin 2023 et ajout d'un second bus/heure en décembre 2023 en lien avec la création du train IC		
		Il demande d'étudier le potentiel et le coût d'un élargissement de l'amplitude horaire de la liaison directe « Fleurus – Charleroi aéroport » au regard de l'amplitude horaire des avions.	OTW	Intégré dans la mise en expl en juin 2023 - Amplitude 4-23h	point clos	
		Il soutient la nécessité de desservir les pôles d'emplois de la zone (en complément de la desserte de l'aéroport) via ces liaisons, que ce soit par une porosité piétonne entre l'aéroport et l'aérodrome ou par la création d'arrêts sur l'itinéraire de ces liaisons dans le respect des ambitions de vitesse commerciale. Il demande à l'OTW de lui présenter en 2021 son étude opérationnelle intégrant ces éléments.	OTW	Porosité entre aéroport et aéroport effective pour les abonnés. Projet de mobipôle initié avec IGRETEC		