

Suivi des demandes et réactions issues des OCBM de mai 2019 CHARLEROI

Réseau WEL

BM concerné(s)	Demandes d'informations	Réponse
Tous	Explication vis-à-vis du choix des lignes WEL	Les 38 lignes WEL ont été proposées sur base de : - Propositions de l'OTW - Evaluation de l'offre actuelle, en termes de niveau de service offert : nombre de passages en heure de pointe, VFactor (soit la comparaison entre le temps de trajet en transport en commun et en voiture), nombre de correspondances nécessaires, etc. - Analyse de la demande : flux de +200 travailleurs journaliers (Flux domicile-travail issus du Censur 2011)
	Analyse des coûts d'exploitation des WEL	Une présentation financière sera réalisée lors des réunions des OCBM de cet automne 2019.
	Méthode d'évaluation des lignes WEL déjà en place	Une évaluation sera menée en septembre par l'OTW. L'évaluation portera notamment sur : - La fréquentation moyenne ; - Le taux de remplissage des bus ; - Le taux de couverture ; - Des mesures sur la vitesse, la ponctualité et la fiabilité ; - L'utilisation du Wifi ; - La satisfaction de la clientèle. Pour ce-dernier point, une enquête qualitative sera menée auprès des utilisateurs des WEL et un reporting interne récoltera les plaintes et suggestions émises par la clientèle concernant les WEL. Pour les autres points, les mesures seront récoltées via les instruments de mesure de l'OTW (outils de géolocalisation embarqué, données de validation, etc).
	Implication des communes dans le processus de décision WEL	Les Organes de Consultation par Bassin de Mobilité ont pour but de vous donner la parole sur divers sujets de mobilité, notamment le WEL.
	Intégration de liaisons connectant les Bassins de Mobilité entre eux	Nous n'avons pas pris en compte les bassins de mobilité pour définir le réseau. Des connexions entre chaque BM ont donc déjà vu le jour et verront le jour à l'avenir.
	Concertation et développement de liaisons entre régions/pays	Ceci sera pris en compte en parallèle du développement du réseau WEL d'ici 2021.

	Déploiement du réseau WEL dans une commune avec une gare locale	Dans le cadre du déploiement futur des lignes WEL, les communes desservies par des gares ne disposant que d'une offre de train locale seront considérées comme étant tout de même desservies par le réseau structurant, à condition que la liaison ferroviaire les connecte à leur pôle principal de destination et que le temps de parcours en train soit compétitif par rapport au temps de parcours en voiture.									
Charleroi	Le BHNS passant par Gerpinnes et Gozée fait-il partie de la liaison WEL Florennes-Charleroi ?	Non, d'autant plus que l'offre WEL n'est pas considérée comme une offre urbaine, contrairement au BHNS. Les niveaux de service seront donc différents : <table border="1"> <tr> <td></td><td>Fréquence</td><td>Arrêts</td></tr> <tr> <td>WEL</td><td>1 bus/h</td><td>1 arrêt par commune</td></tr> <tr> <td>BHNS</td><td>Min 4bus/h</td><td>Minimum 1 arrêt/km</td></tr> </table>		Fréquence	Arrêts	WEL	1 bus/h	1 arrêt par commune	BHNS	Min 4bus/h	Minimum 1 arrêt/km
	Fréquence	Arrêts									
WEL	1 bus/h	1 arrêt par commune									
BHNS	Min 4bus/h	Minimum 1 arrêt/km									

Réseau TEC

BM concerné(s)	Thème	Réponse
Tous	Quid du redéploiement du réseau local ?	D'ici 2023, l'AOT ambitionne de mettre en conformité par rapport à la SRM 50% des km parcourus du réseau de transport en commun. Ce redéploiement a pour objectif d'augmenter la charge moyenne par bus, c'est-à-dire le taux de remplissage des bus. Pour y arriver, une différenciation des niveaux de service à attendre sur les différents types de ligne sera opérée, amenant ainsi à une hiérarchisation du réseau qui en augmentera la lisibilité et la performance. Ce redéploiement se fera à budget constant. En termes de phasage, le redéploiement sera opéré progressivement par zones. Pour les communes non-couvertes lors de ce premier phasage, les lignes principales de leur réseau seront mises en conformité avec la SRM d'ici 2023. Le reste de leur réseau suivra entre 2023 et 2030.
	Demande d'une desserte plus flexible avec bus plus petits pour la ruralité	En dehors du réseau WEL (1 bus par heure et par sens, du mobipôle de la commune vers le pôle le plus proche, de 6h à 20h) et du réseau d'heure de pointe, les zones du territoire offrant une certaine densité de population auront également des lignes de bus complémentaires. Les demandes de mobilité ne rentrant pas dans le cadre du service régulier seront prises en charge par la CRM.
	Complémentarité et	Cela sera pris en compte lors du redéploiement du

	correspondances entre le réseau local et le réseau ferroviaire	réseau. La desserte en bus offrira un rabattement vers les gares en fonction des possibilités, et en fonction de l'offre en gare.
	Connexion avec la Flandre	Cela sera pris en compte lors du redéploiement du réseau, lorsque les flux de mobilité sont suffisants pour justifier l'existence d'un service régulier.
	Connexion vers les pôles d'attractivité touristiques	Cela sera pris en compte lors du redéploiement du réseau. Soit le réseau régulier, soit un service de navette spéciale y pourvoira, en fonction des spécificités du pôle d'attractivité touristique.
	Procédure formelle pour les demandes d'évolution opérationnelle de l'offre	Introduction de la demande auprès de l'OTW, qui jugera de la faisabilité de la demande et introduira si besoin une demande de modification d'offre auprès de l'AOT.
	Synergie des horaires des établissements (scolaires, administration) et transport en commun	Demande transmise à l'OTW
	Etude de la gratuité des transports en commun	Demande à transmettre au cabinet
Charleroi	Renforcement de l'offre bus vers l'aéroport et l'aéropôle	Un état des lieux sera présenté pour avis lors de l'OCBM d'automne 2019.
	Demande de connexion Chimay-Couvin (gare)	L'étude du redéploiement du réseau dans le sud de la province de Charleroi débutera en 2021. Cette problématique sera prise en compte.
	Mise en place d'un Taxitec	Le développement de solutions de mobilité ne rentrant pas dans le cadre d'un service régulier sera organisé par la CRM.

Réseaux urbains

BM concerné(s)	Thème	Réponse
Tous	Intégration d'une commune dans le périmètre ZHNS	Les périmètres ZHNS seront déterminés lors de la phase de lancement de la démarche de restructuration du réseau urbain par la Région en fonctions des densités de population et l'importance des flux de déplacement.
Charleroi	Développement du réseau urbain de Charleroi-Métropole	Le redéploiement du réseau urbain de Charleroi sera étudié progressivement et de manière concentrique : 2020 : cœur de ville 2021 : ZHNS Il se fera selon les principes de la SRM. Par ailleurs ce redéploiement sera étudié en lien avec la réalisation d'un Plan Urbain de Mobilité (PUM) de l'agglomération carolo afin d'intégrer les réflexions dans une démarche intermodale.
	Extension des horaires au-delà de 22 h	Le potentiel sera étudié dans le cadre de l'étude de redéploiement du réseau.
	Prolongement de la ligne est	Le potentiel sera étudié dans le cadre de l'étude de

	du métro M5 jusqu'au grand hôpital de Charleroi	redéploiement du réseau.
	Augmenter les cadences du citybus	Le potentiel sera étudié dans le cadre de l'étude de redéploiement du réseau.
	Promotion du citypass	Demande transmise à l'OTW
	Réflexion sur le parcours du citybus et l'implantation de parking de dissuasion	Le potentiel sera étudié dans le cadre de l'étude de redéploiement du réseau.
	Tarification commune P+R - TEC	Demande transmise à l'OTW.
	Optimiser les liaisons circulaires entre anciennes communes et grand et petit ring	Le potentiel sera étudié dans le cadre de l'étude de redéploiement du réseau.

Mobipôles

BM concerné(s)	Thème	Réponse
Tous	Déploiement des mobipôles	En ce 1 ^{er} septembre 2019, des démarches sont toujours en cours afin de déterminer les mobipôles pilotes qui verront le jour d'ici 2020. Les analyses sont aussi bien théoriques (via notamment les flux de déplacement, la population et la présence ou non d'offre de mobilité alternative à la voiture) que basées sur la présence d'initiatives locales.
	Possibilité d'avoir plusieurs mobipôles par commune ?	La SRM prévoit de n'en développer qu'un seul par commune de manière à y concentrer un maximum de services de transport. Cependant, les analyses de déploiement des mobipôles pourraient déterminer que certaines communes doivent en avoir un 2 ^e . Toutefois, cela constituera l'exception plutôt que la règle. Dans les zones urbaines, des mobipoints seront mis en place et permettront de développer un réseau plus dense de transport en commun et de mobilité douce.
	Financement des infrastructures cyclo-piétonnes (dans le cadre des mobipôles)	S'il est nécessaire de développer de nouvelles infrastructures cyclo-piétonnes à proximité du mobipôle, celles-ci seront financées dans le cadre du projet.
Charleroi	Le parking « Ma campagne » comme mobipôle de Gerpinnes	La réflexion concernant le déploiement de mobipôles n'est pas encore aboutie. Cependant, les lieux les plus adéquats pour accueillir un mobipôle seront déterminés avec les acteurs locaux, avec l'OTW et/ou la cellule ferroviaire SPW pour les site d'une gare SNCB qui apparaissent pertinent.
	Création de nœuds d'intermodalité facilitant l'accès aux réseaux de train/tram/bus et renfort des lignes SNCB (notamment vers Couvin)	Ceci doit être en phase avec la politique de la SNCB que nous consultons. En outre, cette problématique sera prise en compte lors du redéploiement du réseau. La desserte en bus offrira un rabattement vers les gares en fonction des possibilités, et en fonction de l'offre en gare.

Données

BM concerné(s)	Thème	Réponse
Tous	Création d'un site internet reprenant l'état des travaux, les données analytiques sur le flux de mobilité, les études, etc.	La création d'un tel site internet est en cours.
	Données de fréquentation des lignes TEC	La volonté de la Région est d'ouvrir, à court-terme, ces données en open data.

Organisation des OCBM

BM concerné(s)	Thème	Réponse
Tous	Participation à plusieurs OCBM	Accord et proposition de participation pour les OCBM concernés.
	Participation de la SNCB	Toutes les demandes concernant l'offre ferroviaire doivent être adressées aux RoadShow de la SNCB.
	Participation des conseillers en mobilité	L'OCBM est un organe politique, ce qui explique que les communes soient représentées par un membre de leur collège communal et non par un employé de la commune. Cependant, l'organisation de sous-groupes de travail est envisagée à court terme, notamment dans le cadre des études de redéploiement de réseau ou dans le cadre des études PUM. Contrairement aux OCBM « classiques » prenant des orientations politiques, ces groupes de travail auraient une orientation plus technique et pourraient réunir les conseillers en mobilité communaux, les GAL, etc.
	Participation des acteurs de la mobilité douce	L'OCBM - prévu par la nouvelle mouture du décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne - ne concerne a priori que les transports en commun. Les acteurs de la mobilité douce pourraient être ponctuellement invités dans le futur, en fonction de la thématique abordée.
	Communication à l'avance du programme et des documents pertinents	Les documents seront envoyés 3 semaines avant la séance aux membres ayant communiqué leur adresse email.
	Division des OCBM en sous-groupe de travail	Les bassins de mobilité sont appelés à évoluer prochainement. Il s'agirait, à terme, que le territoire wallon soit couvert par une dizaine de bassins de mobilité. L'organisation de sous-groupes de travail est envisagée à court terme, notamment dans le cadre des études de redéploiement de réseau ou dans le cadre des études

		PUM. Contrairement aux OCBM « classiques » prenant des orientations politiques, ces groupes de travail auraient une orientation plus technique et pourraient réunir les conseillers en mobilité communaux, les GAL, etc.
--	--	--

Autres

BM concerné(s)	Thème	Réponse
Tous	Communes souhaitant être considérées comme un pôle	Les pôles ont été définis par le SDT et nous ne souhaitons pas nous en écarter afin d'avoir une vision intégrée de la mobilité sur le territoire et rester en cohérence avec la stratégie régionale.