

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

Date : jeudi 02 décembre 2021

Lieu : Teams (réunion en ligne)

Les annexes (documents préparatoires et présentation) font partie intégrante du rapport de la réunion.

Présents :

Membres

- Annibale MOSCARIELLO (Anderlues)
- Xavier DESGAIN (Charleroi)
- Hedwige DEHON (Courcelles)
- Fabrice MINSART (Farciennes)
- Loïc D'HAeyer (Fleurus et Président de l'OCBM)
- Christine BRUYERE (Fontaine l'Evêque)
- Alain VANDROMME (Froidchapelle)
- Denis GOREZ (Gerpennes)
- Pierre MINET (Ham-sur-Heure – Nalines)
- Marc STIEMAN (Pont-à-Celles)
- Vincent DEMARS (Thuin)
- Jean-Philippe BILLE (SPW Mobilité Infrastructures – Direction des routes de Charleroi, directeur)
- Jean-Luc GOSELIN (SPW Mobilité Infrastructures – Routes du Hainaut et du Brabant wallon)
- Martin DUFLOU (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)
- Florianne MOSSOUX (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)
- Benoît VANDER PUTTEN (OTW – Direction générale)
- Mourad BAOUCHE (SNCB)
- Mathieu ANGELO (CAWaB)
- Anna TINEBRA (Asbl Tous à pied)
- Gianni TABBONE et Julien LAPORTE (asbl Navetteurs.be)

Invités ad hoc

- Laurent BLANCHART (Président de la Commission mobilité de Charleroi Métropole)
- Anne TIMMERMANS (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)
- Jérémy TOURNAY (SPW Mobilité Infrastructures – Direction de la planification de la Mobilité)
- Alain PIRON (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)
- Laurent DELAITE (SPW Mobilité Infrastructures – Autorité Organisatrice du Transport)

Autres

- Mireille BRAUN-SANO (CEM Les Bons Villers)
- Pascaline GILSON (CEM Charleroi)
- Michaël NEUSY (employé du service Urbanisme de la commune de Farciennes)
- Amélie QUEVRIN (CEM Sambreville – Commune invitée)
- Michel MEUTER (Agence mobilité Charleroi Métropole, Mobilesem)

Absents/excusés :

- Jean-Pierre DEPPEZ (Aiseau-Presles)
- Christine MORAL (Beaumont)
- Alpaslan BEKLEVIC (Châtelet)
- Hélène MAUFROID (Chimay)
- Philippe JENAUX (Les Bons Villers)
- Agnès MOREAU (Lobbes)
- Véronique RIEZ (Momignies)
- Marie KNOOPS (Montigny-le-Tilleul)
- François DUCARME (Sivry-Rance)
- Didier GILSON (OTW – Directeur exécutif Charleroi)
- 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

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

PMR = Personne à mobilité réduite

PUM = Plan urbain de mobilité

SDT = Schéma de Développement Territorial

SRM = Stratégie Régionale de Mobilité

TAD = transport à la demande

ZHNS = Zone à haut niveau de service

1. Introduction

Point d'information.

M. DUFLOU (AOT) introduit la séance et présente le nouveau rôle de président, pour lequel un appel à candidature avait lancé au précédent OCBM. Le président est Loïc D'HAeyer, Bourgmestre de Fleurus. Il est par avance remercié pour ce rôle à jouer au sein de cet Organe.

2. Follow-up des avis précédents

Point pour avis.

Documents préparatoires

Le but de ce document est de reprendre les avis et recommandations tels que formulés par l'Organe lors des sessions précédentes et de faire le point sur le suivi de ces avis en indiquant de manière succincte ce qui a été mis en place depuis cet avis. Le but n'est pas de modifier les avis et recommandations émises précédemment mais 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.

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- Point 3.1.1. de l'OCBM de Printemps 2021 : A. VANDROMME (Froidchapelle) regrette que sa commune soit considérée comme « non connectée au réseau structurant » alors qu'il y a eu un travail communal important avec le R'Bus, avec une promesse de financement régional pour augmenter l'offre de transport public. M DUFLOU (AOT) annonce que figure justement à l'ordre du jour de la séance un point relatif à la prise en charge par la Région du financement de cette offre reliant les localités de la commune à la gare de Walcourt. Il faut souligner que le R'Bus rend un réel service local dans les localités desservie mais ne rentre pas dans les standards d'efficacité du réseau structurant ambitionnés par la Stratégie Régionale de mobilité. Les enjeux de connexion de cette commune au structurant ne sont dès lors pas aujourd'hui résolus avec le R'Bus et il y aura un travail encore à réaliser sur la commune de Froidchapelle, en lien également avec les pôles touristiques des lacs de l'eau d'heure.
- Remarque est faite sur le format de ce follow-up : proposition de montrer plus clairement ce qui est clôturé, ce qui a été fait, les positions qui ont été prises et peut-être ajouter une colonne sur ce qui est à faire et qui en a la charge.

3. Redéploiements de réseaux TEC : études

3.1. Zone plateau nord de Charleroi : diagnostic et kick-off de l'étude de redéploiement ciblé

Point pour avis

Voir documents préparatoires et slides présentés par Marie Vidotto, gestionnaire en mobilité à l'AOT

M. VIDOTTO (AOT) présente le diagnostic de la zone « Plateau Nord de Charleroi » dont le périmètre est défini de manière à englober tous les PAE au nord de Charleroi : aéroport 1 et aéroport 2, aéropôle, Gosselies 2, PAE de Jumet, Gosselies 1 (Caterpillar), Fleurus-Heppignies, Fleurus-Martinrou et Fleurus-Farciennes.

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- L. GALLAND (OTW) constate que les bus Flibco ne sont été pris en compte dans le diagnostic en matière d'offre ? M. VIDOTTO répond qu'en effet cette offre n'est formellement pas du transport régulier. L. GALLAND réplique que cela doit pourtant être considéré comme tel, vu l'historique derrière.
- La question est posée de la complémentarité entre cette étude « Plateau Nord », le PCM de Gosselies et le PUM.
 - o L'AOT confirme que le PCM de Gosselies n'est pas le lieu pour définir l'offre de transport public en termes de liaison et de niveaux d'offre sur la zone, mais bien via des études d'évolutions de l'offre menée par ses soins (nouvelles missions confiées au SPW depuis la réforme de 2018) et soumises pour avis en OCBM. Le TEC est impliqué dans les PCM étant donné l'importance des enjeux opérationnels d'exploitation de son réseau actuel et futur. Dans les grandes agglomérations, un PUM permet de fixer les ambitions structurantes de mobilité et non les ambitions fines sur la zone. Le défi qui nous occupe à Charleroi est de ne pas attendre la fin de l'élaboration du PUM pour réaliser des études ciblées de redéploiement de zones qui apparaissent prioritaires, mais cela sera en interaction, en résonance avec le PUM, donc à différents niveaux.
 - o C. CHERMANNE (SPW M&I) confirme que le PUM et le PCM vont pouvoir affiner le diagnostic de l'AOT, mais que ce ne sont effectivement pas ces documents qui vont définir les lignes TEC.
 - o X. ROBERT (OTW) craint que le PCM soit source de modifications du plan de réseau qui sera présenté en 2022. M. DUFLOU exprime qu'il faut remettre les choses dans l'ordre : avant, il n'y avait pas de pilotage stratégique régional donc c'était via les PCM que les communes pouvaient espérer voir changer les choses. Mais ce n'est plus la gouvernance qui est désormais en place, même si les PCM gardent un rôle important pour l'organisation des mesures de mobilité au sein de la commune. Pour une agglomération, il est nécessaire de disposer d'un document stratégique global (le PUM) qui définisse l'ensemble des enjeux structurants et lors de l'élaboration duquel un maximum d'acteurs et parties prenantes locales seront impliqués. Des études tactiques, zone par zone, sont à mener autour des ambitions structurantes définies par le PUM. Mais ces études tactiques, dont celle ici du plateau nord, ne sont qu'une 1^{ère} étape du processus de redéploiement. Vient ensuite l'étude opérationnelle (qui est le gros du boulot) qui va identifier précisément les adaptations à réaliser sur les lignes TEC de la zone et qui doit être liée aux travaux du PCM de Gosselies. Il ne faut pas attendre le PCM pour définir les ambitions sur la zone. M. DUFLOU conclut que l'enchaînement des timings apparaît opportun : il faut qu'on initie rapidement la phase tactique sur la zone pour que les liens soient faits avec les besoins en aménagements et organisation de la mobilité à Gosselies (PCM).
- La définition du périmètre fait l'objet de plusieurs remarques et suggestions :
 - o L. D'HAeyer (Fleurus) suggère d'intégrer tout le centre de Ransart et de Fleurus.

L'AOT indique que si on élargit jusque Ransart-Fleurus, cela signifie aussi que le nombre de lignes impactées est plus important. Il faut être adéquat entre soit un redéploiement « ciblé » sur les activités économiques, soit une étude sur un périmètre plus large. L. D'HAeyer estime que l'impact économique n'est pas juste restreint aux PAE (commerces, etc). L. GALLAND propose de prendre en compte Ransart et Fleurus au niveau de l'étude tactique, quitte à phaser la mise en œuvre opérationnelle en fonction des disponibilités du TEC.

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 du Plateau Nord de Charleroi et le partage.

L'Organe propose à l'AOT d'intégrer Fleurus et Ransart au périmètre de l'étude de redéploiement.

L'Organe recommande à l'AOT, l'OTW et les communes concernées (Charleroi et Fleurus) de s'engager dans le processus de redéploiement de l'offre sur le périmètre d'étude de la zone Plateau Nord de Charleroi, et de présenter pour avis le réseau cible de la zone (ambitions tactiques) lors de la session de printemps 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, en cohérence avec l'évolution du réseau TEC depuis la zone NO de Charleroi et la création des deux nouvelles liaisons depuis Fleurus et Luttre vers l'aéroport.

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)

Point pour avis

Voir documents préparatoires et slides présentés par Marie Bauwelinckx, gestionnaire en mobilité à l'AOT

L'AOT présente le réseau cible de la zone Nord-Ouest de Charleroi issu du processus de co-construction menée ces derniers mois : outre l'offre ferroviaire de la SNCB, 3 liaisons urbaines structurantes, 2 liaisons urbaines, 4 liaisons secondaires et une liaison scolaire desserviront le territoire. En termes d'ampleur d'offre kilométrique, la mise en place de ce réseau cible représente environ 1.000.000 kilomètres annuels (hors mobilité locale flexible) équivalent au réseau TEC existant desservant la zone.

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- Le TEC constate l'importante différence de fréquence entre la semaine et le week-end sur les lignes structurantes, ce qui pourrait faire manquer l'objectif de transfert modal. Ce point est partagé par plusieurs membres de l'Organe.
- Pour la desserte du PAE de Courcelles, le TEC invite le club d'entreprises à prendre contact avec lui pour la définition des horaires.
- Pour la question du terminus de Courcelles-Trieux, une coordination TEC – Commune est à mener.
- Sur la descente du Rosaire, le TEC anticipe de grosses variations de temps de parcours aux heures de pointe. Il faut fiabiliser le temps de parcours sur cette voirie et prendre des mesures fortes dans le cadre du PCM. Les parties prenantes locales soutiennent cet enjeu.

- H. DEHON (Courcelles) ajoute le besoin que la liaison Trazegnies – Luttre -Pont à Celles puisse être prolongée en heure de pointe jusqu'à Souvret pour permettre aux habitants de Souvret de rejoindre les écoles de Pont à Celles.
- Elle demande également un éclaircissement sur la portée de l'étude prévue sur la ligne 82. Pour l'étude sur la L82, M. BAUWELINCKX (AOT) confirme que, suite à la récente hausse de la fréquence sur la ligne, la DT Hainaut du TEC mènera une étude Origine/Destination fine qui permettra d'avoir une vue sur le potentiel réel de chaque tronçon de la ligne 82. Ces éléments viendront confirmer ou corriger les ambitions de liaisons et de niveaux de service identifiés dans ce réseau cible.
- M. BAUCHE (SNCB) demande si, sur la relation Courcelles-Marchienne-Charleroi, on a vérifié qu'il n'y a pas concurrence avec le ferroviaire, que ce soit en termes d'horaire ou de desserte. M. BAUWELINCKX précise que le principal argument en faveur du bus sur cette liaison est celui de la fréquence. En effet, l'offre ferroviaire a une fréquence à l'heure sans projet d'évolution à ce stade. La fréquence cible pour une telle liaison urbaine est de 4 passages par heure (SRM), ce qui nécessite une liaison par bus complémentaire au train tant que l'offre suburbaine ferroviaire n'est pas amplifiée à ce niveau de service.

M. BAUCHE indique que si on devait constater dans le futur une dégression au niveau de la clientèle ferroviaire, le risque est que les mesures soient radicales. Il demande de veiller à ce que les horaires de la future liaison Courcelles – Marchienne au Pont – Charleroi soient bien étudiés en complémentarité avec l'offre SNCB.

- Il est précisé que l'offre renseignée dans les fiches de liaison du réseau cible ne présage pas de dédoublement de capacité purement scolaire dans le réseau cible, qui seront étudiés par le TEC dans l'étude opérationnelle.
- Bien que l'AOT souligne que le réseau cible proposé prévoit davantage de fréquence et d'amplitude horaire que le réseau existant sur les liaisons structurantes, les membres de l'OCBM plaident pour que des ambitions fortes en faveur du transfert modal soient prises sur des métropoles comme celle de Charleroi, et en particulier pour le pôle de Gosselies. Cela aidera en outre la commune de Charleroi à justifier certains projets en matière d'infrastructures ou de politiques de mobilité. L'AOT confirme que les ambitions stratégiques régionales en matière de transport public urbain sont ambitieuses.

Avis de l'organe :

L'Organe émet un avis favorable au niveau tactique sur le nouveau réseau cible proposé par l'AOT suite aux ateliers de co-construction menés depuis mi-2021, mais demande une augmentation des niveaux de service le week-end sur la liaison urbaine structurante Trazegnies - Courcelles – Gosselies et de prolonger en heures de pointe la liaison Pont-à-Celles-Luttre-Trazegnies jusque Souvret.

Il recommande à l'AOT d'officialiser sur cette base le Plan Régional de Transport Public du Nord-Ouest de Charleroi afin de permettre à l'OTW :

- **de piloter la phase suivante d'études opérationnelles fines des évolutions à apporter aux lignes TEC desservant actuellement la zone ;**
- **d'en 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.

L'Organe prend acte que l'échéance est à confirmer sur base de l'intention du Ministre Henry que soit organisé, en coordination avec les communes de cette zone, une démarche d'information publique et de participation citoyenne, avant validation d'un scénario final de redéploiement à mettre en œuvre par l'OTW.

3.3. Report de l'étude de Redéploiement de la zone « Chimay-Beaumont » et élargissement à Cerfontaine et à la liaison Chimay-Couvin de l'étude de redéploiement de la zone « Philippeville-Couvin »

Point pour avis

Documents préparatoires et slides présentés par Justine Marneffe, gestionnaire en mobilité à l'AOT

A l'automne 2020, l'Organe avait acté que l'étude du redéploiement de la zone Chimay-Beaumont était prévue en 2022. Au printemps 2021, l'Organe avait acté l'avancement du planning d'initialisation de cette étude à l'automne 2021 en parallèle de l'étude de redéploiement de la zone pluricommunale Couvin-Philippeville. Cependant, vu les nombreux projets de développement de l'offre sur le bassin de Charleroi autour de projets majeurs d'infrastructures de transport public, et vu le timing incompressible imposé par l'Union européenne pour le financement de certains de ces projets, une priorisation des projets et des études s'est avérée nécessaire pour l'Opérateur de Transport de Wallonie (le TEC) en faveur des redéploiements à organiser autour du futur BHNS et du futur « M5 ». Cela implique le report de l'étude de redéploiement de la zone « Chimay - Beaumont » pour après 2023.

Au vu du premier diagnostic qui avait déjà été mené sur la zone par l'AOT, il est néanmoins proposé d'intégrer à la zone de redéploiement adjacente « Philippeville – Couvin » dont l'étude se déroule au premier semestre 2022 :

- la commune de Cerfontaine ;
- la liaison « Chimay – Couvin ».

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- X. ROBERT note qu'il est marqué que la zone est reportée pour « après 2023 ». Or, ses équipes du TEC seront encore plongées dans les études opérationnelles pour les BHNS et le métro à ce moment-là. L'étude opérationnelle de la zone n'aura donc probablement pas lieu avant 2024-2025.
- Plusieurs membres marquent leur regret que l'étude du sud du territoire de Charleroi Métropole soit scindée en 2, alors que la zone constitue un bassin de vie cohérent. En outre, une réorganisation dans cette zone-là doit venir consolider la ligne de chemin de fer Couvin-Charleroi, d'autant que la commission mobilité de Charleroi Métropole prépare un projet pour créer un chapelet de mobipôles le long de cet axe ferroviaire. M. DUFLOU rappelle que c'était bien l'intention initiale régionale dans les précédentes propositions : intégrer Chimay, Beaumont, Couvin, Philippeville et faire une analyse complète et globale sur ce territoire. Mais force est de constater que les priorités européennes régionales se sont concentrées sur l'urbain de Charleroi. C'est par nécessité de prioriser que la proposition ici est faite avec le TEC. De plus, il y a bien cette ambition de réfléchir sur le train puisque beaucoup de flux de la zone qui sera étudiée vont vers Charleroi. Le choix à confirmer ici, c'est qu'il n'y aurait pas d'étude approfondie avant 5 ans sur la partie Momignies, Beaumont, ...

- Plusieurs membres rappellent l'importance et la complémentarité du transport à la demande (TAD) avec les réseaux structurants pour les zones rurales. Leur déploiement doit être intégré à la réflexion dès le départ, puis se faire de manière concomitante au redéploiement de transport en commun et au développement de mobipôles.
- L'enjeu de la desserte des Lacs de l'Eau d'Heure est mis sur la table, posant la question du périmètre de la zone d'étude. Afin de rester cohérent, il est proposé de :
 - o Maintenir le périmètre proposé pour l'étude de redéploiement, avec l'enjeu du rabattement vers le train.
 - o Pour le reste de la botte Entre-Sambre-et-Meuse, le redéploiement fin ne sera pas enclenché sur cette zone dans les prochaines années mais on peut avancer sur l'enjeu structurant et faire le lien avec le PUM, avec le besoin potentiel d'investissement régional accru dans l'offre structurante, notamment sur l'axe express Chimay-Beaumont-Charleroi.
 - o La question de la desserte des Lacs de l'Eau d'heure devra être traitée séparément.

Avis de l'organe :

L'Organe regrette mais prend acte du report après 2023 de l'étude de redéploiement de la zone « Chimay – Beaumont», au vu des enjeux liés à l'extension du métro léger de Charleroi vers le Grand Hôpital de Charleroi.

Considérant le diagnostic posé par l'AOT, l'Organe recommande toutefois d'intégrer au périmètre de la zone « Philippeville – Couvin » (dont l'étude s'initie) la commune de Cerfontaine et la liaison entre Chimay et Couvin.

En cohérence avec les 2 axes structurants identifiés par Charleroi métropole pour le développement de mobipôles, l'Organe recommande d'étudier, sans attendre l'étude de redéploiement reportée :

- le développement de l'offre express sur l'axe Chimay-Beaumont-Charleroi ;
- la desserte des Lacs de l'Eau d'Heure comme pôle touristique et économique.

Enfin, l'Organe demande de l'informer lors de sa prochaine session du planning d'études des redéploiements autour du futur BHNS et du futur «M5» vers le Grand Hôpital de Charleroi.

4. Mises en œuvre du plan de transport détaillé TEC 2021-2022

4.1. Nouvelle étape d'amélioration de l'offre sur la ligne A (Charleroi sud – Aéroport)

Point pour information

Voir slide présenté par Laurent Galland (OTW, le TEC - Charleroi)

Le projet consiste à passer d'une fréquence de 30 minutes de 4h30 à 23h30 à 20 minutes de 4h20 à 23h40, toute l'année.

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- Un débat a lieu sur l'opportunité d'ajouter des arrêts à destination des PAE sur la ligne A, conformément à la fiche tactique relative à cette liaison. L'OTW craint de créer la confusion auprès des touristes et voyageurs voulant se rendre à l'aéroport. L'AOT avance qu'on ne va pas pouvoir doubler et cumuler les lignes directes avec des lignes locales car ce serait impayable. Le risque vécu par le TEC pourrait être compensé par une bonne communication automatique à bord, en anglais notamment. Ce point devra être tranché dans le cadre de l'étude de redéploiement de la zone aéroport (cf. pt. 3.1) pour les 3 liaisons cibles ralliant BSCA.
- Plusieurs membres rappellent aussi la création du bypass entre aéroport et aéroport, qui est accessible aux abonnés utilisant la ligne A. Il faudra en tenir compte lors de la réorganisation de la zone, car ce sera un point de passage et de dispersion des voyageurs. Une objectivation du nombre de bénéficiaires est demandé.

4.2. Mise en service de la ligne Express E83 Gembloux-Charleroi

Point pour information

Voir slides présentés par Laurent Galland (OTW, le TEC - Charleroi)

La nouvelle ligne Express sera mise en service en septembre 2022 par la Direction territoriale de Namur du TEC et présente un parcours direct sur nationales.

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- Un PCM va être initié sur Fleurus prochainement et les déplacements pour rejoindre la gare vont être analysés. Dans tous les cas, la Rue de la Station (lien direct entre l'arrêt bus express et la gare) sera mise au goût du jour en termes de mobilité douce/active.
- Le Cawab rappelle l'importance de l'accessibilité des lignes express aux personnes à mobilité réduite, dont les autocars nécessitent un temps de chargement/déchargement PMR trop important au regard de l'objectif « express » de ces lignes. De plus, les normes d'accessibilité PMR pour les bus standards et articulés sont différentes de celles pour les autocars.

4.3. Reprise du R'bus en ligne publique

Point pour information

Voir slides présentés par Laurent Galland (OTW, le TEC - Charleroi)

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

L'Organe ayant acté au point précédent qu'il n'y aurait pas de redéploiement sur Froidchapelle avant plusieurs années, la ligne R'Bus est reprise en l'état par le TEC. Dans le cadre d'une étude spécifique sur la desserte des Lacs, sera analysé un renforcement d'offre ou une création de ligne touristique. La commune de Froidchapelle se réjouit de la reprise en ligne publique régionale du R'Bus et considère qu'il est préférable, dans les zones rurales, et si c'est possible, de regrouper les réseaux structurants, touristiques et scolaires pour réduire les coûts.

- Le TEC confirme que le véhicule actuel ne sera pas maintenu sur la ligne, le sous-traitant mettant en œuvre son propre matériel roulant courant printemps 2022.

5. Réseau structurant ferroviaire : adaptations opérationnelles SNCB à court terme

S61 Namur-Charleroi

Point pour information

Voir slide présenté par Mourad Baouche (SNCB)

Il n'y a pas de remarques formulées.

6. Accessibilité en transport public des sites touristiques

Présentation du projet régional mené par le SPW, CGT et l'OTW

Point pour information

Voir slides présentés par Laurent Delaite (SPW AOT)

L'AOT présente le projet régional d'accessibilité en transport public des sites touristiques menés avec le Commissariat Général au Tourisme.

Les remarques suivantes sont formulées en séance :

- M. DUFLOU précise que l'idée est d'avoir un outil d'alimentation des études de redéploiement avec un axe sur les données touristiques. Bien sûr qu'on ne va pas demander au TEC de travailler sur 1500 projets parallèles. On travaillera en priorité sur les sites identifiés dans le cadre des études de redéploiement ou dans le déploiement des lignes express, mais pas à côté.
- Concernant la problématique de la desserte des Lacs de l'Eau d'Heure, il est à nouveau réitéré que la zone comprenant Froidchapelle ne pourra faire l'objet d'une étude de redéploiement fin avant plusieurs années. M. DUFLOU indique que, puisqu'il n'y aura pas de redéploiement, cette étude de connexion de la commune de Froidchapelle vers le réseau structurant, en ce inclus les enjeux touristiques, mérite d'être remise à l'agenda.
- Demande est faite d'intégrer Charleroi Métropole dans ce projet. A. TIMMERMANS (Charleroi métropole) informe qu'un marché a été lancé pour réaliser un schéma directeur touristique de Charleroi Métropole en collaboration avec les maisons du tourisme. L'étude devrait démarrer en février 2022 et s'étaler sur 8 à 10 mois. Elle permettra d'y voir plus clair sur les grands pôles et les priorités à donner sur les dessertes en transport en commun.
- Le site de l'abbaye d'Aulne est proposé comme site touristique à connecter au réseau TEC selon le potentiel à évaluer notamment en termes de constance temporelle de l'offre.

7. Infrastructures de transport public : Abris voyageurs aux arrêts de bus (rappel des règles d'entretien) et stationnement vélos

Point pour information

Voir slides présentés par Laurent Galland (OTW, le TEC - Charleroi)

La présentation sera envoyée à tous les participants, qui pourront en prendre connaissance plus en profondeur si besoin. Les communes peuvent contacter Laurent Galland pour toute demande qui concernent les arrêts de bus (laurent.galland@letec.be).

8. Agenda

La prochaine réunion de l'Organe aura lieu le jeudi 9 juin 2022.